



**Grupo de trabajo conjunto OIT/OMI/Convenio
de Basilea sobre el desguace de buques
Tercera reunión
Sexto punto del orden día**

**ILO/IMO/BC WG 3/6
31 de octubre de 2008**

Original: inglés

Informe final

1. Apertura de la reunión, elección del Presidente, adopción del orden del día

Apertura de la reunión

1. El Grupo de trabajo conjunto OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques, en adelante el “GTC”, celebró su tercera reunión del 29 al 31 de octubre de 2008 en la Oficina Internacional del Trabajo, en Ginebra, habiendo celebrado previamente su primera reunión del 15 al 17 de febrero de 2005 en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI), en Londres, y su segunda reunión del 12 al 14 de diciembre de 2005 en la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra. La lista de participantes figura como Apéndice I al presente informe.
2. La Sra. Elizabeth Tinoco, Jefa del Servicio de Actividades Sectoriales de la OIT, dio la bienvenida a los participantes en la reunión. La Sra. Tinoco señaló que desde que el GTC se reunió por última vez, tres años antes, se habían producido notables avances en la esfera del desguace de buques. En el reciente 58.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (CPMM 58) se había llegado a las últimas fases de las negociaciones sobre el proyecto de Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques. El Convenio, que se iba a aprobar en una conferencia diplomática en Hong Kong en mayo de 2009, estaría acompañado de unas Directrices cuya redacción, afirmó la Sra. Tinoco, sería seguida con interés por la OIT. La oradora señaló que en la presente reunión del GTC se examinarían muchas iniciativas valiosas para mejorar las condiciones de trabajo y los aspectos ambientales del desguace de buques, y se determinarían las prácticas más adecuadas al respecto.
3. La OIT luchaba, mediante la aplicación de las normas internacionales pertinentes, por mejorar las condiciones de trabajo de los trabajadores del sector de desguace de buques y proteger su salud y seguridad. La expresión más reciente de ese cometido de la Organización era la adopción, en la 97.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (junio de 2008), de la Declaración de la OIT sobre la justicia social para una globalización equitativa, en la que se afirmaban los cuatro objetivos estratégicos de la OIT, que eran inseparables y se reforzaban mutuamente: promover el empleo creando un

entorno institucional y económico sostenible; adoptar y ampliar medidas de protección social –seguridad social y protección de los trabajadores–; promover el diálogo social y el tripartismo, y respetar, promover y aplicar los principios y derechos fundamentales en el trabajo. En la Declaración se reconocía que estos objetivos solamente podían conseguirse sobre la base de los principios y las disposiciones de las normas internacionales del trabajo, entre otras las relativas a la seguridad y la salud. La Sra. Tinoco subrayó asimismo que el diálogo social, con la plena participación de los empleadores, los trabajadores y los gobiernos, era un instrumento indispensable para abordar estas cuestiones, y que el fomento de ese diálogo, complementado con consultas con otras partes interesadas, era esencial para poder avanzar sobre el terreno. En efecto, el diálogo social tenía un importante papel que desempeñar a la hora de hacer frente a los actuales retos mundiales.

4. Uno de los más serios de esos retos era el cambio climático. La OIT reconocía que para establecer un frente común en la lucha contra esos problemas mundiales era crucial una estrecha coordinación con otros organismos internacionales. La Sra. Tinoco citó como ejemplo reciente de esa cooperación la Iniciativa Empleos Verdes, en la que participaban el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la OIT, la Organización Internacional de Empleadores (OIE) y la Confederación Sindical Internacional (CSI). La oradora afirmó que, aunque el sector de reciclaje de buques era una importante fuente de acero y otros materiales, sus empleos no eran verdes, y suponían una amenaza para la salud de los seres humanos y para el medio ambiente. Expresó asimismo la esperanza de que los esfuerzos combinados de las organizaciones integradas en el GTC transformarían el reciclaje de buques en una actividad modélica desde el punto de vista de los empleos verdes.
5. El Sr. Nikos Mikelis, funcionario principal de ejecución de la OMI (División del Medio Marino), dio la bienvenida a los participantes en nombre del Secretario General de la OMI. Confirmó que en el CPMM 58 se había terminado de redactar el Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, y que su texto se había presentado para su aprobación en la conferencia diplomática que se iba a celebrar en mayo de 2009 en Hong Kong. El Convenio contendría diversas normas referidas a tres amplios sectores de actividad: primero, el diseño de los buques, su construcción, su explotación y su preparación para el reciclaje, con miras a facilitar que se reciclasen de un modo seguro y ambientalmente racional sin poner en peligro la seguridad y la eficiencia operacional de los buques; segundo, la explotación de las instalaciones de reciclaje de buques de un modo seguro y ambientalmente racional, y, tercero, el establecimiento de un mecanismo que, por medio de estudios, inspecciones, auditorías y requisitos de certificación y presentación de informes, exigiera el debido cumplimiento de las normas aplicables al reciclaje de buques. El Sr. Mikelis señaló que en el actual proyecto de Convenio se contemplaba la obligación de los buques de llevar un inventario de materiales potencialmente peligrosos, así como el certificado correspondiente emitido por el Estado de abanderamiento o en su nombre. Los astilleros de reciclaje debían presentar un “plan de reciclaje” en el que se especificase cómo se iba a reciclar cada buque en función de su inventario y sus características concretas. El CPMM estaba elaborando asimismo una serie de Directrices conexas que podrían ayudar a la implantación del Convenio. Dos de ellas se adoptarían en el CPMM 59, que se celebraría en julio de 2009.
6. El Sr. Mikelis señaló asimismo que se esperaba que en la conferencia diplomática de Hong Kong se decidieran las condiciones que debían satisfacerse antes de la entrada en vigor del Convenio, aunque para poder acelerar ésta se confiaba en una rápida ratificación.
7. El Sr. Mikelis señaló que en los diez últimos años el 97 del arqueo reciclado en todo el mundo había sido reciclado por cinco países. Si esos cinco países ratificasen el Convenio de la OMI, prácticamente todos los buques comerciales del mundo de arqueo bruto superior a 500 estarían regulados por el Convenio de la OMI. Ello significaría una

plataforma de regulación internacional desde la que abordar los aspectos de seguridad, salud y medio ambiente del reciclaje de los buques.

8. El Sr. Mikelis observó que, por esta razón, la cooperación técnica –una de las cuestiones que iba a examinar el GTC– era de decisiva importancia. Las tres organizaciones debían empezar de inmediato a cooperar con los Estados de reciclaje que en sus preparativos de la ratificación habían solicitado asistencia técnica, cooperación que se referiría a la formación de personal, la mejora de la capacidad y la elaboración de legislación nacional de cara a su aplicación.
9. El Sr. Mikelis señaló asimismo que el GTC iba a tratar también de las medidas provisionales previas a la entrada en vigor del Convenio. El Convenio y sus Directrices proporcionarían a las administraciones, al sector de reciclaje de buques y a los propietarios de buques toda una estructura que podrían aplicar de modo voluntario y provisional. El Sr. Mikelis estimó que la aplicación del Convenio suavizaría de esta manera el periodo de transición posterior a la entrada en vigor, evitando confusiones en el sector y duplicaciones de esfuerzos.
10. La Sra. Donata Rugarabamu, funcionaria jurídica principal de la secretaría del Convenio de Basilea, que intervenía en representación del Secretario Ejecutivo, señaló a la atención de la reunión la Declaración de Bali sobre el manejo de los desechos favorable a la salud y los medios de vida humanos, adoptada en la novena reunión de la Conferencia de las Partes en junio de 2008, en la que los ministros afirmaron su convicción de que, si se tomaban medidas para manejar los desechos de una manera ambientalmente racional, habría muchas posibilidades de mejorar la salud y los medios de vida de todos los ciudadanos y de ofrecer oportunidades económicas a través de un planteamiento seguro y eficiente de la reducción, reutilización, reciclaje, recuperación, tratamiento y eliminación de los desechos. La oradora señaló asimismo que en muchos países el reciclaje de buques tenía un impacto directo sobre la salud y los medios de vida humanos, el medio ambiente y el desarrollo sostenible. Era eso lo que hacía del GTC un foro tan importante para el intercambio de opiniones, experiencias e inquietudes.
11. En representación del Secretario Ejecutivo, la Sra. Rugarabamu señaló además que a pesar de los notables avances de los últimos años, sobre todo en la elaboración del Convenio de la OMI, seguía siendo muy imperiosa la necesidad de introducir medidas provisionales y realizar actividades conjuntas de cooperación técnica. La reunión del GTC era una oportunidad para examinar todas esas cuestiones.
12. Las secretarías de la OIT, la OMI y el Convenio de Basilea habían desarrollado una amplia colaboración en las actividades de cooperación técnica correspondientes al Programa Mundial para el reciclaje sostenible de buques. El Programa se había basado en recomendaciones anteriores del GTC, y con su hincapié en la coordinación internacional para hacer frente a los problemas que planteaba el reciclaje de buques podía contribuir de manera importante a la implantación del Convenio de la OMI, así como convertirse en un recurso provisional para la protección de la salud humana y el medio ambiente en las actividades de reciclaje de buques.
13. La Sra. Rugarabamu, en representación del Secretario Ejecutivo, señaló a la atención de los presentes la petición de las Partes en el Convenio de Basilea de que la OMI se asegurara de que en su Convenio se establecía un nivel de control equivalente al del Convenio de Basilea. La oradora invitó a los miembros del GTC a que presentaran propuestas sobre criterios apropiados para determinar si se conseguía esa equivalencia, con miras a que el Grupo de trabajo de composición abierta del Convenio de Basilea pudiera realizar una evaluación preliminar al respecto en su reunión de mayo de 2010.

14. Por último, en la declaración del Secretario Ejecutivo se señalaba que el GTC debía tener en cuenta las enormes proporciones de los retos a que se enfrentaba la protección del medio ambiente, la salud y los medios de vida de muchos ciudadanos de los países que reciclaban buques. El GTC podía ser un marco para asegurar que las medidas que se adoptasen de cara a la entrada en vigor del Convenio de la OMI facilitarían por un lado la implantación del mismo y protegerían por otro las vidas humanas y el medio ambiente. Podría asimismo recomendar a los órganos de gobierno pertinentes que formularan propuestas para intensificar la colaboración. La Sra. Rugarabamu, en representación del Secretario Ejecutivo, subrayó que el Convenio de Basilea seguía comprometido a colaborar en el futuro tanto con la OIT y la OMI como con todas las demás partes interesadas.

Elección de Presidente

15. Fue elegido Presidente del GTC el Sr. Roy Watkinson (Reino Unido).
16. El Sr. Watkinson agradeció a los miembros del GTC la confianza que depositaban en él al elegirle Presidente por segunda vez, lo cual era para él un honor.
17. El Sr. Watkinson aprovechó la oportunidad para recordar a los presentes que la celebración de esta tercera reunión del GTC se había decidido como resultado de la octava reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea en 2006, del CPMM 56 en 2007 y de la 300.^a reunión del Consejo de Administración de la OIT en noviembre de 2007, y agradeció a la OIT su preparación. Recordó asimismo el mandato del GTC, que había sido aprobado por los órganos de gobierno de todas las organizaciones participantes.

Adopción del reglamento

18. El GTC acordó seguir aplicando provisionalmente, sin adoptarlo, el proyecto de reglamento, tal y como había hecho en la segunda reunión. Se convino asimismo en celebrar la reunión a puerta cerrada.

Adopción del orden del día

19. El Presidente propuso, por parecerle más adecuado, que se invirtiera el orden de los puntos 3 y 4. El GTC aceptó la propuesta.
20. El GTC adoptó el orden del día provisional que figura en el documento ILO/IMO/BC WG 3/1.

2. Resultados de la segunda reunión del GTC

21. El representante de la OMI presentó el documento ILO/IMO/BC WG 3/2/1, en el que se ofrecía información acerca del programa de trabajo del CPMM de la OMI sobre la cuestión del reciclaje de buques desde la reunión anterior del GTC.
22. El Sr. Mikelis señaló que se habían hecho muchos progresos tras la adopción de la resolución A.981 en el 24.º período de sesiones de la Asamblea de la OMI, resolución que instaba a la creación de un nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques. En el 58.º período de sesiones del CPMM, celebrado en octubre de 2008, se había aprobado el texto definitivo, que se distribuiría al menos seis meses antes de la conferencia diplomática. El orador informó a la reunión de que en su 100.º período de

sesiones, celebrado en junio de 2008, el Consejo de la OMI había apoyado la celebración de la conferencia diplomática que adoptaría el nuevo Convenio. La conferencia diplomática sería albergada por el Gobierno de Hong Kong, China, del 11 al 15 de mayo de 2009.

23. El Sr. Mikelis afirmó también que, además del Convenio, la OMI tenía intención de elaborar seis Directrices conexas. En el CPMM 58 se creó un nuevo grupo de correspondencia que prepararía dos de ellas con miras a su terminación, de ser posible, en el CPMM 59.
24. El documento ILO/IMO/BC WG 3/2/1 se refería asimismo al Programa de cooperación técnica de la OMI y al Fondo fiduciario internacional para el reciclado de buques, creado en mayo de 2006 como una fuente específica de apoyo financiero a las actividades de cooperación técnica relacionadas con el aumento de la capacidad de los países en desarrollo para un reciclaje de buques seguro y ambientalmente racional.
25. Al presentar el documento ILO/IMO/BC WG 3/2/2, la representante de la secretaría del Convenio de Basilea informó a la reunión de que la secretaría había intervenido activamente en las negociaciones celebradas en el CPMM para elaborar un nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques. Afirmó la oradora que las Partes en el Convenio de Basilea habían seguido con gran interés el desarrollo del Convenio de la OMI, y habían invitado a la OMI a asegurar que el proyecto de Convenio estableciera un nivel de control equivalente al establecido en el Convenio de Basilea, añadiendo que debía evitarse la duplicación de instrumentos de regulación que tuvieran el mismo objetivo. En la novena reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea, celebrada en junio de 2008, se instauró un proceso de evaluación para comprobar dicha equivalencia. Al Grupo de trabajo de composición abierta del Convenio de Basilea le correspondía evaluar de manera preliminar si el Convenio para el reciclaje de los buques establecía efectivamente un nivel de control equivalente al del Convenio de Basilea. Los resultados de dicha evaluación se transmitirían a la décima reunión de la Conferencia de las Partes, prevista para 2011.
26. En el documento ILO/IMO/BC WG 3/2/2 se resumían además las medidas adoptadas por la secretaría del Convenio de Basilea sobre la asistencia técnica. A fin de facilitar su aplicación, las Directrices técnicas para el manejo ambientalmente racional del desguace total y parcial de embarcaciones se habían traducido a los idiomas de los países que más se dedicaban a esta actividad. Además, durante el año anterior la secretaría había mantenido una estrecha colaboración con las secretarías de la OMI y la OIT con miras a la preparación del Programa Mundial para el reciclaje sostenible de buques, cuya finalidad era mejorar la seguridad y la salud en el trabajo y las condiciones ambientales en los países que reciclaban buques, promoviendo para ello la aplicación de las directrices de las tres organizaciones y el proyecto de Convenio.
27. La representante de la OIT presentó el documento ILO/IMO/BC WG 3/2/3, en el que se informaba de las actividades realizadas por la OIT en el ámbito del desguace de buques desde la última reunión del GTC. Las Directrices de la OIT sobre seguridad y salud en el desguace de buques para los países asiáticos y Turquía, que se prepararon tras conversaciones tripartitas entre gobiernos, empleadores y trabajadores, se habían traducido a los idiomas locales de los países que se dedicaban a esta actividad.
28. Además, la OIT prestaba asistencia técnica al Proyecto sobre el reciclaje de buques seguro y ambientalmente racional, que era financiado por el PNUD y ejecutado por el Gobierno de Bangladesh. Se habían comunicado diversos logros de este proyecto: se había realizado un estudio de referencia; se había impartido formación a un grupo de capacitadores; casi 6.000 trabajadores, supervisores y otros habían recibido capacitación básica, y se había

adquirido equipo de protección. Además, una delegación tripartita había realizado un viaje de estudio a China.

29. Por último, el Presidente presentó el documento ILO/IMO/BC WG 3/2/4, que ofrecía información sobre las actividades realizadas por cada una de las tres organizaciones, desde marzo de 2006 hasta el presente, en el ámbito del desguace de buques.
30. El miembro trabajador de la India subrayó que los trabajadores eran una parte muy interesada en este proceso. Describió las actividades que se estaban llevando a cabo en la India con un sindicato de trabajadores de astilleros de desguace que tenía casi 5.000 afiliados, a los que se impartía capacitación en materia de primeros auxilios básicos, desarrollo de la capacidad de liderazgo y problemas de los trabajadores migrantes. Señaló que las Directrices de la OIT que se habían traducido al hindi y publicado en esa lengua habían sido de utilidad para los trabajadores de su país, e hizo asimismo hincapié en que en todos los cursos prácticos organizados por la OMI debían participar los trabajadores.
31. La representante del Gobierno del Reino Unido solicitó más información sobre el resultado de los cursos prácticos y seminarios organizados por las respectivas organizaciones.
32. En respuesta, la representante de la secretaría del Convenio de Basilea informó a la reunión de un curso práctico organizado en Bangladesh en enero de 2008. Su objetivo era reunir a las partes interesadas para examinar propuestas conducentes a la preparación del Programa Mundial para el reciclaje sostenible de buques. La retroinformación aportada en este curso práctico se utilizó para desarrollar y perfeccionar más el concepto del programa.
33. El representante de la secretaría de la OMI notificó a la reunión que se habían celebrado dos cursos prácticos. En primer lugar, en febrero de 2007 tuvo lugar en Zhu Hai, China, un seminario y curso práctico regional dedicado a examinar el proyecto de Convenio y las Directrices. Después, en enero de 2008, se celebró en Mumbai y Alang, India, un curso práctico nacional para que las partes interesadas del país expusieran sus opiniones sobre la preparación del proyecto de Convenio. El Sr. Mikelis señaló que este último fue muy oportuno habida cuenta de la reciente decisión de la Corte Suprema de la India sobre el desguace de buques.
34. El Presidente señaló a la atención del GTC los siguientes textos para adopción de medidas: el párrafo 23 de WG 3/2/1, el párrafo 11 de WG 3/2/2, el párrafo 13 de WG 3/2/3 y el párrafo 3 de WG 3/2/4. El GTC convino en proceder de la manera en que se proponía en dichos párrafos y tener en cuenta en sus deliberaciones la información aportada en ellos.
35. El Sr. Sveinung Oftedal (Noruega) se refirió a la evolución del proyecto de Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques.
36. Recordó a la reunión el Sr. Oftedal que el plazo que se había fijado para el examen y aprobación del proyecto de Convenio era el bienio 2008-2009. Recordó asimismo que este instrumento tenía por finalidad facilitar el reciclaje seguro y ambientalmente racional, la explotación segura y ambientalmente racional de las instalaciones de reciclaje y el establecimiento de mecanismos adecuados para la imposición del cumplimiento de las normas en este ámbito.
37. El Sr. Oftedal recordó también que Noruega había presentado al CPMM 54, en marzo de 2006, un primer proyecto de un nuevo Convenio independiente, y que era ése el que se estaba negociando en esos momentos con vistas a su aprobación en la conferencia diplomática que se iba a celebrar del 11 al 15 de mayo en Hong Kong, China.
38. El Sr. Oftedal presentó la estructura y algunas de las disposiciones principales del proyecto de Convenio. En particular, señaló a la atención de la reunión los elementos del preámbulo

en los que se hacía referencia a i) el criterio de precaución adoptado por el CPMM en 1995; ii) la necesidad de fomentar, en la construcción y mantenimiento de los buques, la sustitución de los materiales potencialmente peligrosos por materiales que lo fueran menos o preferiblemente por materiales que no fueran potencialmente peligrosos, y iii) las funciones respectivas de la OIT y del Convenio de Basilea.

39. El Sr. Oftedal señaló que en los artículos del proyecto de Convenio se establecían los principales mecanismos jurídicos, y comentó la importancia de algunos de esos artículos. Añadió que el artículo 17, relativo a la entrada en vigor del Convenio, sería objeto de decisión en la conferencia diplomática.
40. El Sr. Oftedal explicó seguidamente la función de las Reglas que figuraban en anexo al proyecto de Convenio. Entre ellas, la regla 3 trataba de la relación del Convenio con otras normas, recomendaciones y orientaciones. Hizo referencia también a los apéndices, relativos a los controles de los materiales potencialmente peligrosos y a la forma de los certificados pertinentes y otros documentos. Presentó asimismo la lista provisional de Directrices asociadas al Convenio, destacando en particular las referidas al inventario de materiales potencialmente peligrosos y a la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques.
41. El Sr. Oftedal terminó su intervención señalando las posibles medidas complementarias de la conferencia diplomática. Afirmó que la primera prioridad era la elaboración de las Directrices asociadas al Convenio, que establecerían los procedimientos necesarios para que el cumplimiento de sus prescripciones se realizara de una manera uniforme. Subrayó también que las Directrices no establecerían prescripciones adicionales.
42. El Sr. Oftedal concluyó su intervención agradeciendo a todos su atención y señalando que la comunidad internacional estaba a punto de finalizar el Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques.
43. El Presidente dio las gracias al Sr. Oftedal por sus palabras y abrió el turno de comentarios.
44. El miembro trabajador de la India pidió que se aclarara el papel, en el marco del proyecto de Convenio, del “comprador al contado”.
45. El Sr. Oftedal respondió que la cuestión ya se había debatido en las fases de redacción del Convenio, y precisó que “comprador al contado” podría entenderse como un propietario desde el momento en que adquiría el buque y por consiguiente debía cumplir las prescripciones estipuladas en el Convenio.

3. Proyectos conjuntos de cooperación técnica

46. Pasando al punto siguiente del orden del día, el Presidente invitó a la representante de la secretaría del Convenio de Basilea a presentar el documento ILO/IMO/BC WG 3/3/1.
47. La representante del Convenio de Basilea señaló que en ese documento se resumía la preparación del Programa Mundial para el reciclaje sostenible de buques, que era una iniciativa de las secretarías de la OMI, la OIT y el Convenio de Basilea. La oradora hizo hincapié en que se trataba de un texto provisional e instó a los participantes a que prestaran asesoramiento y formularan recomendaciones para mejorarlo. Recordó que en sus dos primeras reuniones el GTC recomendó a las tres secretarías que hicieran todo lo posible por intensificar su coordinación y cooperación en la elaboración de programas de asistencia técnica en el ámbito del reciclaje de buques. En el documento se trataba de responder a esa petición, además de que coincidía plenamente con el programa “Una sola

ONU", en el que se solicitaba un enfoque coherente e integrado a la hora de atender a las necesidades y prioridades de los países.

48. Señaló asimismo la oradora que el objetivo último del Programa era facilitar la implantación del Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques y sus Directrices conexas, con miras a mejorar la seguridad y la salud de los trabajadores y las condiciones ambientales de este sector. Afirmó que esta propuesta alentaba a la colaboración entre muy diversas partes interesadas, de manera que avanzaran juntas hacia el objetivo común de mejorar las normas. En cuanto a las actividades que podrían llevarse a cabo en el marco del Programa, la oradora destacó el desarrollo de instalaciones modélicas, fomentando el diálogo sobre la elaboración de políticas a fin de facilitar el cumplimiento del nuevo Convenio y la adopción de medidas eficaces, como por ejemplo en materia de capacitación y cursos prácticos.
49. La representante de la secretaría del Convenio de Basilea hizo hincapié en que las consultas celebradas dentro de ese mismo año en Bangladesh y la India habían ayudado a las secretarías a seguir perfeccionando el concepto del Programa Mundial. Sobre la base de la retroinformación aportada por las partes interesadas, las secretarías habían desarrollado una estructura organizativa para el Programa a partir de la idea de que las actividades que se realizaran a través del mismo debían ser impulsadas por los países y estar coordinadas con diversas iniciativas, proyectadas y en curso, que contaran con patrocinio de otras entidades.
50. Señaló la oradora que el enfoque del Programa se basaba en cuatro principios fundamentales: i) el carácter de ciclo vital; ii) el carácter incluyente; iii) la colaboración, y iv) la continuidad, reconociéndose además que el Programa debía partir del trabajo realizado hasta el momento. Afirmó que las cinco actividades apuntadas no debían considerarse como obligatorias, sino más bien como una orientación sobre el tipo de actividades que podrían fomentarse al nivel de los países.
51. La representante de la secretaría del Convenio de Basilea añadió que el Programa Mundial tenía por finalidad establecer una plataforma para el intercambio de experiencias y actividades promovidas por las partes interesadas. Debía entenderse como un mecanismo para evitar el riesgo de duplicaciones y como un instrumento para que las secretarías facilitasen la coordinación, la cooperación y el intercambio de buenas prácticas.
52. Refiriéndose al Anexo 1 del documento ILO/IMO/BC WG 3/3/1, la oradora explicó además que la estructura organizativa propuesta estaba dividida en dos niveles: por un lado la ejecución nacional, donde las responsabilidades eran asumidas por el país participante, y por otro un nivel mundial de orientación y coordinación que se consideraba más bien un mecanismo asesor. Subrayó que las facultades de adopción de decisiones y la responsabilidad de las actividades de ejecución corresponderían al nivel de ejecución nacional del Programa. Se había propuesto que un comité directivo supervisara el trabajo realizado en el plano nacional, asumiendo la responsabilidad de la adopción de decisiones estratégicas y la formulación de políticas, y que la elaboración y ejecución del programa de trabajo recayera sobre un equipo nacional de ejecución.
53. Refiriéndose al Anexo 3 del documento ILO/IMO/BC WG 3/3/1, la oradora señaló a la atención de la reunión la lista de consultas propuestas a las partes interesadas. Concluyó su intervención alentando a los participantes a aportar retroinformación para seguir desarrollando el Programa, en particular con respecto a la propuesta estructura organizativa, a la utilidad del documento y a cómo podría mejorarse éste.
54. El representante de la OMI subrayó la importancia de este Programa, que podría ser uno de los principales instrumentos para mantener vivas la colaboración y las actividades del GTC.

55. El Presidente invitó a continuación a intervenir a dos miembros empleadores para que expusieran sus actividades en el ámbito del reciclaje de buques.
56. El miembro empleador de la Cámara Naviera Internacional (ICS) informó a la reunión de que el Grupo de trabajo sectorial sobre el reciclaje de buques había publicado un Código de prácticas 2001 que servía como un documento de orientación para fomentar mejores prácticas a la hora de vender buques para el desguace y que seguía siendo válido en la actualidad.
57. Subrayó el orador la necesidad de adoptar medidas provisionales antes de que entrara en vigor el Convenio y enumeró algunos principios para ellas. En primer lugar hizo hincapié en que el Convenio de la OMI debía ser el núcleo central de los esfuerzos. Después afirmó que era poco probable que las iniciativas unilaterales consiguieran resultados positivos, pues podrían limitarse a perpetuar las prácticas actuales al hacer que las partes interesadas fueran reacias a declarar sus auténticas intenciones por temor a incurrir en responsabilidades. En tercer lugar, añadió que, cualesquiera que fueran las medidas provisionales que se adoptaran, era necesario ser prácticos y razonables en esa cuestión, de modo que a su debido tiempo pudiera imponerse el cumplimiento de las disposiciones del Convenio.
58. Señaló asimismo el orador que el Grupo de trabajo sectorial sobre el reciclaje de buques había convenido en preparar de inmediato unas medidas provisionales de las que podría derivarse en una fase ulterior una orientación más completa sobre las prácticas más idóneas, y había presentado una lista de cinco de esas medidas provisionales que era previsible que los propietarios de buques pudieran aplicar sin grandes dificultades.
59. Señaló que los próximos pasos podrían ser el desarrollo de la orientación sobre las prácticas más idóneas en la venta de buques y la elaboración de inventarios de materiales potencialmente peligrosos, y su aplicación en las instalaciones de reciclado.
60. Intervino en segundo lugar el miembro empleador del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), quien subrayó que su organización apoyaba el proyecto de Convenio para el reciclaje de los buques, y que las medidas provisionales debían centrarse en dicho proyecto de Convenio.
61. El orador presentó a continuación el DEMOLISHCON, un contrato normalizado para la venta de buques destinados a su desmantelamiento y reciclado. Ese documento se había elaborado mediante amplias consultas con el sector y era un instrumento factible en el que las partes comerciales podían apoyarse con seguridad. Afirmó además que el BIMCO estudiaría la posibilidad de revisar este contrato una vez adoptado el Convenio para el reciclaje de los buques.
62. El Presidente invitó a continuación a un miembro trabajador a que expusiera las actividades de su organización en el ámbito del desmantelamiento de buques.
63. El miembro trabajador de la Federación Internacional de Trabajadores de las Industrias Metalúrgicas (FITIM) trazó un panorama general de las condiciones en que se desmantelaban buques en la India y Bangladesh. Señaló que casi dos tercios o más de los buques, con un arqueo de más de 2.000 toneladas de peso muerto, se desmantelaban en las playas del subcontinente indio y que el desguace de buques era una importante fuente de materias primas en Asia meridional.
64. El orador recordó a la reunión que el desguace de buques era una actividad peligrosa. Debido al carácter del sector, no existían cifras precisas sobre el número de muertes o lesiones en el trabajo. Los trabajadores solían ser contratados en zonas agrícolas pobres, y

no poseían la calificación necesaria para esta actividad. Y los astilleros carecían de la capacidad necesaria para tratar con materiales potencialmente peligrosos.

65. Añadió el orador que a los trabajadores se les empleaba a través de contratistas o subcontratistas y como jornaleros *ad hoc*, con lo cual no tenían capacidad de negociación alguna. Padecían asimismo el acoso de elementos antisociales. Afirmó también que las leyes nacionales no se aplicaban ni se imponían debidamente.
66. El orador informó a la reunión de que la FITIM había terminado recientemente un proyecto y de que Mumbai y Alang contaban ya con sindicatos propios. Estaba previsto empezar a organizar un sindicato en Bangladesh. El sindicato de Mumbai había proporcionado un suministro de agua potable y algunos medios para primeros auxilios.
67. El representante del Gobierno de las Bahamas comentó que se había expuesto la situación real, y preguntó si se preveían algunos cambios tras la aprobación del proyecto de Convenio.
68. El miembro trabajador de la FITIM contestó que si el Convenio era de cumplimiento obligatorio habría algunas mejoras.
69. El miembro gubernamental de Noruega se interesó por los cambios que se habían producido en la India tras la decisión de la Corte Suprema.
70. El miembro trabajador de la India informó a la reunión de que sí se habían producido algunos cambios. Señaló en particular la creación de un sindicato en Alang, y el hecho de que ahora todos los trabajadores debían tener una capacitación básica.
71. Se invitó a continuación a la representante de la ONG Platform on Shipbreaking (Plataforma sobre el desguace de buques) a que ofreciera una visión general sobre su organización y sus actividades. La plataforma estaba culminando un informe sobre la gestión final de los desechos en Aliaga, Turquía, que era complementario de otro anterior de Greenpeace, y elaborando unas normas verdes sobre el reciclaje de buques. A este respecto, la oradora hizo hincapié en que esas normas verdes se estaban preparando de una manera realista para que las instalaciones hoy existentes pudieran llegar a cumplirlas. Señaló que las ONG participantes habían tenido problemas en la India para acceder a los astilleros de desguace.
72. En respuesta a una pregunta de la representante del Gobierno del Reino Unido, la representante de la ONG Platform on Shipbreaking aclaró que la propuesta de su organización de que sólo los propietarios de los buques contribuyeran al fondo para el reciclaje de buques se ajustaba a los principios de “quien contamina paga” y “responsabilidad del productor”.
73. En respuesta a una pregunta del representante del Gobierno de Noruega, la representante de la ONG Platform on Shipbreaking explicó que en Bangladesh el trabajo infantil era un problema generalizado. Pero el desguace de buques era una actividad sumamente peligrosa, y la ley vigente en el país prohibía trabajar en los astilleros a los menores de 16 años. Añadió la oradora que algunos registros internacionales como por ejemplo el de pabellones de conveniencia habían creado una laguna jurídica que impedía a los mercados cumplir con las intervenciones reguladoras.
74. El miembro trabajador de la FITIM informó a la reunión de que ésta iba a organizar en 2009 una conferencia sobre el desguace de buques, e invitó a participar en ella. La conferencia tendría por finalidad elaborar una lista de control de normas básicas mínimas que las compañías de reciclaje habrían de suscribir para que la FITIM las reconociera como empleadores responsables.

75. El Presidente invitó seguidamente a la reunión a que comentara las propuestas sobre el Programa Mundial que figuraban en el documento ILO/IMO/BC WG 3/3/1.
76. En respuesta a una pregunta del miembro empleador del BIMCO sobre la cantidad de recursos que iba a necesitar la ejecución del Programa Mundial, una representante de la secretaría del Convenio de Basilea explicó que no todas las contribuciones que se esperaban eran de carácter financiero, sino que podían consistir por ejemplo en transferencias de conocimientos. El Programa Mundial que se había esbozado no representaba una petición de fondos, sino una oportunidad para que las organizaciones se comprometieran a trabajar juntas en este ámbito.
77. El Presidente recordó que el Programa Mundial era un marco general en el que podría llevarse a cabo en el futuro cualquier acción derivada del mandato del GTC y que no iba a remplazar a ninguno de los sistemas de cooperación técnica de las organizaciones respectivas.
78. El miembro gubernamental de Noruega afirmó que su delegación concedía gran importancia a la cooperación técnica como medio de conseguir las metas del GTC. Era importante que la secretaría coordinase las diversas posibilidades de donantes y destinatarios, y el propuesto Programa Mundial era una buena base para ello. El orador dio su respaldo al documento, aunque sugirió que podría modificarse el apartado iii) del párrafo 9 para incluir también en él una referencia al reforzamiento de la capacidad. Señaló que la parte del documento relativa a los detalles organizativos parecía en exceso ambiciosa y compleja, y que era preciso incluir ejemplos en ella.
79. La miembro gubernamental del Reino Unido dio su respaldo al Programa Mundial en general y estimó que era importante evitar la duplicación de trabajo. Señaló asimismo que el propuesto comité asesor integrado por las partes interesadas podría llegar a ser demasiado grande. Como alternativa cabría pensar en la posibilidad de un grupo asesor que dependiera directamente de la secretaría.
80. El miembro gubernamental de los Estados Unidos agradeció a la secretaría que hubiera elaborado un documento tan completo y dio su apoyo en principio a la propuesta. Se mostró partidario de las acciones de reforzamiento de la capacidad de los astilleros, aunque se preguntaba si la estructura organizativa propuesta no era demasiado compleja. Por último, sugirió que se alentara a los países que contaban con experiencia en el desguace de buques seguro y ambientalmente racional a que compartieran con otros sus conocimientos especializados en esa materia.
81. El miembro trabajador del Reino Unido dio su apoyo al documento, pero se preguntó por qué no se hacía referencia en él al sector de desmantelamiento de buques de Turquía. Sugirió que podría incluirse otra actividad más, consistente en que los gobiernos establecieran una lista de las compañías de reciclaje que cumplieran las normas mínimas. Afirmó asimismo que el fondo para el desmantelamiento de buques debía utilizarse para la cooperación técnica y también para un intercambio más amplio de información, y, por último, que representantes de los trabajadores debían figurar en los equipos nacionales de ejecución, y también las federaciones sindicales internacionales en el comité asesor de partes interesadas.
82. El miembro gubernamental de los Países Bajos agradeció a la secretaría que hubiera realizado una labor tan completa, pero advirtió que el GTC debía tener cuidado de no crear un aparato burocrático excesivo.
83. El representante de la OMI añadió que las secretarías habían tratado de dar continuidad a su mandato de participar, si ello era posible, en la labor de las otras organizaciones. El documento representaba un enfoque mejorado y más integrado. Se preguntaba en él al

GTC si consideraba apropiado consultar a los órganos de gobierno de las tres organizaciones si éstas debían trabajar juntas en un programa, dejando a la discreción de los donantes cuál de ellas debía intervenir.

84. Un representante de la OIT afirmó que de lo que se trataba ahora era de hacer confluir el mundo de las organizaciones intergubernamentales, que se caracterizaba por unos procedimientos ordenados, con el mundo del desguace de buques, en el que en cambio las actuaciones informales eran la norma y no la excepción. El Programa Mundial debía demostrar que la colaboración (entre las organizaciones internacionales) era posible y fomentarla a todos los niveles (incluidos distintos ministerios). Aunque no era necesario coordinar todas y cada una de las acciones concretas, sí era importante que cada organización estuviera informada de las actividades de las otras dos.
85. El miembro trabajador del Reino Unido dio su apoyo al documento, pues a su juicio era una buena base para seguir avanzando.
86. El miembro gubernamental de Noruega afirmó que la propuesta se beneficiaría de un enfoque más abierto y genérico. Como su finalidad era desencadenar la realización de actividades, sugirió que, en la sección dedicada a éstas, se incluyeran los elementos del Convenio y que se añadiera al documento un anexo en el que se describieran los proyectos que típicamente podría llevar a cabo cada organización.
87. La miembro gubernamental de Francia expresó su apoyo a las declaraciones de los oradores precedentes y se mostró partidaria de la coordinación entre las tres secretarías. En relación con los países participantes que debían elegirse como objetivo, señaló que debía ser un programa abierto, a fin de incluir las nuevas instalaciones que pudieran establecerse en el futuro en otros países.
88. Una representante de la secretaría del Convenio de Basilea explicó que los países participantes mencionados como objetivo eran los tres que habían experimentado dificultades considerables, y también aquellos en los que se llevaba a cabo la mayor parte del reciclaje.
89. El miembro gubernamental de China manifestó su apoyo al Programa Mundial, pero expresó el deseo de que se incluyera a su país en la lista de países participantes. No apoyaba la referencia a la certificación de normas como posible actividad del Programa, pues no eran necesarios métodos de ese tipo. Por último, pensaba que la estructura organizativa propuesta era demasiado complicada.
90. El Presidente sugirió al GTC el siguiente punto para adopción de decisiones:

El Grupo de trabajo conjunto:

- 1) acordó apoyar el enfoque general de las tres secretarías sobre la preparación del Programa Mundial para el reciclaje sostenible de buques que figuraba en el documento ILO/IMO/BC WG 3/3/1;
- 2) animó a los miembros y observadores participantes en el Grupo de trabajo a que presentaran por escrito a las secretarías más observaciones antes del 31 de diciembre de 2008, para ayudarlas a desarrollar más el Programa;
- 3) pidió a las secretarías que siguieran informando a sus órganos de gobierno respectivos sobre los progresos realizados.

91. El GTC adoptó la decisión tal como se había formulado.

4. Medidas provisionales que se han de adoptar antes de la entrada en vigor del Convenio

92. Volviendo al punto 4 del orden del día, el Presidente señaló a la atención de la reunión los dos documentos (WG 3/4/1 y WG 3/4/2) presentados por Francia y la Comisión Europea respectivamente. El Presidente dio la palabra a sus respectivos representantes para que presentaran dichos documentos.
93. Una representante del Gobierno de Francia indicó que su Gobierno estimaba adecuado señalar a la atención del GTC una propuesta a favor de un enfoque coordinado durante el período previo a la entrada en vigor del Convenio de la OMI para el reciclaje de los buques. Afirmó que se trataba de una cuestión importante, y que esa reunión era la primera oportunidad que se presentaba para examinarla.
94. Un representante del Gobierno de Francia señaló que cuanto antes se mejoraran los aspectos de seguridad y protección ambiental de las actividades de reciclaje de buques, mejor. Sugería por tanto Francia que se aplicaran a todos los buques existentes antes de su reciclaje las prescripciones del Convenio sobre la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos. Señaló además que a su juicio la forma más eficiente de aplicar tales prescripciones en el período provisional sería que algunos de los principales países de reciclaje acordaran, sobre una base regional o internacional, exigir a todos los buques, antes de ser reciclados en ellos, la posesión de un inventario válido de materiales potencialmente peligrosos.
95. El representante de la Comisión Europea afirmó que ésta concedía gran importancia a la mejora de las normas mundiales en el sector del reciclaje de buques y recordó los principales pasos que había dado la Comisión a este respecto. En mayo de 2007, la Comisión Europea aprobó el Libro Verde "Mejorar el desmantelamiento de buques". En él se enumeraba una serie de posibles medidas que podían contribuir a un tratamiento más seguro y ambientalmente racional del final de la vida útil de los buques en todo el mundo. Estaba previsto que a finales de 2008 se aprobase una estrategia de la UE sobre este tema. La Comisión había realizado asimismo un estudio sobre el desmantelamiento y limpieza previa de los buques, e iba a estudiar también las posibles opciones de una iniciativa legislativa comunitaria sobre esta cuestión, así como la posible creación de un fondo para el desguace de buques a finales de 2008.
96. El Presidente invitó seguidamente a que se iniciara el debate.
97. El miembro empleador de la ICS señaló que la propuesta de Francia podría desarrollarse en una versión más factible. Añadió que el Grupo de trabajo sectorial sobre el reciclaje de buques había instado a los propietarios de los buques a que realizaran inventarios de materiales potencialmente peligrosos.
98. El miembro gubernamental de Noruega afirmó que todas las obligaciones debían estar basadas en el Convenio. Subrayó además que los gobiernos debían dialogar activamente, sobre todo con el sector de reciclaje de buques.
99. La miembro gubernamental del Reino Unido afirmó que las medidas provisionales no debían ir en perjuicio de la elaboración del Convenio. Sugirió que se preparara, para su adopción por la conferencia diplomática, una resolución sobre la aplicación voluntaria, y también que el GTC orientara a las secretarías sobre las actividades de cooperación técnica: ¿qué, dónde y cómo?
100. El miembro gubernamental del Japón señaló que el CPMM 58 estableció un grupo de correspondencia para seguir desarrollando las dos directrices sobre el inventario de

materiales potencialmente peligrosos y sobre las instalaciones de reciclaje de buques. Apoyó la idea de que en la conferencia diplomática se adoptara una resolución sobre la aplicación voluntaria de las prescripciones del Convenio antes de que éste entrara en vigor.

- 101.** El miembro gubernamental de los Estados Unidos manifestó su apoyo a la idea de Francia de una aplicación temprana de las prescripciones sobre la documentación que debían llevar los buques a bordo siempre que se aplicaran a todas las partes de una manera equilibrada, y subrayó que toda aplicación en dos fases debía ser conforme con las obligaciones del proyecto de Convenio.
- 102.** El miembro gubernamental de los Países Bajos expresó su apoyo a las propuestas presentadas por Francia. Añadió que las medidas provisionales no debían entrar en conflicto con el proyecto de Convenio.
- 103.** Una representante del Gobierno de Dinamarca se sumó a las observaciones de los Países Bajos y estimó que exigir el inventario de materiales potencialmente peligrosos podría ser un paso adelante. Sugirió además que otra medida provisional podría ser la mejora de las instalaciones de reciclaje de buques. Para ello se necesitarían orientación y cooperación técnica. Señaló que la OIT y el Convenio de Basilea ya habían elaborado unas directrices útiles a este respecto.
- 104.** La representante de la ONG Platform on Shipbreaking reiteró las opiniones que había expresado Dinamarca sobre la necesidad de mejorar las instalaciones de reciclaje de buques. Instó asimismo a las compañías navieras a que fueran más transparentes, pues era muy difícil seguir la pista a buques concretos. Sugirió que la OMI proporcionara datos sobre todos los buques antiguos, con el nombre de sus propietarios actuales y pasados, el año en que se construyeron y el nombre del Estado de abanderamiento.
- 105.** El representante del Gobierno de Malta coincidió con las observaciones del Gobierno de Dinamarca sobre la necesidad de mejorar las instalaciones de reciclaje de buques. Hizo hincapié en que debían adoptar medidas tanto los Estados de abanderamiento como los Estados que reciclaban. Apoyó además la propuesta de que la conferencia diplomática adoptara una resolución para invitar al cumplimiento voluntario antes de la entrada en vigor del Convenio y solicitó la orientación de la secretaria de la OMI al respecto.
- 106.** El miembro gubernamental de Noruega preguntó por la forma en que podría concretarse la obligación de realizar el inventario de materiales potencialmente peligrosos como medida provisional. Por ejemplo, ¿qué haría el astillero de reciclaje con el inventario? Subrayó la necesidad de consultas intersectoriales y de asociaciones sectoriales.
- 107.** La representante de la ONG Platform on Shipbreaking afirmó que en las labores sobre las medidas provisionales debían participar los trabajadores, sus sindicatos y diversas ONG.
- 108.** El miembro gubernamental de China planteó cinco cuestiones. Primero, señaló que estaba previsto que el volumen de reciclaje de buques llegara a su nivel máximo en 2010 debido a la eliminación gradual de los petroleros monocasco. Por ello, las medidas provisionales debían adoptarse de manera urgente, y debían ser eficientes y eficaces. Segundo, las medidas provisionales no debían entrar en conflicto con el proyecto de Convenio. Tercero, la resolución que se había propuesto podría fomentar la transparencia tanto en los Estados de abanderamiento como en los Estados que reciclaban. Cuarto, las directrices vigentes eran positivas para el reciclaje de buques y debían utilizarse en las medidas provisionales. Por último, afirmó que la cooperación técnica debía ser complementaria de toda medida provisional que se adoptase.
- 109.** El miembro trabajador de la India señaló que había disminuido la mano de obra que trabajaba en los astilleros de desmantelamiento de buques. Añadió que aunque antes los

trabajadores eran objeto de explotación, ahora estaban padeciendo hambre debido a la pérdida de empleos. Instó a que se aplicaran en los astilleros las Directrices de la OIT, las leyes nacionales pertinentes y las decisiones de la Corte Suprema de la India sobre esta cuestión.

110. A petición del Presidente, el representante de la Comisión Europea explicó brevemente sus propuestas sobre posibles medidas provisionales, que figuraban en el anexo al documento ILO/IMO/BC WG 3/4/2.
111. El miembro gubernamental de Noruega hizo hincapié en la importancia de evitar confusiones con las diversas directrices. Elogió las Directrices de la OIT, que se habían traducido a los idiomas locales de los países de reciclaje. No obstante, subrayó que debían ser incorporadas por el Convenio de la OMI y sus Directrices, del mismo que también podrían utilizarse las demás directrices si fuera conveniente.
112. La miembro gubernamental del Reino Unido manifestó su apoyo a las propuestas de China, que le parecían un paso adelante. Subrayó asimismo la importancia de la asistencia técnica para la mejora de las instalaciones, la investigación y la ratificación temprana del Convenio.
113. El miembro empleador de la ICS expresó su convencimiento de que el Convenio de la OMI se impondría como instrumento principal en el ámbito del reciclaje de buques. Señaló que la cuestión de las normas de la ISO seguía siendo un problema espinoso, aunque podrían ser útiles en el futuro si reflejaban correctamente las disposiciones del Convenio. Hizo hincapié además en que, respecto de todas las medidas que se adoptaran, debía efectuarse un análisis de sus efectos sobre el sector.
114. El miembro gubernamental del Japón observó que muchas de las sugerencias que hacía la Comisión Europea en el anexo al documento por ella presentado resultarían de utilidad. Con respecto a la cuestión de las normas, remitió a las preocupaciones expresadas en el CPMM 58 con respecto a las normas de la ISO, pues duplicaban el trabajo y eran únicamente normas interempresariales.
115. El miembro gubernamental de los Estados Unidos afirmó que la aplicación del Convenio de Basilea y sus Directrices técnicas, aun de manera temporal, podría ser problemática, pues podría dar lugar a complicaciones jurídicas para los Estados que no eran parte en el mismo.
116. El representante del Gobierno de las Bahamas recordó que el 97 por ciento del volumen mundial de reciclaje de buques estaba concentrado en cinco países. Consideraba por tanto que los esfuerzos encaminados a la aplicación de medidas provisionales debían orientarse sobre todo a esos Estados.
117. El representante de la OIT trató de responder a las dudas planteadas sobre si todo lo relacionado con el desmantelamiento de buques debía gestionarse en la OMI. Señaló que la OIT había tenido mucho que decir sobre este tema a lo largo de todo el proceso. Recordó que en el artículo 15 del proyecto de Convenio se afirmaba que el contenido del Convenio no iría en perjuicio de las obligaciones adquiridas en virtud de otros acuerdos internacionales. En consecuencia, hizo hincapié en que otras normas, incluidas las de la OIT, seguirían siendo aplicables tras la entrada en vigor del Convenio.
118. El miembro trabajador del Reino Unido manifestó su apoyo a que se siguieran aplicando las Directrices de la OIT. Subrayó que era importante aplicar lo antes posible los resultados de las dos reuniones anteriores del GTC, a fin de asegurar que no se diluyeran sus recomendaciones.

- 119.** El Presidente invitó a los participantes a comentar si se debía establecer una distinción entre el concepto de "medidas provisionales" y el de "medidas a corto plazo".
- 120.** El miembro gubernamental de Noruega explicó que, a su juicio, antes de la entrada en vigor del Convenio debían aplicarse medidas "provisionales" y "a corto plazo". Señaló que el proceso de mejoramiento continuaría una vez entrado en vigor del Convenio. Tales actividades de mejoramiento podrían considerarse "medidas a corto plazo".
- 121.** El miembro gubernamental de los Países Bajos señaló que definir los términos sobre la base de un calendario serviría en su opinión para distraer del interés principal, que debía ser conseguir que la gente cumpliera con sus responsabilidades y que se adoptaran medidas. Afirmó que era más adecuado hacer hincapié en la responsabilidad de lo que debía hacerse, en vez de debatir si debía hacerse antes o después de la entrada en vigor del Convenio.
- 122.** El miembro empleador de la ICS afirmó que compartía las opiniones expresadas por los Gobiernos de Noruega y los Países Bajos. Estimó que antes de fijar el marco temporal de su aplicación era preciso determinar qué medidas debían adoptarse.
- 123.** La miembro gubernamental del Reino Unido añadió que la naturaleza misma de las recomendaciones dictaría la escala temporal de su aplicación. Por tanto no era necesario fijar ahora una fecha concreta para cada medida.
- 124.** El miembro gubernamental de Noruega señaló que una vez aprobado el Convenio todos los Estados se harían una idea mejor de lo que tendría que hacerse hasta el momento de su entrada en vigor. Entendía así que el término "provisional" se refería al período comprendido entre el momento actual y la entrada en vigor del Convenio.
- 125.** El Presidente invitó a que se comentara la cuestión de hasta qué punto debían ser incluyentes las recomendaciones que pudiera formular el GTC. Refiriéndose a una intervención del representante del Gobierno de las Bahamas, preguntó si las medidas provisionales debían ponerse a disposición de todos, no sólo de los cinco países en los que se concentraba el reciclaje de buques.
- 126.** La miembro gubernamental del Reino Unido señaló que, aunque en esos momentos sólo unos pocos Estados reciclaban una enorme proporción del volumen total, la coyuntura económica actual podría provocar cambios en ese mercado. Estimaba que las medidas provisionales debían ponerse a disposición de todos los que necesitaran asistencia.
- 127.** El Presidente confirmó que las medidas provisionales tenían por objeto facilitar la entrada en vigor sin un calendario concreto, y que se pondrían a disposición de todos.
- 128.** A petición del Presidente, el representante de la OMI explicó que en muchas ocasiones la OMI había ofrecido la posibilidad de una aplicación voluntaria antes de la entrada en vigor, y citó como ejemplo el caso de la eliminación gradual de los petroleros monocasco.
- 129.** El representante de la OMI aclaró también que, cuando el representante del Gobierno de las Bahamas había hablado de los cinco países en que se concentraba casi todo el reciclaje de buques, se estaba refiriendo al volumen basado en el tonelaje. Si en cambio se tuviera en cuenta el número de buques reciclados, el total incluiría a muchos buques más pequeños, y la lista de países sería diferente.
- 130.** El miembro gubernamental de los Países Bajos hizo hincapié en que la situación financiera actual podría hacer que se modificara el número de buques disponibles para su reciclado y que se dieran más oportunidades para un reciclaje verde.

- 131.** El miembro gubernamental de Noruega señaló a la atención del GTC el hecho de que éste iba a presentar sus informes a los órganos de gobierno de cada una de las tres organizaciones. Sería por ello difícil que los presentara directamente a la conferencia diplomática.
- 132.** El Presidente confirmó que toda recomendación que el GTC formulara a la OMI, la OIT o el Convenio de Basilea iría a la siguiente de sus reuniones que fuera pertinente. Ello significaba que no habría tiempo suficiente para informar el proceso de la conferencia diplomática. Recordó igualmente al GTC que el mandato de éste era formular recomendaciones, no adoptar decisiones sustantivas. Si se proponían resoluciones para su adopción en la conferencia diplomática, las propuestas debían proceder de las partes presentes en la Conferencia y participantes en el proceso decisorio.
- 133.** El miembro gubernamental de Noruega subrayó que, aunque la conferencia diplomática era muy importante, había también otras oportunidades de adoptar decisiones, sobre las medidas provisionales entre otras cosas, con un enfoque uniforme y a través de diversos foros.
- 134.** El Presidente trató de ordenar las intervenciones habidas en la reunión sobre las medidas provisionales, que habían versado sobre a) los criterios por los que debían regirse las medidas provisionales, y b) la recomendación de acciones prácticas para la aplicación de las medidas provisionales.
- 135.** El Presidente señaló que se habían suscitado diez puntos que podrían considerarse como criterios aplicables a las medidas provisionales. Eran los siguientes: i) las medidas provisionales debían basarse en las prescripciones del Convenio, aunque también podrían tenerse en cuenta otros instrumentos cuando fuera conveniente; ii) era preferible que toda medida fuera aplicada conjuntamente por las partes y otros agentes interesados, a fin de asegurar una acción concertada; iii) los gobiernos debían entablar un diálogo activo con todos los grupos, y también éstos debían dialogar entre sí; iv) debía hacerse todo lo posible para evitar conflictos con los avances del proceso orientado a la plena implantación del nuevo Convenio para el reciclaje de los buques; v) todas las propuestas habían de ser claras, directas, eficientes y eficaces; vi) cuando fuera conveniente, las propuestas debían apoyarse mediante resoluciones de la conferencia diplomática; vii) podría ser conveniente proporcionar orientación, por conducto de los órganos adecuados, a las secretarías sobre el desempeño de su papel y función; viii) debían tenerse en cuenta las directrices actuales que pudieran ser de utilidad; ix) debía tenerse en cuenta la urgencia del efecto de los programas, como en el calendario de la eliminación gradual de los petroleros monocasco, y x) toda orientación o información debía facilitarse en los idiomas necesarios.
- 136.** El Presidente trató seguidamente de resumir las cuestiones planteadas por la reunión que podrían constituir recomendaciones de acciones prácticas para la aplicación de las medidas provisionales. Identificó así siete puntos que habían sido suscitados por los presentes: i) el cumplimiento voluntario de la obligación de establecer el inventario de materiales potencialmente peligrosos; ii) la posibilidad de celebrar cursos prácticos y foros de análisis para mejorar la comprensión del Convenio y sus medios de aplicación; iii) la posible elaboración y ejecución de planes de incentivos; iv) la preparación de campañas de sensibilización; v) la realización de programas de investigación que ayudasen a conocer y comprender la tecnología y a desarrollarla; vi) la elaboración de normas, y vii) la determinación de la forma en que podían tenerse en cuenta las directrices ya existentes.
- 137.** El Presidente invitó a los participantes a comentar estas cuestiones con miras a posibles recomendaciones del GTC.

- 138.** Un representante del Gobierno de Francia señaló, con respecto al punto vi) de los criterios aplicables a las medidas provisionales, que tales propuestas podían apoyarse también mediante resoluciones de otras instancias, como por ejemplo el CPMm.
- 139.** La miembro gubernamental del Reino Unido expresó su preocupación por la posibilidad de que algunas de las propuestas de acciones prácticas sobre las medidas provisionales se solaparan con el Programa Mundial, que sería examinado ulteriormente por la reunión.
- 140.** El miembro gubernamental de Noruega recordó que en el punto i) de los criterios aplicables a las medidas provisionales se decía que éstas debían basarse en las prescripciones del Convenio. Estimaba por ello que no estaba claro qué se pretendía con la expresión “elaboración de normas” en las recomendaciones de acciones prácticas.
- 141.** El miembro gubernamental del Japón expresó asimismo su preocupación por la definición del término “normas”, en el caso de que pudieran incluir los procesos de la ISO. Indicó que ese punto debía suprimirse.
- 142.** El representante del Gobierno de Malta coincidió con las opiniones vertidas por los Gobiernos de Noruega y el Japón en el sentido de que la referencia a la elaboración de normas debía completarse o suprimirse. Sugirió asimismo que debía tenerse en cuenta a quién iban dirigidas las propuestas de acciones prácticas. En particular, debía tomarse en consideración la cuestión de quién iba a ser responsable de determinar la forma de tener en cuenta las directrices ya existentes.
- 143.** Una representante del Gobierno de Dinamarca dijo que durante los debates el Presidente había mencionado la posible inclusión, entre las acciones prácticas, de otro punto más, relativo a la mejora de las instalaciones de reciclado. Afirmó que también era importante determinar la forma de tener en cuenta las directrices existentes, pues era necesario utilizar los conocimientos disponibles que pudieran ser aplicables en unas circunstancias nuevas.
- 144.** El representante del Gobierno de las Bahamas expresó su preocupación por los puntos ii) a vi) de las acciones prácticas, pues estimaba que iban a exigir más financiación y más recursos humanos. Era necesario que todos esos puntos fueran acompañados de propuestas prácticas para su ejecución.
- 145.** La representante de la ONG Platform on Shipbreaking dijo que en las acciones prácticas debía hacerse referencia a la mejora de las instalaciones de reciclado existentes. Estimaba que esa medida debía clasificarse como urgente, y que debían desplegarse esfuerzos en ese ámbito antes de que el Convenio entrara en vigor. Señaló asimismo que también debía incrementarse la transparencia del sector naviero. Con respecto a las necesidades de financiación adicionales, podría formularse una recomendación en el sentido de que la financiación procediera de un fondo de desmantelamiento ecológico que contara con contribuciones de los propietarios de los buques.
- 146.** Un representante del Gobierno de Turquía afirmó que los proyectos experimentales eran una de las formas más eficaces de comprender la aplicabilidad de las medidas provisionales, y también del nuevo Convenio, y que por tanto debían incluirse entre las posibles acciones prácticas.
- 147.** El miembro gubernamental de Noruega señaló que la lista que se estaba compilando constituía un conjunto de recomendaciones, pues muy pocos Estados podrían alcanzar la plena implantación del Convenio nada más entrar éste en vigor. En la mayoría de ellos serían necesarias actividades de actualización de algún tipo para ajustarse a las normas del Convenio. En cuanto a los cursos prácticos, dijo que la secretaría de la OMI había declarado que eran útiles, al igual que los foros de análisis, porque ofrecían una oportunidad de intercambiar experiencias y medidas adoptadas para mejorar la

implantación del Convenio. Tales actividades podían ser preparadas por las organizaciones o por otras partes. Apoyó la petición del Gobierno de Turquía de que se incluyera una referencia a la experiencia adquirida en proyectos experimentales.

148. El miembro gubernamental de los Países Bajos dijo que las medidas provisionales debían ser factibles y, a ese respecto, era problemático el uso del término “mejorar”, pues podría no ser factible o apropiado mejorar todas las instalaciones de reciclaje. Aunque era importante celebrar cursos prácticos, debía pensarse también en qué medidas podrían adoptarse para garantizar el seguimiento de los resultados de dichas actividades. Suscribió la especial importancia de los proyectos experimentales, que debían incluirse en la lista.
149. El miembro empleador de la ICS dijo que su grupo sintonizaba con la intervención del representante del Gobierno de las Bahamas. Sugirió que la lista de criterios se examinara y sopesara con las acciones prácticas propuestas para su aplicación. Debía estudiarse también quiénes iban a ser los agentes principales de cada acción y qué circunstancias podrían limitar el alcance de las diversas acciones, a fin de determinar si eran factibles. Aunque el debate sobre la mejora de las instalaciones era interesante, se preguntaba si este tema podía incluirse en la sección de criterios o más bien en la de acciones prácticas. Afirmó que la propuesta sobre un fondo de desmantelamiento ecológico de buques al que contribuyera la industria naviera le parecía inaceptable y fuera de las competencias del GTC.
150. El miembro gubernamental de China hizo hincapié en la importancia de la transparencia para la implantación temprana de algunos elementos del Convenio para el reciclaje de los buques. Especialmente con miras a incrementar la transparencia, debía atenderse a la comunicación de la información en el sentido en que esa cuestión se contemplaba en el Convenio.
151. Una representante del Gobierno de Francia afirmó que debía suprimirse la referencia a la elaboración de normas. Sobre la cuestión de la mejora de las instalaciones de reciclaje existentes, la oradora dijo que coincidía en que a todas las partes se les debía dar la oportunidad de mejorarlas. Apoyó la propuesta efectuada por China sobre la transparencia del sector naviero tal y como se planteaba en el Convenio, y añadió que una mayor transparencia no comportaba unos costos mayores. Apoyó asimismo la petición del Gobierno de Turquía de que se incluyera una referencia a la experiencia adquirida en proyectos experimentales.
152. La representante de la secretaría del Convenio de Basilea pidió al GTC que ofreciera a las secretarías una orientación concreta sobre las funciones que éstas debían desempeñar en el ámbito de la cooperación técnica.
153. El Presidente sometió a la aprobación del GTC un proyecto revisado de recomendación sobre las medidas provisionales.
154. La representante de la ONG Platform on Shipbreaking mostró su preocupación por el hecho de que en el nuevo proyecto de texto no se mencionara el efecto que podría tener sobre el mercado la eliminación gradual de los petroleros monocasco.
155. En un intercambio de opiniones el miembro empleador de la ICS señaló que esa eliminación gradual había tenido como consecuencia hasta el momento no tanto el desguace de muchos buques cuanto su cambio de uso, y que era como mínimo engañoso citar los efectos sobre el mercado de un solo factor concreto. Los Gobiernos de Noruega y el Reino Unido se sumaron a este punto de vista. Se convino entonces en que la preocupación expresada sobre esta cuestión, que era compartida por el miembro gubernamental de China, se recogiera debidamente en el informe del GTC.

156. La miembro gubernamental de Dinamarca solicitó encarecidamente que en la sección de “medidas” de la lista se incluyera el párrafo siguiente: “Los Estados tendrán en cuenta, al abordar los problemas del reciclaje de buques, las directrices pertinentes”. Algunos miembros del GTC opinaron que esta cuestión ya estaba suficientemente cubierta en las recomendaciones. Algunos miembros gubernamentales añadieron que la inclusión de dicho párrafo restaría claridad al texto.
157. La miembro gubernamental de Dinamarca explicó que las directrices existentes podría ser de gran ayuda durante el período previo a la entrada en vigor del Convenio para el reciclaje de los buques. Las Directrices de la OIT eran muy importantes para proteger la seguridad y la salud de los trabajadores; las Directrices del Convenio de Basilea serían igualmente útiles con respecto a la eliminación de desechos peligrosos, como el aceite que contiene PCB. La oradora señaló que, en vez de tratar de inventar un método nuevo, era sin duda mejor seguir la directriz del Convenio de Basilea sobre la eliminación de esa sustancia.
158. El GTC acordó incluir en la sección de “medidas” el párrafo siguiente: “Los Estados harán referencia a las directrices pertinentes”.
159. La miembro gubernamental de Francia lamentó que en el nuevo proyecto de recomendaciones se hubiera suprimido un párrafo. Tal párrafo, en el que se instaba a las partes a que incorporaran lo antes posible a sus legislaciones nacionales, adaptándolas en consecuencia, las disposiciones del Convenio para el reciclaje de los buques, con referencia concreta a las directrices pertinentes, se consideraba una señal positiva de gran utilidad. La oradora dio su acuerdo a la eliminación de dicho párrafo siempre que en el informe del GTC se recogiera debidamente su preocupación al respecto.
160. El Grupo de trabajo conjunto adoptó las recomendaciones siguientes:

**Recomendaciones del Grupo de trabajo conjunto
OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de
buques (tercera reunión) sobre las medidas provisionales**

El Grupo de trabajo conjunto OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques, en su tercera reunión, celebrada en la OIT, Ginebra, del 29 al 31 de octubre de 2008, con respecto a las propuestas de medidas provisionales previas a la entrada en vigor del Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques (en adelante “Convenio para el reciclaje de los buques”), recomienda que las medidas provisionales:

- 1) se basen en las prescripciones del Convenio para el reciclaje de los buques y en los elementos pertinentes de las Directrices técnicas;
- 2) sean aplicadas de manera conjunta por los Estados y otras partes;
- 3) tengan en cuenta la urgente necesidad de mejorar la situación de los trabajadores de los astilleros de reciclaje;
- 4) alienten a los gobiernos a entablar un diálogo activo con los interlocutores sociales (organizaciones de empleadores y de trabajadores) y con otras partes interesadas;
- 5) no entren en conflicto con los trabajos de los Estados encaminados a la aplicación del Convenio para el reciclaje de los buques;
- 6) sean claras, concisas, eficientes y eficaces;

- 7) sean apoyadas por los Estados mediante la adopción, en los foros pertinentes, de resoluciones sobre la aplicación voluntaria del Convenio para el reciclaje de los buques;
- 8) incluyan una orientación clara a las secretarías respecto de las funciones de cooperación técnica que han de desempeñar;
- 9) reconozcan el valor que siguen teniendo las directrices existentes;
- 10) tengan en cuenta la necesidad de comunicar en los idiomas adecuados las directrices y la información pertinentes y aplicables;
- 11) tengan en cuenta los numerosos factores que afectan al mercado;
- 12) sean aplicadas sin tardanza y no se vean restringidas por límites temporales;
- 13) estén disponibles a escala mundial;
- 14) ayuden a los Estados a ratificar lo antes posible el Convenio para el reciclaje de los buques;
- 15) tengan en cuenta, con miras a incrementar la transparencia, la comunicación de información tal y como se contempla en el Convenio para el reciclaje de los buques.

161. Para facilitar la aplicación de las medidas provisionales, la tercera reunión del Grupo de trabajo conjunto OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques identificó las posibles medidas siguientes, a reserva de la disponibilidad de recursos y la adecuada coordinación entre las partes interesadas a que se hace referencia en el párrafo 4 anterior:

- i) aplicación voluntaria, por parte de los Estados de abanderamiento, los propietarios de los buques, los Estados que reciclan buques y las instalaciones de reciclaje de buques, de las disposiciones relativas al inventario de materiales potencialmente peligrosos;
- ii) referencia por parte de los Estados a las directrices pertinentes;
- iii) realización de cursos prácticos, con todas las partes interesadas que sea oportuno, sobre las prescripciones del Convenio para el reciclaje de los buques y sobre los elementos pertinentes de las directrices técnicas existentes;
- iv) examen por las partes interesadas de la posibilidad de establecer planes de incentivos;
- v) campañas de sensibilización para informar al público, a los trabajadores y a las compañías;
- vi) programas de investigación, por ejemplo sobre tecnologías y procesos innovadores;
- vii) programas de transferencia de tecnología e intercambio de información sobre las prácticas más idóneas;
- viii) promoción de los proyectos experimentales orientados a facilitar la implantación del Convenio para el reciclaje de los buques;
- ix) asistencia técnica a los países en desarrollo para la mejora de sus instalaciones de reciclaje de buques en relación con la salud y la seguridad de los trabajadores y la protección del medio ambiente;

- x) cooperación de las partes interesadas en proyectos conjuntos encaminados a mejorar y asegurar la capacidad adecuada de reciclaje de buques y mejorar la aplicación de la legislación y directrices técnicas existentes.

Videoconferencia con el Sr. Milen Dyoulgerov, del Banco Mundial

- 162.** El Presidente invitó seguidamente al Sr. Milen Dyoulgerov, del Banco Mundial, a participar en la reunión mediante videoconferencia para exponer la intervención del Banco Mundial en actividades relacionadas con el sector de reciclaje de buques en Asia meridional. El objetivo del Banco Mundial en la región era ayudar a los Gobiernos de Bangladesh, la India y el Pakistán a ser internacionalmente competitivos y rentables y a reducir al máximo la notable contaminación asociada a este sector.
- 163.** El Sr. Dyoulgerov señaló que las acciones encaminadas a reforzar al sector debían realizarse en el plano regional, y que el próximo Convenio de la OMI podría ser de utilidad a este respecto. Al mismo tiempo, debía protegerse la competitividad de la región. Aunque los esfuerzos de regulación estaban bastante avanzados, seguían faltando datos empíricos sobre los aspectos socioeconómicos y ambientales del sector. Los donantes se habían coordinado de manera ejemplar para hacer frente a la extensión de la contaminación, y se confiaba en que ese proceso se mantuviera y ampliara.
- 164.** El papel del Banco Mundial era aportar una contribución basada en sus ventajas competitivas y reconocer los aspectos económicos del sector, así como sus aspectos sociales y ambientales. El Banco podría aportar su capacidad de convocatoria, sus amplios conocimientos técnicos, tanto económicos como intersectoriales, y acceso a una financiación que se necesitaba críticamente. El Banco esperaba trabajar junto con otras organizaciones para llegar a un enfoque basado en el mercado y orientado sobre todo a sostener al sector. Al principio, su objetivo principal era establecer una base de conocimientos suficiente como preparación para prestar asistencia en forma de inversión complementaria. El primer paso estaba orientado al análisis y la asistencia técnica, con apoyo de los gobiernos, para examinar las prácticas de desguace y reciclaje de buques, y al establecimiento de un sistema de asociación que ofreciera incentivos financieros, económicos y sociales para modificar las prácticas de trabajo al tiempo que se preservaban e incrementaban la viabilidad financiera y económica de las compañías en sus países respectivos, manteniéndolas en ellos si fuera posible y acabando con la costumbre de trasladar las actividades a los llamados paraísos de contaminadores. Añadió que la situación no era la misma en los tres países en cuestión (Bangladesh, la India y el Pakistán).
- 165.** Se requerían más auditorías de la contaminación para establecer unos datos de referencia estables y creíbles sobre las prácticas de manipulación, a fin de evaluar el cumplimiento de las prescripciones ambientales del proyecto de Convenio. Se necesitaba un enfoque distinto para evaluar las cargas de contaminación a fin de determinar los efectos de la adhesión al Convenio, una vez adoptado, sobre los donantes y los aspectos operativos y técnicos. El Banco esperaba tener los resultados preliminares de su análisis económico en la primavera de 2009, y los resultados finales antes de que acabara ese año. Ese análisis sentaría entre otras cosas una base para toda posible operación de inversión en el futuro, y para prever las obligaciones de los clientes desde los puntos de vista de los gobiernos y el sector.
- 166.** La coordinación de los donantes era esencial para planificar el futuro, sobre todo respecto de las actividades encaminadas a que los países fueran capaces de aplicar eficazmente el Convenio. Se estaba estudiando la posibilidad de establecer mecanismos que repartieran a lo largo de la cadena del sector los costos de mejorar el cumplimiento. A medio plazo, se

había propuesto la creación de un servicio para poner en marcha rápidamente la asistencia técnica requerida en algunos niveles nacionales y en el nivel del sector. Contrapartes regionales y otros bancos habían sido pioneros en la asistencia financiera privada para cubrir el incremento de los costos.

167. El miembro empleador de la ICS preguntó en qué medida se estaba investigando la reinversión en las fases iniciales del proyecto y su viabilidad, y quién se esperaba que financiara ese sistema.
168. El Sr. Dyoulgerov afirmó que hasta el momento no se habían investigado los mecanismos de ese sistema, pues se trataba de un proyecto a largo plazo.
169. El miembro trabajador de Bangladesh solicitó información sobre las respectivas cuotas de mercado que tenían Bangladesh y la India en el sector de desguace de buques. El miembro trabajador del Reino Unido se refirió a las oportunidades de cambios en el sector, y preguntó qué medidas prácticas se necesitaban para conseguir esos cambios.
170. El Sr. Dyoulgerov contestó que esos cambios se habían visto influidos por modificaciones de la demanda y de los regímenes de regulación. Se impulsaría de una manera práctica el cambio convenciendo a los gobiernos de que les interesaba mejorar las normas e incentivar al sector a recorrer ese camino con ellos. Si no se produjeran cambios podría crearse un mercado paralelo que socavaría el principio del Convenio.
171. El miembro gubernamental de Noruega preguntó por las actividades complementarias que se requerían para obtener financiación del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), y si cabría esperar financiación de ese mecanismo en el futuro.
172. El Sr. Dyoulgerov explicó que el FMAM era la única fuente que ofrecía financiación creciente para conseguir los objetivos ambientales mundiales. La financiación era limitada y sumamente competitiva, y se precisaba un alto nivel de aportación nacional. El FMAM estaba extendiendo su labor al sector privado. También era necesario hallar una forma de agrupar la asistencia bilateral, multilateral y nacional para hacer del proyecto de Convenio una realidad y diseñar una manera de sumar los esfuerzos. Sugirió que podría contarse ya con algo sustantivo a este respecto en 2010.
173. La miembro gubernamental del Reino Unido preguntó por el tipo de evaluación de las necesidades que se estaba contemplando.
174. El Sr. Dyoulgerov dijo que se precisaría una evaluación para comprender de una manera más profunda las leyes sobre contaminación y las prácticas y el grado de cumplimiento actuales.
175. La representante de la ONG Platform on Shipbreaking preguntó si en el proyecto del Banco Mundial se atendería a los problemas de los trabajadores migrantes en el sector del reciclaje de buques. Sugirió que la mejora de las prácticas podría reducir el número de trabajadores empleados, y preguntó si el Banco Mundial trataría de hallar soluciones para dichos trabajadores.
176. El Sr. Dyoulgerov dijo que las cuestiones sociales, económicas y ambientales estaban interrelacionadas y encajaban en la visión general de la actividad del Banco Mundial. El peso de esa actividad era muy diferente según los países y dependía del interés de los gobiernos. Se trataba de un proceso acumulativo, y formaba parte del interés central del Banco Mundial en reducir la pobreza y mejorar las condiciones de vida.

177. El representante de la OMI preguntó si se facilitaría información sobre el proyecto a las secretarías de las tres organizaciones y a los miembros que estaban trabajando en la cooperación técnica.
178. El Sr. Dyoulgerov contestó que tenían intención de compartir en la mayor medida posible los resultados de la investigación. Señaló que los datos y otras formas de información objetiva podrían ser más fáciles de compartir que la investigación analítica, que debía ser de gran calidad para resistir un proceso de revisión por parte de expertos de nivel equivalente.
179. El Sr. Dyoulgerov agradeció al Presidente la oportunidad de dirigirse a la reunión y expresó el deseo de seguir cooperando en este ámbito.

5. Otros asuntos

180. El Presidente invitó a los participantes a comentar el posible futuro del GTC.
181. El miembro trabajador de la FITIM dijo que creía que el GTC tendría un papel que desempeñar en el futuro, y que debería dársele la oportunidad de reunirse. Señaló que, habida cuenta de la propuesta de las secretarías sobre el Programa Mundial, el GTC podría estar en buena posición para examinar los progresos realizados.
182. El miembro empleador de la ICS afirmó que el Programa Mundial podría funcionar como un marco general de la cooperación en el futuro, y que el GTC podría reunirse si se diera una necesidad apremiante.
183. Un miembro gubernamental de Noruega dijo que la cooperación entre las tres organizaciones era importante, aunque los miembros debían ser conscientes de la limitación de recursos. Comentó que el contenido del párrafo 3 del mandato del GTC podría considerarse culminado, mientras que podría ser necesario ajustar el del párrafo 4 a la luz de la futura aprobación del Convenio para el reciclaje de los buques. Los demás elementos mantendrían su solidez en el futuro.
184. Los miembros gubernamentales de los Países Bajos y el Reino Unido coincidieron en que debía contemplarse que el GTC volviera a reunirse cuando surgiera una necesidad concreta. La representante del Gobierno de Francia se mostró de acuerdo, y señaló que el mandato precisaba de una revisión.
185. El miembro gubernamental de los Estados Unidos señaló que el GTC estaba especialmente bien situado para ofrecer asesoramiento y orientación sobre la cooperación futura, por ejemplo en el marco del Programa Mundial.
186. El representante del Gobierno de las Bahamas afirmó que el futuro del GTC dependería del resultado de la conferencia diplomática que iba a adoptar el Convenio para el reciclaje de los buques.
187. Una representante del Gobierno de Dinamarca señaló que en estos momentos no se podía determinar el valor de futuras reuniones del GTC, pues se esperaban acontecimientos importantes. Añadió que, no obstante, el GTC podría desempeñar un papel en el tratamiento de las lagunas que pudiera haber en la regulación internacional en el futuro. Afirmó que el GTC debía indicar que reconocía el valor potencial de futuras reuniones.
188. El miembro trabajador de la FITIM dijo que, aunque el mandato no podía revisarse antes de la conferencia diplomática, el GTC debía formular una clara recomendación sobre la utilidad de proseguir la cooperación entre las tres organizaciones.

- 189.** El representante de la OIT hizo hincapié en el valor añadido de mantener la cooperación entre las tres secretarías a la luz de sus respectivas competencias y esferas de trabajo. A su juicio, si el Programa Mundial funcionaba como estaba previsto y se instauraban las medidas provisionales, el GTC tendría temas concretos de los que ocuparse en el futuro.
- 190.** El representante de la OMI dijo que, aunque reconocía los notables logros obtenidos por el GTC hasta el momento, coincidía con la opinión expresada por Dinamarca en el sentido de que todavía no se podía abordar de una manera completa la cuestión del futuro del GTC.
- 191.** La representante del Convenio de Basilea dijo que el GTC era un foro positivo en el que las tres organizaciones podían informar sobre los progresos realizados en el marco del Programa Mundial y obtener orientación a ese respecto. Recordó que cualquier revisión del mandato debía ser aprobada por los órganos de gobierno de las tres organizaciones. La próxima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea se celebraría en junio de 2011.
- 192.** El Presidente presentó el resumen siguiente: aunque el tercer punto del mandato se había cumplido enteramente, debido en gran parte a la notable aportación del Gobierno de los Estados Unidos, los demás elementos seguían siendo muy útiles y podrían perfeccionarse más adelante. Se coincidía en que la labor del GTC había sido beneficiosa desde el punto de vista de la cooperación y era probable que siguiera siéndolo en el futuro, especialmente cuando el nuevo Convenio fuera realidad. Por consiguiente, el GTC tendría una labor útil que hacer en el futuro, aunque el calendario de las posibles reuniones vendría dictado por las necesidades de cada momento.
- 193.** El GTC mostró su acuerdo con el resumen del Presidente.

6. Adopción del informe

- 194.** El miembro trabajador de Bangladesh señaló algunas incoherencias en el párrafo 28, relativo a las actividades de la OIT en su país.
- 195.** El representante del Gobierno de las Bahamas preguntó por la inclusión en el informe de una intervención sobre el trabajo infantil en los astilleros de desguace de Bangladesh realizada por la Federación Internacional de Derechos Humanos (FIDH), organización que no figuraba inscrita entre los participantes en la reunión.
- 196.** El Presidente confirmó que, aunque la FIDH no figuraba en la lista de participantes inscritos, se había declarado que había enviado el formulario de inscripción. La secretaria comprobaría la situación de esta organización a efectos de inscripción. Si se estimaba que la FIDH debía considerarse como participante en la reunión, su intervención se mantendría en el informe. De lo contrario, se suprimiría.
- 197.** La representante de la ONG Platform on Shipbreaking confiaba en que el problema pudiera arreglarse, pues se trataba de una intervención que era importante mantener en el informe.
- 198.** La representante del Gobierno de Dinamarca señaló que, como la reunión había escuchado la intervención, ésta debía reflejarse en el informe.
- 199.** El miembro trabajador de la FITIM se sumó también a la opinión de que la intervención de la FIDH debía figurar en el informe.

- 200.** El miembro gubernamental de los Países Bajos señaló que la reunión había escuchado una amplia intervención del Banco Mundial, el cual tampoco figuraba en la lista de participantes.
- 201.** El miembro trabajador de la FITIM añadió que la intervención de la FIDH contenía una serie de observaciones que eran similares a las realizadas por los miembros trabajadores. Si se eliminaba del informe, él deseaba volver a tratar alguno de esos puntos. Añadió que la intervención de la FIDH debía recibir el mismo tratamiento que la del Banco Mundial.
- 202.** El Presidente explicó que la intervención del Banco Mundial era de una naturaleza distinta, pues se le había invitado a intervenir en la reunión.
- 203.** La representante de la ONG Platform on Shipbreaking afirmó que, en su opinión, también la FIDH había sido invitada a intervenir en la reunión, y señaló que la FIDH era miembro de la ONG Platform on Shipbreaking, que sí estaba inscrita como participante. Su intervención debía recibir el mismo tratamiento que la efectuada por el Banco Mundial mediante videoconferencia. Si se eliminaba el texto, debía incluirse como anexo al informe una declaración en el sentido de que la FIDH era una organización miembro de la ONG Platform on Shipbreaking y que como tal había sido invitada a intervenir en la reunión.
- 204.** El miembro trabajador de la FITIM afirmó que en el informe se debería hacer constar que ésta había sido una cuestión controvertida y que el representante del Gobierno de las Bahamas había sugerido que se retiraran esos párrafos.
- 205.** El representante del Gobierno de las Bahamas afirmó que la cuestión importante era que resultaba inaceptable que alguien no inscrito se presentara en una reunión y lograra que sus palabras quedaran registradas como parte de esa reunión. La cuestión no era el contenido de la intervención.
- 206.** La representante del Gobierno de Dinamarca afirmó que la sorprendía que una intervención realizada por una persona invitada a la reunión pudiera no incluirse en el informe.
- 207.** El miembro gubernamental de los Países Bajos coincidió con la observación de la representante del Gobierno de Dinamarca.
- 208.** El Presidente sugirió que el GTC aprobara provisionalmente el texto a reserva de que la secretaría aclarara la cuestión de la FIDH. Si los comentarios de la FIDH se suprimían, el debate que había tenido lugar sobre la cuestión se reflejaría en el informe.
- 209.** El GTC adoptó su informe, en su forma enmendada, a reserva de que la secretaría aclarase la situación de inscripción de la FIDH. Una vez verificada esa situación por la secretaría, los párrafos relativos a la intervención de dicha organización fueron eliminados del informe.

Palabras de clausura

- 210.** El Sr. T. Fashoyin (OIT) felicitó al GTC por haber completado su orden del día, lo que se había conseguido debatiendo y examinando a fondo las cuestiones, puntuado todo ello por interesantes intervenciones. El GTC había elaborado una serie de claras recomendaciones sobre las medidas provisionales encaminadas a preparar la entrada en vigor del próximo Convenio de la OMI para el reciclaje de los buques, instrumento que desempeñaría un papel crucial en los esfuerzos conjuntos por mejorar las vidas de quienes trabajaban en ese sector. Confiaba en que prosiguiera el diálogo entre los interlocutores sociales, y que se extendiera a los Estados que reciclaban. El auténtico progreso conseguido mediante la

labor del GTC protegería a los trabajadores del sector de desguace de buques. Agradeció al Presidente su dirección y conocimientos, y señaló la sinergia que se había alcanzado entre los participantes.

- 211.** Expresó su gratitud por la labor preparatoria realizada por la secretaría conjunta, y por los esfuerzos del personal profesional y administrativo para asegurar el éxito de la reunión.
- 212.** El representante de la OMI dijo que había sido gratificante comprobar que continuaba la colaboración entre las tres organizaciones, y acogió con satisfacción el apoyo que la OIT y el Convenio de Basilea habían dado a la elaboración del Convenio internacional de la OMI para el reciclaje de los buques, en particular mediante la redacción de las directrices sobre las medidas provisionales. Acogió con satisfacción igualmente que se mantuviera la colaboración en el ámbito del Programa Mundial. Dio las gracias a todos los participantes por sus contribuciones al desarrollo del sector de reciclaje de buques.
- 213.** La representante del Convenio de Basilea expresó su reconocimiento de la labor del GTC, en particular su orientación sobre las medidas provisionales y las actividades conjuntas de cooperación técnica, que eran una prioridad para las Partes en el Convenio de Basilea. Acogió con satisfacción el apoyo al Programa Mundial que se había manifestado, y afirmó que el GTC había establecido una base para la cooperación futura. Esperaba que el GTC siguiera reuniéndose para hacer así posible que las organizaciones aprendieran unas de otras y compartieran sus experiencias.
- 214.** El miembro empleador de la ICS dio las gracias a todos los que habían tenido que ver con la reunión, y expresó su especial gratitud al Presidente.
- 215.** El miembro trabajador de la FITIM dio las gracias a la secretaría conjunta y a los participantes. Acogió con satisfacción la presencia de los tres representantes de astilleros de desguace, quienes esperaba que se beneficiasen de la labor del GTC.
- 216.** El Presidente aplaudió la labor del GTC, que era un grupo reducido pero entregado a su misión. Era importante que la labor del GTC prosiguiera, pues quedaban muchos avances por conseguir. La colaboración sobre el desguace de buques no había hecho más que empezar, y él esperaba asistir a su evolución en el futuro.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Chairperson

Mr Roy Watkinson, Senior Policy Specialist, Department for Environment, Food and Rural Affairs, Hazardous Waste and International Unit, London, United Kingdom

Member Governments nominated by the IMO

JAPAN

Mr Koichi Kato, Director, International Affairs Office, Shipbuilding and ship Machinery Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Tokyo, Japan

Advisers:

Mr Hideaki Saito, Director, Japan Ship Centre (JETRO), London, United Kingdom

Mr Hiroyuki Komatsu, Manager, Planning Division, The Japanese Shipowners' Association, Tokyo, Japan

NORWAY

Mr Einar Arnesen, Norwegian Maritime Directorate, Haugesund, Norway

Advisers:

Mr Sveinung Oftedal, Norwegian Ministry of the Environment, Oslo, Norway

Mr Jens Henning Koefoed, Norwegian Maritime Directorate, Haugesund, Norway

NETHERLANDS

Mr Reinoud Pijpers, Senior Policy Adviser, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Directorate-General for Civil Aviation and Maritime Affairs, The Hague, Netherlands

Adviser:

Mr Tom Blankestijn, External Affairs, Maersk Ship Management, Rotterdam, Netherlands

UNITED STATES

Mr Frank McAlister, Chief, International and Transportation Branch, US, EPA, Washington, DC, United States

Adviser:

Ms Kristine Gilson, Environmental Protection Specialist, US Maritime Administration, Washington, DC, United States

Member Governments nominated by the Basel Convention

CHINA

Mr Sun Jun, Deputy Director, China Maritime Safety Administration, Beijing, China

Adviser:

Mr Wang Xingxing, Section Chief, China Maritime Safety Administration, Beijing, China

GAMBIA

Mr Mustapha Jallow, Senior Programme Officer, National Environment Agency, Banjul, Gambia

JAMAICA

Captain Winston Chin, Senior Marine Surveyor, Maritime Authority of Jamaican Mission, Kingston, Jamaica

UNITED KINGDOM

Mr Roy Watkinson, Senior Policy Specialist, Department for Environment, Food and Rural Affairs, Hazardous Waste and International Unit, London, United Kingdom

Adviser:

Ms Katy R. Ware, Senior Policy Adviser, Department of Transport, London, United Kingdom

Members of the Employers' group nominated by the ILO

Mr John Stawpert, Marine Assistant, International Chamber of Shipping, ISF, London, United Kingdom

Mr Aron Frank Sorensen, Marine Manager, BIMCO, Bagsvaerd, Denmark

Mr Bernard Veldhoven, Secretary, International Ship Recycling Association (ISRA), The Hague, Netherlands

Members of the Workers' group nominated by the ILO

Mr Vikas Damodar Nalavde, Organizing Secretary, Mumbai Port Trust, Dock and General Employees' Union, Mumbai, India

Mr Keith Hazlewood, National Secretary, Manufacturing Section, GMB Trade Union, London, United Kingdom

Mr Robert D. Johnston, Director, IMF Shipbuilding and Shipbreaking Department, Carouge, Switzerland

Mr Vidyadhar Vasudeo Rane, Secretary, Mumbai Port Trust Dock and General Employees' Union, Mumbai, India

Mr A.M. Nazim Uddin, President, Bangladesh Shipbreaking Workers' Associations, Chittagong, Bangladesh

Government observers

ARGENTINA

Mr Gonzalo Martín Jordán, Second Secretary, Permanent Mission of Argentina, Geneva, Switzerland

BAHAMAS

Captain Douglas Bell, Deputy Director (Maritime Affairs), Bahamas Maritime Authority, London, United Kingdom

DENMARK

Ms Heidi Hilbert, Legal Adviser, Danish EPA, Copenhagen, Denmark

Ms Lone Schou, Deputy Head of Division, Danish EPA, Copenhagen, Denmark

FRANCE

Ms Claude Wohrer, Secretariat général de la mer, Board of Maritime Affairs (Prime Minister), Paris, France

Mr Thomas Bonhoure, Coordinator, Basel Convention, Ministry of Ecology, Paris, France

GHANA

Ms Eleanor Asieki Pratt, Deputy Director Public Relations, Ghana Maritime Authority, Accra, Ghana

Ms Stella Cobbah, Senior Maritime Administrative Officer, Ghana Maritime Authority, Takoradi, Ghana

Mr Dominic Aboraah, First Secretary, Permanent Mission of Ghana, Geneva, Switzerland

GREECE

Ms Stella Kyriakou, Attaché, Permanent Mission of Greece, Geneva, Switzerland

GUATEMALA

Ms Ingrid Martínez Galindo, First Secretary, Permanent Mission of Guatemala, Geneva, Switzerland

LIBYAN ARAB JAMAHIRIYA

Mr Ahmed Ramadan S. Essa, Environment General Authority (EGA), Tripoli, Libyan Arab Jamahiriya

Mr Ahmed Marsoka, Environment General Authority (EGA), Tripoli, Libyan Arab Jamahiriya

MALTA

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

MARSHALL ISLANDS

Mr Daniel Sheehan, Maritime Adviser, Washington, DC, United States

OMAN

Mr Nasra Salim Mohamed Al Hashmi, First Secretary, Permanent Mission of the Sultanate of Oman, Chambesy, Switzerland

PHILIPPINES

Mr Emerson Lorenzo, Director II, Shipyard Regulations Office, Maritime Industry Authority, Ermita Manila, Philippines

TURKEY

Mr Erhan Batur, Counsellor, Permanent Mission of Turkey, Geneva, Switzerland

Mr Abdüsselam Özet, Deputy Head of Labour Inspection Board, Ministry of Labour and Social Security, Ankara, Turkey

Ms Simla Yasemin Özkaya, Counsellor (Environmental Affairs), Permanent Mission of Turkey, Geneva, Switzerland

Mr Nefise Burcu Ünal, Assistant Expert of Occupational Health and Safety, Ministry of Labour and Social Security, Ankara, Turkey

Mr Yasar Ozbek, Legal Adviser, Permanent Mission of Turkey, Geneva, Switzerland

Representatives of the United Nations, specialized agencies and other official international organizations

European Commission

Ms Laurence Matringe, Policy Officer, DG Environment G.4 Sustainable Production and Consumption, Brussels, Belgium

Representatives of non-governmental international organizations

International Organisation of Employers (IOE)

Mr Jean Dejardin, Adviser, International Organization of Employers, Cointrin/Geneva, Switzerland

NGO Platform on Shipbreaking

Ms Ingvild Jenssen, Director, Brussels, Belgium

Joint Secretariat of the meeting

International Maritime Organization (IMO)

Mr Nikos Mikelis, Senior Implementation Officer (Marine Environment Division), London, United Kingdom

Basel Convention

Ms Donata Rugarabamu, Senior Legal Officer, Secretariat of the Basel Convention (SBC), United Nations Environment Programme (UNEP), Châtelaine/Geneva, Switzerland

Ms Susan Wingfield, Consultant, Secretariat of the Basel Convention (SBC), United Nations Environment Programme (UNEP), Châtelaine/Geneva, Switzerland

Ms Uloma Onuma, Intern, Secretariat of the Basel Convention (SBC), United Nations Environment Programme (UNEP), Châtelaine/Geneva, Switzerland

International Labour Office (ILO)

Mr Tayo Fashoyin, Officer-in-Charge, Social Dialogue Sector

Ms E. Tinoco, Chief, Sectoral Activities Branch (SECTOR)

Mr J.P. Sajhau, Sectoral Activities Branch (SECTOR)

Mr D. Seligson, Sectoral Activities Branch (SECTOR)

Mr T. Higgins, Official Relations Branch (RELOFF)