



**Programa de las
Naciones Unidas
para el Medio Ambiente**

Distr.
GENERAL

UNEP/CHW.6/17
15 de agosto de 2002

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

CONFERENCIA DE LAS PARTES EN EL
CONVENIO SOBRE EL CONTROL
DE LOS MOVIMIENTOS TRANFRONTERIZOS
DE LOS DESECHOS PELIGROSOS Y
SU ELIMINACIÓN

Sexta reunión

Ginebra, 9 al 13 de diciembre de 2002

Tema 6 d) vii) del programa provisional *

**ASPECTOS JURÍDICOS DEL DESGUACE TOTAL Y
PARCIAL DE EMBARCACIONES**

Nota de la Secretaría

I. ANTECEDENTES

1. La Conferencia de las Partes, en su Decisión V/28, encomendó a los Grupos de Trabajo Técnico y Jurídico el análisis de los aspectos jurídicos enmarcados en el Convenio de Basilea referentes a la cuestión del desguace total y parcial de embarcaciones.

II. APLICACIÓN

2. En el primer período de sesiones del Grupo de Trabajo Jurídico (6 al 7 de abril de 2000), una Parte informó a la reunión de que había preparado un estudio sobre las consecuencias jurídicas del desguace de embarcaciones, incluido un análisis de los problemas conexos en el marco del Convenio de Basilea. La Parte se declaró dispuesta a poner el estudio a disposición de las otras Partes. La reunión recibió con beneplácito esta iniciativa y se decidió que la Secretaría hiciera circular el estudio y solicitara a todas las Partes y observadores que formularan comentarios a su respecto.

3. Con respecto a este tema, una delegación señaló que en el programa de trabajo del Grupo de Trabajo Jurídico debía establecerse claramente que este tema comprende también el del desguace “total y parcial” de embarcaciones.

* UNEP/CHW.6/1

4. El estudio titulado "Aspectos jurídicos del desguace de embarcaciones", redactado por el Profesor Geir Ulfstein, de Noruega, fue distribuido por la Secretaría a todas las Partes y signatarios.
5. La Secretaría recibió comentarios de dos Partes.
6. Tomando como base los comentarios recibidos y el debate que tuvo lugar durante la reunión de los Grupos de Trabajo Técnico y Jurídico, el autor revisó el estudio.
7. El estudio revisado del Profesor Geir Ulfstein y un estudio presentado por BAN fueron debatidos en la primera reunión conjunta de los Grupos de Trabajo Técnico y Jurídico y durante el cuarto período de sesiones del Grupo de Trabajo Jurídico.
8. Los Grupos de Trabajo Técnico y Jurídico del Convenio de Basilea consideraron que el reciclaje o la eliminación de embarcaciones constituyen un tema importante para la comunidad internacional. Además consideraron que para hacer frente en forma adecuada y plena a los problemas del reciclaje y la eliminación de embarcaciones se requiere la cooperación de varios convenios internacionales, incluidos el Convenio de Basilea, los tratados de la Organización Marítima Internacional (OMI), el Convenio de Londres (CL) y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS).
9. Para proseguir el diálogo entre esas entidades, los Grupos de Trabajo solicitaron a la Secretaría que diera a conocer esta opinión a las Secretarías de la OMI, la UNCLOS y el CL y les solicitara que expresaran sus opiniones con respecto a sus respectivos regímenes jurídicos y actividades sobre los temas del desguace de embarcaciones.
10. También se solicitó a las Partes que presentaran comentarios a la Secretaría a más tardar el 15 de marzo de 2002 sobre el tema de las consecuencias jurídicas del desguace de embarcaciones.
11. La Secretaría recibió respuestas de la OMI y de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas. Estos comentarios se adjuntan como anexo del presente documento.
12. La Secretaría no recibió comentarios de las Partes.
13. La cuestión fue considerada por el quinto período de sesiones del Grupo de Trabajo Jurídico (Ginebra, 21 al 22 de mayo de 2002). Los participantes expresaron la opinión de que es necesario proseguir el análisis sobre la aplicabilidad del Convenio de Basilea en relación con las consecuencias jurídicas del desguace total y parcial de embarcaciones.
14. La reunión solicitó a las Partes, los signatarios y otras entidades que presentaran a la Secretaría, a más tardar el 31 de diciembre de 2002, sus opiniones sobre las mismas preguntas elaboradas por el Grupo de Trabajo Jurídico durante su cuarto período de sesiones y presentadas a la OMI, el Convenio de Londres 1972 y la UNCLOS. La Secretaría preparará una recopilación de la documentación recibida, que será publicada en su sitio en la Internet antes del sexto período de sesiones del Grupo de Trabajo Jurídico.
15. En su primer período de sesiones, en mayo de 2002, el Grupo de Trabajo para la aplicación del Convenio, decidió combinar el proyecto de decisión sobre las directrices técnicas para el manejo ambientalmente racional del desguace total y parcial de embarcaciones con los aspectos jurídicos del desguace total y parcial de embarcaciones contenido en el párrafo 16.

III. MEDIDA PROPUESTA

16. Puede ser conveniente que la Conferencia de las Partes considere la posibilidad de adoptar, en su sexta reunión, una decisión según los lineamientos siguientes¹:

La Conferencia,

Recordando la decisión V/28 sobre el desguace de embarcaciones,

Tomando nota de los resultados de la consideración de una gestión ambientalmente racional del desguace total y parcial de embarcaciones por parte del Grupo de Trabajo Técnico y el Grupo de Trabajo Jurídico,

Expresando su satisfacción ante la finalización y adopción, por parte del Grupo de Trabajo Técnico, de las directrices técnicas para el manejo ambientalmente racional del desguace total y parcial de embarcaciones,

Reconociendo la importancia de la aplicación de las directrices técnicas para el manejo ambientalmente racional del desguace total y parcial de embarcaciones,

1. Adopta las directrices técnicas para el manejo ambientalmente racional del desguace total y parcial de embarcaciones;
2. Decide mantener los aspectos jurídicos del desguace total y parcial de embarcaciones en el programa del Grupo de Trabajo Jurídico;
3. Solicita al Grupo de Trabajo Jurídico que presente sus recomendaciones sobre esos aspectos jurídicos a la Conferencia de las Partes en la séptima reunión de la misma.

¹ La presente decisión es la misma que la decisión sobre las Directrices Técnicas para el manejo ambientalmente racional del desguace total y parcial de embarcaciones (documento UNEP/CHW.6/23) aprobado por el primer período de sesiones del Grupo de Trabajo para la aplicación del Convenio (Ginebra, mayo de 2002).

Anexo

Extracto del informe del Comité de Protección del Medio Marino en su 47º período de sesiones
(documento MEPC 47/20)

3 RECICLAJE DE EMBARCACIONES

3.1 El Comité recordó que el tema de las consecuencias ambientales y de seguridad negativas vinculadas con las actuales prácticas de reciclaje de embarcaciones fue puesto a su consideración por primera vez en el CPMM 42. El Comité recordó asimismo que en el CPMM 44 existió un consenso general en que la OMI debe contribuir a la reducción de los riesgos de seguridad y ambientales vinculados con el reciclaje de embarcaciones. Tras un exhaustivo debate del tema, el CPMM 44 acordó considerar el asunto con mayor detenimiento en el CPMM 46 y, a fin de facilitar el análisis del tema, decidió establecer un Grupo de Correspondencia, con Bangladesh como país orientador.

3.2 El Comité recordó que en el CPMM 46, tras un debate sobre las cuestiones de políticas vinculadas con el futuro papel de la OMI y la necesidad de una reglamentación ambiental para las embarcaciones entregadas con fines de reciclaje, se señalaron varios puntos generales (documento MEPC 46/23, párrafo 7.12).

3.3 El Comité recordó también que el CPMM 46 acordó restablecer el Grupo de Correspondencia sobre Reciclaje de Embarcaciones, con Bangladesh como país orientador, a fin de preparar el documento sobre el papel de la OMI y los aspectos en que debía centrarse la atención del Comité.

Cooperación interinstitucional

3.4 El Comité consideró los documentos MEPC 47/3 y MEPC 47/WP.4, referentes a la continua colaboración en materia de reciclaje de embarcaciones con la Secretaría de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Secretaría del Convenio de Basilea del PNUMA, y señaló:

- .1 Que el Grupo de Trabajo Técnico del Convenio de Basilea, en su 18º período de sesiones, señaló que aún existían lagunas en su proyecto de las directrices técnicas, y propuso que la OMI asumiera un papel orientador en la elaboración de directrices o requisitos preceptivos para tener la certeza de que se eliminaran los materiales peligrosos de las embarcaciones antes de que fueran enviadas a los astilleros de reciclaje;
- .2 Que la Secretaría de la OIT había acudido a las Secretarías de la OMI y del Convenio de Basilea a los efectos de examinar la idea de elaborar un proyecto de asistencia técnica interinstitucional vinculado con el reciclaje de embarcaciones. La Secretaría de la OMI expresó a la OIT interés en examinar esta propuesta e informó a la OIT que el CPMM analizaría el futuro plan de trabajo de la OMI referente al reciclaje de embarcaciones, y que la Secretaría de la OMI tendría que esperar los resultados de ese debate antes de asumir compromiso alguno;
- .3 Que durante el 19º período de sesiones del Grupo de Trabajo Técnico del Convenio de Basilea, en enero de 2002, el Grupo de Trabajo Técnico hizo hincapié nuevamente en que la labor de la OIT y de la OMI es decisiva para hacer frente en forma general al problema mundial de reciclaje de embarcaciones, y solicitó a la Secretaría del Convenio de Basilea que diera a conocer oficialmente su declaración a la OMI y a la OIT; y
- .4 Que según lo previsto en el documento MEPC 47/WP.4, la Secretaría del Convenio de Basilea solicitó a la OMI opiniones generales sobre diversos temas referentes a reciclaje

de embarcaciones, incluida la cuestión de cuándo un buque se convierte en desecho; el papel de los Estados de la bandera y de los Estados del puerto; superposiciones potenciales o detectadas; vacíos referentes a conflictos entre tratados internacionales; estado de embarcaciones abandonadas o encalladas en tierra o en el mar, y normas que se aplican a los desechos a bordo de una embarcación destinada a reciclaje (desechos de carga y desechos de las operaciones). El Convenio de Basilea solicitó esta información en una carta dirigida a la OMI en febrero de 2002.

Informe del Grupo de Correspondencia

3.5 El Comité tomó nota de que en el informe del Grupo de Correspondencia sobre Reciclaje de Embarcaciones (documento MEPC 47/3/3), y en especial en el Grupo de Correspondencia, se sugirió la inclusión del siguiente material en el remito de la OMI:

- .1 Asumir responsabilidad global de coordinar cuestiones vinculadas con el reciclaje de embarcaciones y responsabilidad por cuestiones de control que se susciten durante el diseño, la construcción y la operación de buques que puedan influir sobre el reciclaje, incluidos los preparativos de a bordo para el reciclaje;
- .2 Promover y facilitar el que todos los “interesados” identifiquen y asuman sus responsabilidades en materia de operación de reciclaje de embarcaciones con respecto a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación proveniente de embarcaciones; e
- .3 Identificar ámbitos en que la OMI pueda considerar la posibilidad de introducir o enmendar recomendaciones o reglamentos referentes al reciclaje de embarcaciones que tomen parte en el comercio internacional, incluida la aplicación de otros instrumentos internacionales a esas embarcaciones.

3.6 El Comité señaló asimismo que el Grupo de Correspondencia recomendó el siguiente curso de acción a fin de que sea considerado por el Comité:

- .1 Que se encomiende al Grupo de Trabajo en el CPMM 47 la elaboración de un proyecto de resolución de Asamblea sobre la necesidad de un enfoque internacional sobre reciclaje de embarcaciones, la necesidad de proporcionar orientación al sector público y a las empresas privadas, haciendo hincapié en la necesidad de colaboración con el Convenio de Basilea y con la OIT y recomendando ámbitos de actividad para diferentes interesados;
- .2 Que en el proyecto de resolución de Asamblea se tenga en cuenta la labor realizada por las empresas privadas tal como se refleja en su "Código de Prácticas de la Industria sobre Reciclaje de Embarcaciones", presentado al Comité, y se promueva la elaboración de declaraciones similares por parte de otros interesados, y
- .3 Que se encomiende al Grupo de Trabajo la proposición de comentarios sobre el Código de Prácticas de la Industria según lo previsto en el documento MEPC 47/3/2.

3.7 Con respecto a una futura colaboración con la OIT y el Convenio de Basilea, el Comité tomó nota de la siguiente recomendación del Grupo de Correspondencia:

- .1 Que se procure que la OIT elabore un programa de tecnología de reciclaje de embarcaciones, que comprenda capacitación;

- .2 Que se procure que la OIT elabore criterios de servicios de reciclaje que hayan de ser utilizados por autoridades nacionales;
- .3 Que se procure que el Convenio de Basilea siga identificando sustancias que puedan encontrarse en embarcaciones y puedan ser nocivas para la salud humana o para el medio ambiente, y
- .4 Que la OMI, la OIT y el Convenio de Basilea sigan controlando los aspectos sociales y económicos de carácter ambiental del reciclaje de embarcaciones.

3.8 El Comité consideró los documentos MEPC 47/3/1, MEPC 47/3/4 y MEPC 47/INF.3 presentados por la India. El documento MEPC 47/3/1 contenía propuestas destinadas a ser consideradas por el Comité sobre la elaboración de directrices internacionalmente aplicables sobre el reciclaje de embarcaciones, y recordaba las funciones y cometidos de los interesados durante el ciclo vital de la embarcación para llegar a una evaluación útil del papel que debería cumplir la OMI en materia de reciclaje de embarcaciones y la manera de realizarlo. El documento MEPC 47/3/4 contenía propuestas adicionales de elaboración de un nuevo anexo a MARPOL referente al reciclaje de embarcaciones, y el documento MEPC 47/INF.3 proporcionaba información sobre las Directrices Ambientales para la industria del reciclaje en la India.

3.9 El Comité señaló que el documento MEPC 47/3/2, presentado por la Cámara Naviera Internacional (ICS), contenía como anexo el Código de Prácticas de la Industria sobre Reciclaje de Embarcaciones. En el párrafo 7 del documento y en el párrafo 3.1 v) del Código se insta a las entidades en cuestión a "procurar que la Organización Marítima Internacional respalde este código de la industria y contribuya a su mayor desarrollo".

3.10 El Comité tomó nota también de la respuesta de Greenpeace International (documento MEPC 47/3/5) al informe del Grupo de Correspondencia. El Comité tomó nota además de la información proporcionada en el documento MEPC 47/INF.4, presentada por BIMCO. Dada la creciente preocupación sobre la insuficiente capacidad de manejo del gran número de buques-tanque que serán reciclados en el marco del programa de eliminación paulatina de buques tanque pre-MARPOL, BIMCO inició y completó un estudio sobre la capacidad global de reciclaje. El estudio fue presentado al Comité.

Debate general

3.11 El Comité tomó nota y agradeció el informe del Grupo de Correspondencia orientado por el Capitán Moin Ahmed (Bangladesh) y expresó su respaldo a la propuesta del Grupo referente al papel de la OMI en materia de reciclaje de embarcaciones.

3.12 Tras el debate se llegó a la conclusión general de que la OMI tiene un importante papel que cumplir en materia de reciclaje de embarcaciones, incluida la preparación de una embarcación antes de que comience el reciclaje, y un papel de coordinación en relación con la OIT y el Convenio de Basilea en cuestiones referentes a reciclaje. El Comité acordó que por ahora la OMI debe elaborar directrices con carácter de recomendaciones que hayan de ser adoptadas por resolución de Asamblea. No obstante, el Comité señaló que existen diferentes puntos de vista referentes a la cuestión de la elaboración de un instrumento jurídico vinculante, y a que algunas delegaciones opinan que la OMI debe promover el establecimiento de requisitos preceptivos, incluida la preparación de un nuevo anexo a MARPOL 73/78.

3.13 El Comité tomó nota del Código de Prácticas de la Industria contenido en el documento MEPC 47/3/2, expresó su agradecimiento al respecto, y decidió utilizar ese código como documento básico para las directrices de la OMI.

3.14 El Comité acordó que se requiere una mayor colaboración con la OIT y el Convenio de Basilea en relación con el reciclaje de embarcaciones. En este contexto se señaló que podría existir una diferencia en los términos a través de los cuales la OMI y el Convenio de Basilea definen las embarcaciones hacia el final de su vida activa. La OMI tendería a definir la embarcación entregada para reciclaje como recurso que contiene contaminantes, en tanto que el Convenio de Basilea tendería a definir la embarcación en su totalidad como desecho.

Instrucciones para el Grupo de Trabajo

3.15 El Comité estableció un Grupo de Trabajo con los siguientes términos de referencia:

- .1 Considerar con mayor detenimiento el papel de la OMI en materia de reciclaje de embarcaciones, incluidos los límites de esa función;
- .2 Elaborar un plan de trabajo a fin de que el Comité examine el asunto, incluidas fechas-objetivo y utilización de grupos de trabajo o de correspondencia;
- .3 Analizar las directrices técnicas y los códigos de prácticas para propietarios de embarcaciones, incluidas las responsabilidades de los Estados de la bandera sobre la base del Código de Prácticas de la Industria sobre Reciclaje de Embarcaciones presentado por ICS (documento MEPC 47/3/2);
- .4 En la medida de lo posible, elaborar un proyecto de resolución de Asamblea sobre reciclaje de embarcaciones, y
- .5 Considerar cuestiones referentes a colaboración con el Convenio de Basilea y la OIT, incluidas las cuestiones planteadas por el Grupo de Trabajo Jurídico del Convenio de Basilea y la propuesta de elaboración de un proyecto interinstitucional de asistencia técnica vinculado con reciclaje de embarcaciones.

3.16 Con respecto a las cuestiones planteadas por el Convenio de Basilea (documento MEPC 47/WP.4), la delegación de Chipre se reservó su opinión sobre la instrucción del Comité al Grupo de Trabajo, ya que esas cuestiones se plantearon durante la reunión y no hubo tiempo de considerar este documento por anticipado. No obstante, el Comité solicitó al Grupo de Trabajo que formulara comentarios generales sobre estos temas para que la Secretaría pudiera tenerlos en cuenta al preparar su respuesta a la Secretaría del Convenio de Basilea a tiempo para la reunión del Convenio prevista para mayo de 2002.

Resultados de la labor del Grupo de Trabajo

3.17 El Grupo de Trabajo sobre Reciclaje de Embarcaciones se reunió del 4 al 5 de marzo de 2002 bajo la presidencia del Capitán Moin U. Ahmed (Bangladesh). En el informe del Grupo de Trabajo (MEPC 47/WP.13) se exponen los siguientes puntos:

3.18 Con respecto al papel de la OMI, el Grupo de Trabajo sugirió que la OMI:

- .1 Asuma la responsabilidad global de los temas de coordinación vinculados con reciclaje de embarcaciones y cometidos referentes a seguimiento que se planteen durante el diseño, la construcción y la operación de embarcaciones que puedan influir sobre el reciclaje, incluidos los preparativos de a bordo para el reciclaje;

- .2 Promueva y facilite la asunción, por todos los “interesados”, de sus cometidos en materia de reciclaje de embarcaciones referentes a los riesgos ambientales y de seguridad, y problemas sanitarios y de bienestar, e
- .3 Identifique ámbitos en que la OMI podría considerar la introducción o modificación de recomendaciones o reglamentos referentes a reciclaje de embarcaciones que tomen parte en el comercio internacional, incluida la aplicación de otros instrumentos internacionales a esas embarcaciones.

3.19 El Grupo de Trabajo analizó un plan de trabajo para la elaboración de directrices sobre reciclaje de embarcaciones y convino en un plan de trabajo provisional que culminará en la preparación de un proyecto de resolución de Asamblea al que se dará forma final en el CPMM 49. En el cuadro siguiente se presenta el plan de trabajo sugerido:

Plan de trabajo para la elaboración de una resolución de Asamblea y directrices sobre reciclaje de embarcaciones

CPMM 47	CPMM 48 (Octubre de 2002)	CPMM 49	23° período de sesiones de la Asamblea (Noviembre de 2003)
Proyecto de resolución de Asamblea	X	X	Adopción
Directrices	X	X	Adopción
Cooperación Convenio de Basilea/OIT/OMI	X	X	X
Grupo de Correspondencia	X	Si se requiere	
Grupo de Trabajo	X	X	

3.20 El Grupo de Trabajo analizó en profundidad un proyecto resumido de directrices de la OMI sobre reciclaje de embarcaciones basado en el informe del Grupo de Correspondencia (documento MEPC 47/3/3) y el Código de Prácticas de la Industria sobre Reciclaje de Embarcaciones (documento MEPC 47/3/2). El Grupo de Trabajo no dispuso de tiempo suficiente para forma final a las directrices en esta sesión, por lo cual acordó recomendar el restablecimiento del Grupo de Correspondencia sobre Reciclaje de Embarcaciones para que elaborara un primer borrador de las directrices de la OMI sobre reciclaje de embarcaciones que sería analizado con mayor detenimiento en la sesión siguiente.

3.21 El Grupo de Trabajo analizó el contenido de un proyecto de resolución de Asamblea, teniendo en cuenta que el proyecto debía ser revisado en una etapa futura y que su contenido depende de la evolución de las directrices de la OMI, etc.

3.22 El Grupo de Trabajo analizó la cooperación con el Convenio de Basilea y la OIT y recomendó que esa cooperación prosiga en el futuro. El Grupo de Trabajo acordó que la presente división de cometidos expuesta en el informe del Grupo de Correspondencia (documento MEPC 47/3/3) parecía lógica y que debía mantenerse. El Grupo analizó también la idea de promover un proyecto común de cooperación técnica entre los organismos en cuestión, y en principio respaldó ese enfoque.

3.23 En respuesta a las preguntas planteadas por el Convenio de Basilea en el documento MEPC 47/WP.4, el Grupo de Trabajo ofreció el siguiente comentario:

¿Cuándo un buque se convierte en material de desecho? ¿Cuándo deja de ser tal?

¿Qué criterios o indicadores deben utilizarse para determinar el punto en que un buque se convierte en material de desecho, y en especial la intención de eliminarlo?

- .1 MARPOL 73/78 da la siguiente definición de buque: "todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes".
- .2 MARPOL no establece criterios para determinar la definición de si un buque puede ser clasificado como desecho conforme al Convenio, ni existen criterios para determinar cuándo una embarcación deja de ser tal, salvo cuando ya no cumple los requisitos de la definición que antecede. El Convenio de Basilea debería adoptar esta definición y considerarla en su análisis acerca de si, o en qué punto, un buque, o componentes del mismo, pueden considerarse como desecho conforme al Convenio de Basilea, y proseguir la coordinación con la OMI sobre este tema.

¿Qué Estado(s) tiene(n) responsabilidades u obligaciones (por ejemplo el Estado de la bandera del buque, el Estado del propietario, el Estado del puerto) en cuanto al cumplimiento de los convenios o disposiciones pertinentes?

- .3 Con respecto a las alternativas referentes a qué Estado es responsable del buque para garantizar el cumplimiento de los convenios de la OMI, debe reconocerse que el Estado de la bandera es responsable de garantizar que el buque cumpla los convenios de la OMI hasta que deje de aplicarse la definición del párrafo 1, que antecede.

Potenciales o reales superposiciones de normas, vacíos normativos o conflictos entre los tratados internacionales, incluidos el Convenio de Londres, la UNCLOS, el Convenio de Basilea y tratados de la OMI:

- .4 La complejidad de los temas referentes al reciclaje de embarcaciones va más allá del alcance individual de acuerdos multilaterales tales como el Convenio de Londres, la UNCLOS, los instrumentos de la OMI, la OIT y el Convenio de Basilea. Es necesario que en cada acuerdo multilateral se aclaren los requisitos respectivos. Es imprescindible que prosiga la labor de mutua colaboración de las Secretarías y las Partes de esos instrumentos, y otros interesados, de modo de reducir los riesgos ambientales y de seguridad, y los problemas de salubridad y bienestar en relación con el medio ambiente.
- .5 Cada convenio debe evaluar sus requisitos y elaborar, en colaboración con terceros, mecanismos tendientes a asumir sus responsabilidades. La OMI está elaborando directrices para las Partes de sus convenios, sobre los procedimientos que han de aplicarse para tratar de reducir al mínimo la utilización de materiales peligrosos en el diseño, la construcción y el mantenimiento de embarcaciones y en la preparación de embarcaciones para reciclaje, de modo de reducir los riesgos ambientales y de seguridad y los problemas de salubridad y bienestar en relación con el medio ambiente.

¿Qué normas, si es que alguna, se aplican a los desechos generados por la carga o las operaciones, que estén en un buque destinado a ser desguazado?

- .6 Las embarcaciones de Partes de convenios de la OMI están obligadas a cumplir las disposiciones de los convenios. Esas normas se aplican a los desechos de las operaciones y de cargas de embarcaciones en todos los aspectos de la vida de una

embarcación, incluido el viaje final de la misma. Se prevé que las embarcaciones manejen los desechos de sus operaciones y descarguen sus desechos residuales en instalaciones de recepción apropiadas. En su viaje final, el buque debe manejar los desechos de las operaciones según lo requiere MARPOL 73/78.

3.24 Durante el debate del informe de este Grupo de Trabajo, la delegación de Irán propuso que se agregue un capítulo a las directrices de la OMI con respecto al establecimiento de playas de reciclaje de embarcaciones en zonas especiales y zonas marinas especialmente sensibles.

3.25 El Comité recibió con beneplácito la iniciativa adoptada por el sector naviero, de elaborar su Código de Prácticas sobre Reciclaje de Embarcaciones de modo que, por lo menos inicialmente, el proyecto de directrices de la OMI sobre el tema se base en el mismo. La ICS, con el apoyo de Panamá y Noruega, pidió a todos los gobiernos de los países miembros que reconocieran que los propietarios de embarcaciones que aplican el Código de la Industria están haciendo lo que pueden para actuar en forma responsable en relación con embarcaciones destinadas a reciclaje.

3.26 El Comité agradeció el informe del Grupo de Trabajo, y una vez considerado el mismo lo aprobó en general, y, en particular::

- .1 Tomó nota de la opinión del Grupo de Trabajo sobre el papel de la OMI en materia de reciclaje de embarcaciones;
- .2 Tomó nota del plan de trabajo (párrafo 3.19, supra), incluido el uso de grupos de correspondencia y de trabajo;
- .3 Tomó nota del resumen del proyecto de directrices de la OMI sobre reciclaje de embarcaciones que se adjunta al Anexo 1 del documento MEPC 47/WP.13;
- .4 Tomó nota del proyecto preliminar de resolución de Asamblea que se adjunta al Anexo 2 del documento MEPC 47/WP.13;
- .5 Acordó restablecer un Grupo de Correspondencia para proseguir la elaboración de las directrices (en el párrafo 18.25 aparecen detalles del Coordinador);
- .6 Convino en la continua colaboración con la OIT y el Convenio de Basilea y solicitó a la Secretaría que se pusiera en contacto con esas dos entidades en relación con la propuesta de un proyecto conjunto;
- .7 Tomó nota de las opiniones expresadas con respecto a las preguntas planteadas por el Convenio de Basilea en el párrafo 3.23, que antecede, y
- .8 Convino, en principio, en el restablecimiento del Grupo de Trabajo en los dos próximos períodos de sesiones del Comité.

3.27 Conforme a lo solicitado por algunas delegaciones, el Comité acordó asimismo:

- .1 Solicitar a los Subcomités de BLG, DE y FSI que proporcionen informaciones para los capítulos pertinentes del proyecto de directrices de la OMI (véase el documento MEPC 47/WP.13/Add.1), y
- .2 Expresar agradecimiento a BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, ICS, ITOPE, ITF, OCIMF, ECSA e IACS por tomar la iniciativa de elaborar el Código de Prácticas de la Industria sobre Reciclaje de Embarcaciones.

Comentarios de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar

1. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar se complace en colaborar con la Secretaría del Convenio de Basilea y las Partes en el Convenio de Basilea, y desea formular los siguientes comentarios; algunos de carácter general y otros de carácter específico, como respuesta a la carta remitida por la Secretaría y la solicitud de información en ella contenida con respecto al régimen jurídico aplicable en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (en lo sucesivo denominada “la UNCLOS”) con respecto a diversos temas relativos al desguace de embarcaciones.

Comentarios generales

2. La UNCLOS no contiene ninguna disposición sobre el desguace de embarcaciones. Tampoco ofrece una definición de embarcación o buque, a diferencia de algunos convenios de la OMI. La UNCLOS se refiere a buques en dos contextos principales: 1) derechos y obligaciones de los Estados con respecto a buques en funcionamiento y que realizan un viaje internacional principalmente con fines comerciales, o 2) requisitos que deben cumplirse antes de hundir deliberadamente un buque en el mar. Las disposiciones de la UNCLOS aplicables a esos ámbitos pueden tener importancia a los efectos del desguace de embarcaciones en el mar, por las siguientes razones. En primer lugar, un buque autopropulsado que realice un viaje internacional a un Estado de desguace de embarcaciones tendría que seguir estando en condiciones de funcionamiento al igual que cualquier otro buque que realice un viaje internacional. En segundo lugar, aunque la UNCLOS utiliza la expresión “desechos” sólo en el contexto de la eliminación en el mar, nuevos requisitos sobre vertimiento prohíben la eliminación de todo desecho en el mar a menos que se hayan evaluado previamente opciones alternativas de eliminación de desechos, incluido el reciclaje en otro sitio.

Derechos y obligaciones de los Estados en el marco de la UNCLOS con respecto a buques que estén en funcionamiento

3. Un buque que esté en funcionamiento, conforme al Artículo 92 de la UNCLOS debe navegar bajo el pabellón de un solo Estado y no puede cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro. Un buque está sometido a la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón, salvo en los casos excepcionales expresamente previstos en los tratados internacionales o en la UNCLOS misma. Conforme a la UNCLOS, el Estado del pabellón está obligado a ejercer jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales en relación con el buque, especialmente en el caso de una embarcación de propiedad pública (cuestión que se examina en mayor detalle en el párrafo 17, infra). El Artículo 94 de la UNCLOS dispone que el Estado del pabellón debe adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a la construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques, la dotación de los mismos, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, la prevención de abordajes y la prevención, reducción y control de la contaminación marina (véanse también los Artículos 210 y 211). Estas medidas deben ser compatibles con reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, que figuran principalmente en algunos Convenios de la OMI, por ejemplo, el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), el Convenio internacional sobre líneas de carga, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), el Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes (COLREG), el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 referente al mismo (MARPOL 73/78) y el Convenio internacional sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias de 1972 (Convenio de Londres) y su Protocolo de 1996. En algunos convenios y recomendaciones adoptados por la Organización

Internacional del Trabajo se establecen normas laborales.

4. Un buque que lleva a cabo un viaje internacional al Estado de desguace de embarcaciones debe cumplir todas las reglas y estándares internacionales pertinentes. La responsabilidad de garantizar el cumplimiento, por parte del buque, de esas reglas y estándares, recae principalmente sobre el Estado del pabellón (Artículos 94, 216 y 217). No obstante, también se concede a los Estados ribereños y a los Estados del puerto derechos de aplicación coercitiva de normas en el marco de la UNCLOS. El Estado del puerto tiene derecho de tomar medidas administrativas para impedir que el buque zarpe, cuando éste viola las reglas y estándares internacionales aplicables en materia de navegabilidad y a consecuencia de ello amenaza causar daños al medio marino (Artículo 219). A este respecto, puede señalarse que muchas regiones han adoptado un Memorando de Entendimiento sobre Control por el Estado del Puerto, para hacer efectivo un enfoque uniforme sobre aplicación coercitiva de normas por los Estados del puerto. En el marco de la UNCLOS el Estado del puerto puede también iniciar procedimientos contra un buque que comete una violación de las reglas y estándares internacionales aplicables a la descarga en alta mar o en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva (ZEE) de otro Estado, si así lo solicita el Estado ribereño (Artículo 218). El Estado ribereño posee también derechos de aplicación coercitiva de normas en relación con los buques que cometan violaciones de disposiciones sobre descargas o cualquier infracción de las reglas y estándares internacionales pertinentes en materia de prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino o la seguridad de la navegación en su mar territorial o su ZEE (Artículo 220).

5. La responsabilidad de hacer cumplir las disposiciones de la UNCLOS referentes al vertimiento en el mar varía según la zona marítima en que se encuentre el buque, a menos que se trate de buques de propiedad pública, en cuyo caso el Estado del pabellón ejerce jurisdicción exclusiva, según lo explicado en el párrafo 17, *infra*. El Artículo 216 de la UNCLOS asigna la obligación de garantizar el cumplimiento, no sólo al Estado del pabellón, sino también al Estado ribereño en relación con el vertimiento en su mar territorial, su ZEE o su plataforma continental, y a cualquier Estado en cuanto se refiera a actos de carga de desechos u otras materias que tengan lugar dentro de su territorio o en sus instalaciones terminales costa afuera.

Gestión de desechos en el marco de la UNCLOS

6. Las disposiciones de la UNCLOS referentes al hundimiento de buques en el mar *sensu stricto* no son aplicables al desguace de embarcaciones, pero no carecen de importancia, ya que el régimen de gestión de desechos elaborado en el contexto del Convenio de Londres, y en particular de su Protocolo de 1996, no considera la eliminación en el mar como una alternativa aislada de gestión de desechos, sino que requiere una evaluación de todas las opciones alternativas de eliminación y reciclaje de desechos antes de permitir el vertimiento de desechos en el mar.

7. El Artículo 1 de la UNCLOS define vertimiento como “la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar; y el hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar”. La UNCLOS no define la expresión “desechos”. No obstante, las sustancias tóxicas, perjudiciales o nocivas –en especial las de carácter persistente-- se mencionan específicamente en el Artículo 194 3) a) como sustancias cuya evacuación los Estados están obligados a reducir en el mayor grado posible. El Artículo 210 dispone que los Estados, actuando por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática, dicten leyes, reglamentos y medidas nacionales no menos eficaces para prevenir, reducir y controlar la contaminación por vertimiento, que las reglas y estándares de carácter mundial. El vertimiento no debe realizarse sin permiso de la autoridad competente del Estado, y el vertimiento en el mar territorial, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental no puede efectuarse sin previo consentimiento expreso del Estado ribereño.

8. Las reglas y estándares mundiales a las que se hace referencia en la UNCLOS figuran en el Convenio de Londres y en su Protocolo de 1996. Este último instrumento aún no ha entrado en vigor. Cuando entre en vigor, lo que según se prevé ocurrirá en el futuro próximo, remplazará al Convenio de Londres como instrumento mutuo de las Partes Contratantes del Protocolo, que también son Partes del Convenio. Puede señalarse que aparte de esas reglas mundiales existen también algunos instrumentos regionales que regulan el vertimiento de desechos en el mar.¹

9. El Convenio de Londres y su Protocolo definen “desechos y otras materias” como materiales y sustancias de cualquier clase, forma o naturaleza. Esta definición no está restringida, por lo tanto, a desechos peligrosos, como en el caso del Convenio de Basilea. Tanto el Convenio de Londres como su Protocolo permiten la eliminación de embarcaciones en el mar, siempre que se haya eliminado, en la máxima medida posible, el material que pueda crear residuos flotantes o contribuya de otro modo a la contaminación del medio marino. El Protocolo permite la eliminación de desechos y otras sustancias en el mar, pero hace hincapié en la paulatina reducción de la necesidad de utilizar el mar a esos efectos. Las Partes Contratantes del Protocolo están obligadas a adoptar medidas administrativas y legislativas tendientes a evitar la emisión de permisos de vertimiento a menos que primero se hayan evaluado opciones alternativas de eliminación y reciclaje de desechos. El orden de prelación de las alternativas de gestión de desechos estipulado en el Anexo 2 del Protocolo es el siguiente: 1) reutilización; 2) reciclaje fuera del sitio; 3) destrucción de elementos constitutivos peligrosos; 4) tratamiento tendiente a reducir o eliminar los elementos constitutivos peligrosos, y 5) eliminación en tierra, en el aire y en el agua. El Protocolo dispone que deben rehusarse permisos de vertimiento de desechos u otras materias si la autoridad encargada de expedirlos llega a la conclusión de que existen posibilidades apropiadas de reutilización, reciclaje o tratamiento de los desechos sin riesgos injustificados para la salud humana o el medio ambiente, o costos desproporcionados.

10. El Protocolo dispone que una descripción y caracterización detallada del desecho (propiedades químicas, físicas y biológicas) constituye una condición previa esencial para la consideración de opciones alternativas de gestión de desechos, y sirve de base para la decisión acerca de si un desecho puede ser objeto de vertimiento. Según el Protocolo, a los efectos de esa caracterización deben tenerse en cuenta, inter alia, la toxicidad de los desechos y su persistencia física, química y biológica. El Capítulo 4 de las Directrices Específicas para la Evaluación de Buques, adoptadas por las Partes Contratantes del Convenio de Londres en 2000² para ayudar a las autoridades nacionales a evaluar aplicaciones de eliminación de buques en el mar, contiene una lista de las potenciales fuentes de contaminación que deben tenerse en cuenta al considerar alternativas de gestión de desechos, y los elementos existentes a bordo de las embarcaciones que puedan contener sustancias que den motivo a preocupación. En las Directrices se recomienda la eliminación de materiales que subsistan en tanques, tuberías o calas de los buques y la eliminación de todos los líquidos o materiales gaseosos en tambores, tanques o latas.³

11. La importancia que reviste el establecimiento de un inventario de desechos ha sido reconocida también en el Código de Prácticas de la Industria sobre Reciclaje de Embarcaciones, recientemente

¹ Se han adoptado instrumentos específicos o disposiciones especiales para la región del Mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Mediterráneo, el Atlántico Nordeste, el Pacífico Sudeste, el Pacífico Sur y la Antártida.

² El texto de las Directrices Específicas aparece en el sitio de la Secretaría del Convenio de Londres, en la Internet, en www.londonconvention.org.

³ En el presente estudio sólo se han destacado algunas de las disposiciones del Protocolo y de las Directrices Específicas, ya que la División presume que la Secretaría del Convenio de Londres, en su respuesta, realizará un análisis más general de estos instrumentos.

adoptado. En el Código se recomienda, inter alia, la creación de un inventario de materiales potencialmente peligrosos a bordo de embarcaciones existentes, la entrega del buque en “condición exenta de gases”; la preparación de un inventario de “entrega” de materiales potencialmente peligrosos, y la identificación de espacios peligrosos en embarcaciones que se vendan con fines de reciclaje, como prácticas óptimas que deben observar las compañías navieras en relación con buques que se vendan con fines de reciclaje.⁴

Disposiciones de la UNCLOS sobre prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino

12. Finalmente, puede señalarse que la UNCLOS también impone ciertas obligaciones a los Estados en relación con la prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino, que pueden ser pertinentes para una gestión ambientalmente racional del desguace de embarcaciones. Los Estados tienen la obligación general de proteger y preservar el medio marino (Artículo 192); adoptar todas las medidas que sean necesarias para garantizar que las actividades bajo su jurisdicción o control se realicen de forma tal que no causen perjuicios por contaminación a otros Estados y su medio ambiente (Artículo 194); no transferir, ni directa ni indirectamente, daños o peligros de un área a otra, ni transformar un tipo de contaminación en otro (Artículo 195); vigilar los efectos de cualesquiera actividades que autoricen o realicen, a fin de determinar si dichas actividades pueden contaminar el medio marino (Artículo 204); evaluar los potenciales efectos de las actividades proyectadas bajo su jurisdicción o control sobre el medio marino (Artículo 206); y prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por vertimiento (Artículos 210 y 216) y procedente de fuentes terrestres (Artículos 207 y 213).

Comentarios específicos con respecto a cada una de las preguntas planteadas:

Pregunta 1. ¿Cuándo un buque se convierte en material de desecho? ¿Cuándo deja de ser tal?

13. La UNCLOS utiliza la expresión “desecho” exclusivamente en el contexto del vertimiento en el mar, y no se refiere al punto en que una embarcación se convierte en desecho a los efectos de su eliminación en el mar. No obstante, a la luz de la explicación que antecede en cuanto al régimen de gestión de desechos estipulado en el Protocolo de 1996 del Convenio de Londres y las Directrices Específicas para la Evaluación de Buques, podría señalarse que una embarcación se convierte en desecho a los efectos de su eliminación en el mar cuando se aprueba un permiso de eliminación del mismo en el mar. En virtud de los procedimientos estipulados en el Protocolo para la aprobación de un permiso de hundimiento deliberado, esto significaría que un buque ya es un desecho a los efectos de su eliminación en general en el momento en que se presenta una solicitud de permiso de hundimiento deliberado.

14. La UNCLOS no se refiere específicamente al momento en que un buque deja de ser un buque. No obstante, como sus disposiciones se refieren a embarcaciones sólo en dos contextos según lo explicado en el párrafo 2, que antecede, debería deducirse que una embarcación deja de ser una embarcación cuando cesa de operar como tal. En el caso de la UNCLOS, ello ocurriría en el momento de su eliminación en el mar. No obstante, si la embarcación es remolcada al lugar de eliminación, deja de ser una embarcación anteriormente; a saber, en el punto en que deja de operar como tal. El punto en que la embarcación deja de operar como tal probablemente es también el punto en que deja de estar registrada como embarcación. La UNCLOS exige a cada uno de los Estados del Artículo 94, que mantengan un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los buques que enarbolan su pabellón, con excepción de aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas, que comúnmente se entienden referentes a buques de menos de 500 toneladas brutas. Antes de eliminar a una embarcación de un

⁴

El texto del Código puede consultarse en www.marisec.org/recycling.

registro sería necesario establecer qué eventuales hipotecas, garantías y otros gravámenes lo afectan.

Pregunta 2. ¿Qué criterios o indicadores deben utilizarse para determinar el punto en que un buque se convierte en material de desecho, y en especial la intención de eliminarlo?

15. La UNCLOS no se refiere a estos temas. No obstante, como seguimiento de la respuesta a la primera pregunta podría sugerirse, en función de lo previsto en el Protocolo de 1996 del Convenio de Londres y en las Directrices Específicas para la Evaluación de Buques, que un indicador que podría utilizarse para determinar el punto en que un buque se convierte en material de desecho a los efectos de su hundimiento deliberado en el mar es la expedición de un permiso de hundimiento deliberado. Podría sugerirse también, en función de lo previsto en el Protocolo de 1996 y en las Directrices Específicas para la Evaluación de Buques, que un indicador que puede utilizarse para determinar el punto en que manifiesta la intención de eliminar el buque es la preparación del inventario de desechos al que se hace referencia en el párrafo 10, que antecede.

Pregunta 3. ¿Qué Estado(s) tiene(n) responsabilidades u obligaciones (por ejemplo el Estado de la bandera del buque, el Estado del propietario, el Estado del puerto) en cuanto al cumplimiento de los convenios o disposiciones pertinentes en los siguientes escenarios: a) Buque de propiedad pública; b) Buque que se convierte en desecho en un área sometida a la jurisdicción de una Parte y luego penetra en la jurisdicción del Estado en que ha de realizarse su desguace; c) Buque que se convierte en desecho en alta mar y luego penetra en la jurisdicción del Estado en que ha de realizarse su desguace; d) Buque que se convierte en desecho en alta mar y penetra en un Estado Parte de tránsito y finalmente ingresa en territorio del Estado en que ha de realizarse su desguace; e) Buque que se convierte en desecho en un ámbito sometido a la jurisdicción del Estado en que ha de realizarse su desguace, y f) Buque que está o es hallado abandonado o encallado en tierra o se ha ido a pique.

16. La responsabilidad de garantizar el cumplimiento de las reglas y estándares internacionales pertinentes que rigen la seguridad de las operaciones y el control de la contaminación del medio marino, por parte de un buque que lleva a cabo un viaje internacional al Estado de desguace de embarcaciones, recae principalmente sobre el Estado del pabellón, tal como se explica en los párrafos 3 a 5, que anteceden. La UNCLOS no hace referencia al “Estado del propietario”. Asigna al Estado del pabellón, es decir al Estado en que está registrado el buque y cuya bandera enarbola, la responsabilidad de ejercer jurisdicción y control sobre el buque en materia administrativa, técnica y social.

17. La responsabilidad con respecto a una embarcación de propiedad pública recae sobre el Estado de la bandera. La UNCLOS dispone que los buques de guerra y los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él, y utilizados exclusivamente para un servicio oficial no comercial, tendrán, cuando estén en alta mar o en la zona económica exclusiva, completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón [véanse los Artículos 95, 96 y 58 2)]. La misma norma se aplica en el mar territorial (Artículo 32), con la excepción de que el Estado ribereño podrá, en caso de incumplimiento de las leyes y reglamentos relativos al paso por el mar territorial, exigir al buque que salga inmediatamente del mar territorial (Artículo 30). El Estado del pabellón incurre en responsabilidad internacional por cualquier pérdida o daño que sufra el mar territorial (Artículo 31), estrechos utilizados para la navegación internacional [Artículo 42 5)], o las vías marítimas archipelágicas (Artículo 54), resultantes del incumplimiento de las leyes y reglamentos pertinentes de los Estados de que se trate. La UNCLOS establece en el Artículo 236 que las disposiciones relativas a la protección y preservación del medio marino no se aplicarán a los buques que tengan inmunidad soberana. No obstante, exige, de todos modos, que cada Estado, mediante la adopción de medidas apropiadas que no obstaculicen las operaciones o la capacidad de operación de tales buques que le pertenezcan o que utilice, disponga lo necesario para que tales buques procedan, en cuanto sea razonable y posible, de manera compatible con lo establecido por esa Convención. Una disposición similar figura en el Convenio de Londres y en su Protocolo.

18. En cada uno de los escenarios que aparecen en la pregunta 3 b), c), d) y e), la responsabilidad de garantizar el cumplimiento de las normas y estándares internacionales pertinentes que rigen la seguridad de las operaciones de la embarcación y la prevención, la reducción y el control de la contaminación del medio marino por la embarcación, recae principalmente sobre el Estado de la bandera, tal como se explicó en los párrafos 3 a 5, que anteceden.

19. Responsabilidad por un buque que está o es hallado abandonado o encallado en tierra o se ha ido a pique: Cuando un buque es hundido deliberadamente en el mar sin permiso, ese acto, salvo en casos de fuerza mayor, constituye una violación de las disposiciones de la UNCLOS sobre prevención, reducción y control de la contaminación por vertimiento (Artículos 210 y 216) y las del Convenio de Londres y su Protocolo, en relación con las cuales es probable que se haga responsable al Estado de la bandera, por ser, en definitiva, el Estado competente para la expedición de un permiso de vertimiento. Además, como se señaló en el párrafo 3, que antecede, es el Estado de la bandera el que debe ejercer jurisdicción y control sobre las embarcaciones que enarbolan su bandera y garantizar que cumplan las reglas y estándares internacionales pertinentes en materia de prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino.

Pregunta 4. Potenciales o reales superposiciones de normas, vacíos normativos o conflictos entre los tratados internacionales, incluidos el Convenio de Londres, la UNCLOS, el Convenio de Basilea y tratados de la OMI.

20. En muchos aspectos, la UNCLOS es una convención-marco, ya que muchas de sus disposiciones, por ser de carácter general, sólo pueden seguir aplicándose a través de la adopción de reglas y estándares internacionales pertinentes elaborados por o a través de uno o más organismos internacionales competentes. La relación entre la UNCLOS y otros convenios se trata en los Artículos 237 y 311. El primero de esos artículos establece que las obligaciones específicas asumidas por Estados en el marco de convenios especiales, en relación con la protección y preservación del medio marino, deben cumplirse en forma compatible con los principios y objetivos generales de la UNCLOS.

21. En su análisis preliminar, la División de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar no detectó ningún conflicto entre la UNCLOS y los otros convenios.

Pregunta 5. ¿Qué normas, si es que alguna, se aplican a los desechos generados por la carga o las operaciones, que estén en un buque destinado a ser desguazado?

22. El transporte de desechos como carga no está regulado específicamente en la UNCLOS. La expresión “desechos” sólo se menciona en el contexto del vertimiento en el mar. El Artículo 94 impone al Estado del pabellón la obligación general de asegurarse de que todo buque que enarbole su bandera cumpla las reglas y estándares internacionales pertinentes que rigen la seguridad en el mar, la seguridad de la navegación y la prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino. Las obligaciones del Estado del pabellón se explican en detalle en el párrafo 3 del presente documento. El Artículo 23 dispone que los buques de propulsión nuclear y los que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas, al ejercer el derecho de paso inocente por el mar territorial de otro Estado deben tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución que para tales buques se hayan establecido en acuerdos internacionales.

23. La OMI ha elaborado normas que rigen el transporte de cargas y el OIEA ha hecho lo propio en relación con materiales nucleares. El Capítulo VI de SOLAS se refiere al transporte de todo tipo de cargas, excepto líquidos y gases a granel. El transporte por mar de sustancias peligrosas y perjudiciales está regulado en SOLAS, Capítulo VII; MARPOL 73/78, Anexos II y III, y en varios Códigos de la OMI, la mayor parte de los cuales son de cumplimiento preceptivo en el marco de SOLAS y/o de

MARPOL 73/78.⁵ Los requisitos de transporte de cargas altamente radioactivas, aplicables a todas las modalidades de transporte, figuran en el Reglamento para el transporte seguro de materiales radioactivos del OIEA, que adquirió carácter preceptivo del 1 de enero de 2002.

24. El Artículo 1 5) b) i) de la UNCLOS y el Convenio de Londres y su Protocolo de 1996 disponen que el vertimiento no comprende la eliminación de desechos u otra materias conexas con, o resultantes de, las operaciones normales de buques, salvo desechos u otras materias que se transporten en buques destinados a la evacuación de esas materias o resultantes del tratamiento de tales desechos u otras materias en esos buques. Por lo tanto, las disposiciones contenidas en la UNCLOS que rigen el vertimiento, y las del Convenio de Londres y su Protocolo, se aplicarían a desechos derivados del tratamiento de desechos transportados en buques que operen a los efectos de la eliminación. En la UNCLOS no se tratan en detalle los requisitos referentes a la descarga de desechos derivados de la operación normal de las embarcaciones, pero el tema aparece en MARPOL 73/78. No obstante, las Partes en la UNCLOS estarían obligadas a observar esos requisitos, ya que la Convención obliga a los Estados a cumplir y hacer cumplir las reglas y estándares internacionales pertinentes en materia de prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino por buques, que comprende los requisitos detallados referentes a descarga contenidos en MARPOL 73/78. Conforme a la UNCLOS, la responsabilidad primordial para la aplicación y el cumplimiento coercitivo de esos requisitos recae sobre el Estado del pabellón (Artículo 217). No obstante, en caso de descarga ilegal, tanto el Estado ribereño (Artículo 220) como el Estado del puerto (Artículo 218) tienen derecho de imponer coercitivamente la aplicación de normas al buque, según lo explicado en el párrafo 4, que antecede.

⁵ Código internacional de mercancías peligrosas (IMDG), Código Internacional para la construcción y aparejamiento de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código IBC), Código para la construcción y aparejamiento de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código BCH), Código internacional para la construcción y aparejamiento de buques que transporten gases licuados a granel (Código IGC), Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código BC), y Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta radioactividad en cofres a bordo de los buques (Código CNI). SOLAS, Capítulo VII, dispone la aplicación preceptiva de los Códigos IBC, IGC e INF. Los Códigos IBC y BCH son preceptivos conforme a MARPOL 73/78.