



PARA DEBATE Y ORIENTACION

VIGESIMO PUNTO DEL ORDEN DEL DIA

Informe del Director General**Segundo informe complementario****Nuevas informaciones con respecto a la redacción de un proyecto de instrumento internacional sobre el desguace/reciclaje de buques**

1. En su 297.^a y 298.^a reuniones ¹, el Consejo de Administración consideró las novedades con respecto a la decisión de la Organización Marítima Internacional (OMI) de redactar un nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques ². El instrumento propuesto, al que se hace referencia como proyecto de convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques («proyecto de convenio»), aborda en particular las responsabilidades del Estado de abanderamiento y de los armadores en relación con el reciclaje de sus buques, y las responsabilidades de los gobiernos en cuanto a la reglamentación de las actividades en las instalaciones para el reciclaje de buques ³. Entre las disposiciones previstas en el proyecto se incluyen requisitos en relación con la seguridad y la salud de los trabajadores que realizan actividades en tierra en los astilleros de reciclaje de buques.
2. Como ya se ha informado anteriormente al Consejo de Administración ⁴, a la OIT le preocupa garantizar que las disposiciones del convenio de la OMI complementen y no

¹ Con respecto a noviembre de 2006, véanse los documentos GB.297/19/3 y GB.297/19/3 (Add.), y GB.297/PV, párrafos 261-265; con respecto a marzo de 2007, véanse los documentos GB.298/STM/7/1, GB.298/12 (Rev.), y GB.298/PV, párrafo 263.

² Véase la resolución de la Asamblea de la OMI A.981 (24) (diciembre de 2005). La adopción está prevista en principio para 2008-2009.

³ En la versión más reciente (julio de 2007) del proyecto de convenio se define el «reciclaje de buques» como: ... la actividad de desguace total o parcial de un buque en una instalación de reciclaje de buques, a fin de recuperar componentes y materiales para su reprocesamiento y para volver a utilizarlos, haciéndose cargo de los materiales peligrosos y de otro tipo, incluidas las operaciones conexas tales como el almacenamiento y el tratamiento de los componentes y materiales en el propio lugar, si bien no su ulterior procesamiento o eliminación en otras instalaciones. Véase OMI: documento MEPC 56/WP.5, anexo 3, artículo 2, párrafo 11.

⁴ Véase documento GB.297/19/3 y documento GB.297/19/3 (Add.); documento GB.298/STM/7/1.

sustituyan a las normas de la OIT, en particular en lo relativo a la salud y seguridad en el trabajo. Si las disposiciones del proyecto de convenio de la OMI dieran lugar a múltiples y divergentes requisitos jurídicos internacionales en este ámbito, ello podría crear incertidumbre o incoherencia a nivel nacional y podría menoscabar los esfuerzos de la OIT encaminados a proteger a los trabajadores en lo relativo a la salud y seguridad en el trabajo.

3. También hay inquietud en lo que atañe a asegurarse de que las directrices que se elaboren con arreglo al convenio de la OMI reconozcan y estén en consonancia con las directrices de aplicación voluntaria de la OIT, especialmente las refrendadas por el Consejo de Administración recogidas en la publicación titulada *Seguridad y salud en el desguace de buques: directrices para los países asiáticos y Turquía*⁵. La OMI y la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea sobre el Control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación (Convenio de Basilea) han adoptado también sendas directrices de aplicación voluntaria relativas al desguace de buques⁶. Antes de que la OMI tomara la decisión de elaborar un convenio de la OMI, las tres organizaciones habían establecido un Grupo de Trabajo conjunto OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques (JWG), con objeto de coordinar sus respectivas directrices y otros esfuerzos. La cuestión de la acogida por parte de la OIT de una tercera reunión del JWG se ha sometido a la consideración de la Comisión de Reuniones Sectoriales y Técnicas y Cuestiones Afines del Consejo de Administración⁷.
4. En su 297.^a y 298.^a reuniones, el Consejo de Administración examinó los esfuerzos llevados a cabo por la Oficina para garantizar que las inquietudes de la OIT se tuvieran en cuenta en la redacción del convenio de la OMI. Como se ha señalado⁸, el Consejo de Administración alentó a la Oficina a que siguiera participando en la labor de la OMI para redactar el proyecto de convenio y puso de relieve la importancia de la complementariedad y de una coordinación eficaz entre diferentes organizaciones. En particular, se propuso que la OIT enviara una delegación de alto nivel a la próxima reunión del Grupo de Trabajo⁹ y que informara acerca de los resultados correspondientes. De conformidad con esas decisiones, la Oficina representó a la Organización como observadora en el Grupo de Trabajo establecido por la OMI¹⁰ y en particular participó en la reunión del Grupo de Trabajo interperíodos de la OMI (mayo de 2007) y en la 56.^a reunión del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) (julio de 2007).
5. Hasta la fecha, los esfuerzos de la Organización, potenciados por la cooperación de la Secretaría de la OMI, han permitido garantizar una mejor comprensión y concienciación

⁵ Véase el documento GB.289/205, párrafo 52 (marzo de 2004).

⁶ Véanse las *Directrices técnicas para la gestión ambientalmente racional del desguace completo o parcial de buques*, adoptadas por la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea en su sexta reunión, el 13 de diciembre de 2002, mediante la decisión VI/24, y las *Directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques*, adoptadas el 5 de diciembre de 2003 en el 23.º período de sesiones de la Asamblea mediante la resolución A.962 (23) y enmendada por la resolución A.980 (24).

⁷ Véase el documento GB.300/STM/5.

⁸ Declaración de una representante del Director General, documento GB.297/PV, párrafo 261.

⁹ Véase documento GB.298/STM/7/1; documento GB.298/12 (Rev.), párrafos 95-100; documento GB.298/PV, párrafo 263.

¹⁰ Un grupo de trabajo de la OMI, bajo los auspicios de su Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) presidido por el Gobierno de Noruega, ha emprendido la elaboración del proyecto de texto para el nuevo convenio.

respecto de la pertinencia de las normas y directrices de la OIT en relación con las cuestiones que han de abordarse en el proyecto de convenio. En la 56.^a reunión del CPMM, se obtuvo un apoyo considerable para proponer una redacción que permita evitar la incertidumbre en el plano nacional acerca de la relación entre los regímenes de la OMI y de la OIT. Varias propuestas que están sujetas a una futura discusión han de afirmar la importancia de la protección de la seguridad y la salud de los trabajadores en el contexto de los convenios de la OIT, y han de dejar claro que ninguna disposición del proyecto de convenio deberá interpretarse de manera que perjudique o afecte los derechos y obligaciones que los Estados han asumido en virtud de otros convenios internacionales pertinentes.

6. Las discusiones sobre el proyecto de convenio proseguirán en una tercera reunión interperíodos del Grupo de Trabajo sobre el Reciclaje de Buques (ISWG-3) en enero de 2008, y en la 57.^a reunión del CPMM (abril de 2008). Se espera finalizar el proyecto de convenio en la 58.^a reunión del CPMM (octubre de 2008) a fin de proceder a su adopción en una Conferencia Diplomática prevista para abril de 2009.
7. En vista de los progresos realizados en la 56.^a reunión del CPMM, parecería útil que la Oficina prosiguiera su labor con las delegaciones de la OMI y los mandantes de la OIT que han indicado su interés en propuestas para incluir en el texto del proyecto de convenio que podrían abordar las inquietudes antes mencionadas. Asimismo, proseguirá la coordinación con la Secretaría de la OMI, en particular con miras a garantizar que cuando se elaboren instrumentos, éstos sean complementarios. También sería útil que los Miembros de la OIT tomaran medidas para asegurarse de que sus delegaciones nacionales que participan en el proceso de la OMI tengan conocimientos de los instrumentos pertinentes de la OIT a fin de impulsar un enfoque coherente y complementario de la seguridad y salud en el trabajo en el contexto de las actividades de reciclaje de buques.
8. En consecuencia, el Consejo de Administración tal vez estime oportuno expresar sus puntos de vista en relación con la cooperación en curso con la OMI y, en particular, sobre la continuidad de la participación de la OIT en la elaboración del proyecto de convenio internacional de la OMI para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques.

Ginebra, 11 de octubre de 2007.

Este documento se presenta para debate y orientación.