

**PARA DEBATE Y ORIENTACION**

DECIMONOVENO PUNTO DEL ORDEN DEL DIA

Informe del Director General**Tercer informe complementario:
Novedades con respecto a la redacción
de un proyecto de instrumento internacional
sobre el desguace/reciclaje de buques**

1. En su 289.^a reunión (marzo de 2004), el Consejo de Administración aprobó la publicación del documento *Seguridad y salud en el desguace de buques: directrices para los países asiáticos y Turquía* (Directrices de la OIT), que trataba de la cuestión de la protección de los trabajadores ocupados en las actividades en tierra de los astilleros de reciclaje de buques. 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) y la Organización Marítima Internacional (OMI) también han adoptado directrices de aplicación voluntaria en relación al desguace de buques, en el marco de sus esferas de competencia respectivas ¹. En 2004, la OIT, la OMI y el Convenio de Basilea establecieron el Grupo de trabajo conjunto OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques (JWG), con el objeto de evitar la duplicación de tareas así como de funciones, responsabilidades y competencias entre las tres organizaciones, y también de determinar las nuevas necesidades ².
2. En diciembre de 2005, la Asamblea de la OMI decidió elaborar un nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques (proyecto de convenio) a tiempo para su adopción en el bienio 2008-2009, y encomendó esta tarea a su Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) ³. El ámbito de aplicación del proyecto de convenio comprende «la explotación de las instalaciones de reciclaje [de buques]», lo que supone una preocupación

¹ 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). En el sistema de las Naciones Unidas, la OMI es el principal organismo regulador de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación provocada por los buques.

² Los informes relativos a las dos reuniones celebradas hasta ahora por el Grupo de trabajo conjunto JWG figuran en los documentos GB.295/STM/6/1 y GB.292/STM/5.

³ Véase la resolución A.981 (24) de la Asamblea de la OMI (diciembre de 2005).

por las condiciones de los trabajadores ocupados en las actividades en tierra de los astilleros de reciclaje de buques, ámbito que está comprendido en el mandato y la esfera de competencia de la OIT. La OIT no se ocuparía forzosamente de estas materias si el futuro convenio recogiera adecuadamente la aplicación de las normas internacionales del trabajo pertinentes y de las directrices adoptadas por la OIT, y en todo caso no fuera contradictorio o no planteara de alguna otra forma dificultades en relación con éstas.

3. En cumplimiento de los procedimientos de elaboración de instrumentos de la OMI, el MEPC estableció un Grupo de Trabajo por correspondencia compuesto por Estados, organizaciones internacionales y organizaciones no gubernamentales, al que encomendó la redacción de un proyecto de convenio. En su calidad de miembro de dicho Grupo de Trabajo, la Oficina aportó comentarios sobre materias de competencia de la OIT, y en particular sobre la seguridad y salud en el trabajo, entre los que figuraban una propuesta de incluir una referencia explícita a las Directrices de la OIT en el proyecto de convenio. No obstante los comentarios formulados por la OIT, el texto del proyecto de convenio sigue presentando discrepancias respecto de las normas de la OIT sobre algunos temas de importancia comprendidos en el mandato de la OIT⁴. Aunque en esta etapa del proceso resulta imposible evaluar plenamente el impacto que tendría el actual proyecto de convenio, se plantea en principio el riesgo de que este texto contribuya al establecimiento de orientaciones y regímenes jurídicos diversos e incongruentes entre sí en lo que atañe a aspectos de la actividad de desguace que están comprendidos en el mandato de la OIT.
4. Otro hecho que merece nuestra atención es que, en octubre de 2005, la Organización Internacional de Normalización (ISO) aprobó la inclusión del reciclaje de buques entre los puntos de su programa de trabajo y la constitución de un grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques en el seno del ISO/TC8⁵.
5. El 30 de junio de 2006, la Oficina escribió al Grupo de Trabajo por correspondencia para manifestarle su preocupación en cuanto a los resultados alcanzados hasta entonces por este Grupo de Trabajo y pedirle que adoptara una metodología coordinada, en cuyo marco cada organismo pudiera operar con arreglo a su mandato respectivo, sobre la base de un claro entendimiento entre las organizaciones interesadas, tanto en lo relativo a la valoración de sus aportes como a la forma de abordar las eventuales cuestiones pendientes de resolución. Esta carta ha sido incluida entre los documentos que el MEPC ha previsto examinar en su período de sesiones de octubre de 2006.
6. En términos generales, la cooperación de la OIT con la OMI se rige por un Acuerdo vigente desde hace muchas décadas entre ambas organizaciones⁶. En virtud de dicho Acuerdo, el Director General de la OIT y el Secretario General de la OMI pueden concluir las disposiciones complementarias para la aplicación del Acuerdo que estimen convenientes a la luz de la experiencia de ambas Organizaciones (artículo VIII). En este contexto, la adopción de disposiciones de tal índole es posible en particular a la luz del mandato y la práctica del Grupo de trabajo conjunto OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques, creado en 2004.

⁴ Véase el documento MEPC 55/3/2 (julio de 2006).

⁵ Véase el documento MEPC 55/3/3 (julio de 2006).

⁶ El Acuerdo entre la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Intergubernamental Consultiva de la Navegación Marítima, que se convertiría en Organización Marítima Internacional en 1982, entró en vigor en 1959, tras su aprobación por los órganos rectores respectivos.

7. Por consiguiente, el Consejo de Administración tal vez estime oportuno manifestar su opinión en relación a la cooperación con la OMI a los efectos de la elaboración del proyecto de nuevo instrumento de la OMI sobre el reciclaje de buques.

Ginebra, 6 de octubre de 2006.

Este documento se presenta para debate y orientación.