

ANEXO 5

RESOLUCIÓN MEPC.211(63)

Adoptada el 2 de marzo de 2012

**DIRECTRICES DE 2012 PARA LA AUTORIZACIÓN DE LAS
INSTALACIONES DE RECICLAJE DE BUQUES**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité de Protección del Medio Marino los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, celebrada en mayo de 2009, adoptó el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (el Convenio de Hong Kong), junto con seis resoluciones de la Conferencia,

TOMANDO NOTA de que en la regla 16.1 del anexo del Convenio de Hong Kong se prescribe que las instalaciones de reciclaje de buques que reciclen buques a los que se aplique el Convenio, o buques que reciban un trato similar de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.4 del Convenio de Hong Kong, contarán con la autorización de una Parte, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que en la regla 15.3 del anexo del Convenio de Hong Kong se prescribe que cada Parte establecerá un mecanismo para garantizar que las instalaciones de reciclaje de buques cumplen las prescripciones del Convenio incluidos el establecimiento y uso efectivo de disposiciones de inspección, vigilancia y cumplimiento, y que dicho mecanismo podrá incluir un plan de auditoría que llevará a cabo la autoridad o autoridades competentes o una organización reconocida por la Parte, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización,

TENIENDO PRESENTE que, mediante su resolución 4, la Conferencia internacional sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques invitó a la Organización a elaborar directrices a fin de garantizar la implantación y el cumplimiento uniformes y efectivos a escala mundial de las prescripciones pertinentes del Convenio, con carácter urgente,

HABIENDO EXAMINADO, en su 63º periodo de sesiones, el proyecto de directrices de 2012 para la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques elaborado por el Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques,

1. ADOPTA las Directrices de 2012 para la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices lo antes posible, o cuando el Convenio de Hong Kong les sea aplicable;
3. PIDE al Comité que mantenga las Directrices sometidas a examen.

ANEXO

DIRECTRICES DE 2012 PARA LA AUTORIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE RECICLAJE DE BUQUES

ÍNDICE

- 1 INTRODUCCIÓN
 - 1.1 Objetivos de las directrices
 - 1.2 Enfoque de las directrices
- 2 DEFINICIONES
- 3 DETERMINACIÓN DE LA AUTORIDAD O AUTORIDADES COMPETENTES RESPONSABLES DE LA AUTORIZACIÓN
- 4 SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN
 - 4.1 Generalidades
- 5 DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA EXPEDICIÓN DEL DOCUMENTO DE AUTORIZACIÓN PARA EL RECICLAJE DE BUQUES (DASR)
 - 5.1 Generalidades
 - 5.2 Gestión de los materiales potencialmente peligrosos
 - 5.3 Otras prescripciones
- 6 VERIFICACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN
- 7 INSPECCIÓN DEL LUGAR
- 8 EXPEDICIÓN, ENMIENDA, SUSPENSIÓN, RETIRADA Y RENOVACIÓN DEL DASR
 - 8.1 Generalidades
 - 8.2 Mecanismo para garantizar la adopción y aplicación efectiva de disposiciones sobre la inspección, supervisión y cumplimiento
 - 8.3 Expedición
 - 8.4 Enmienda
 - 8.5 Suspensión
 - 8.6 Retirada
 - 8.7 Renovación
- 9 VALIDEZ
- 10 COMUNICACIÓN DE INFORMACIÓN
 - 10.1 Organizaciones reconocidas por la autoridad o autoridades competentes
 - 10.2 Infracciones y sanciones

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Objetivos de las directrices

En las presentes directrices se facilitan recomendaciones para las Partes con respecto al establecimiento de mecanismos para autorizar instalaciones de reciclaje de buques de conformidad con lo prescrito en el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (en adelante, "el Convenio").

Las presentes directrices deberían ser utilizadas principalmente por la autoridad o autoridades competentes y las organizaciones reconocidas por la autoridad o autoridades competentes. Las directrices también pueden ser útiles para las instalaciones de reciclaje de buques cuando preparen el proceso de autorización.

1.2 Enfoque de las directrices

El artículo 6 y la regla 16 del Convenio exigen que las instalaciones de reciclaje de buques que reciclen buques a los que se aplique el Convenio, o buques que reciban un trato similar de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.4 del Convenio, estén autorizadas teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Las presentes directrices facilitan orientaciones sobre el establecimiento de un programa para autorizar instalaciones de reciclaje de buques que comprende los siguientes aspectos: documentación necesaria; verificación de la documentación; inspección del lugar; plan de auditorías; medidas de procedimiento específicas relativas a la expedición, enmienda, suspensión, retirada y renovación del Documento de autorización para el reciclaje de buques (DASR); validez del DASR; comunicación de información; y vigilancia de las actividades de la instalación de reciclaje de buques.

2 DEFINICIONES

Los términos empleados en las presentes directrices tienen el mismo significado que los que se definen en el Convenio. A los efectos de las presentes directrices, rigen las siguientes definiciones adicionales:

2.1 *Organización reconocida por la autoridad o autoridades competentes:* una organización designada por la autoridad o autoridades competentes, de conformidad con las reglas 16.2 y 16.3 del anexo del Convenio, para realizar tareas pertinentes en nombre de la autoridad o autoridades competentes.

2.2 *Determinación:* proceso mediante el cual la autoridad o autoridades competentes deciden si procede expedir, enmendar, suspender, retirar o renovar un DASR.

3 DETERMINACIÓN DE LA AUTORIDAD O AUTORIDADES COMPETENTES RESPONSABLES DE LA AUTORIZACIÓN

De conformidad con el Convenio, las Partes deberán designar a una o varias autoridades competentes responsables de autorizar las instalaciones de reciclaje de buques dentro de su jurisdicción. La autoridad o autoridades competentes deberían determinar un punto de contacto único que actúe como coordinador de comunicación central entre la autoridad o autoridades competentes, las Administraciones y las instalaciones de reciclaje de buques. La autoridad o autoridades competentes podrán confiar la concesión de la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques a organizaciones reconocidas por ellas (regla 16.2). La Parte debería determinar en qué grado delega la autorización de la instalación de

reciclaje de buques en organizaciones reconocidas por la autoridad o autoridades competentes y notificar a la Organización las responsabilidades concretas y las condiciones de la autoridad delegada en tales organizaciones, a fin de que se comuniquen a las Partes (regla 16.3). Por consiguiente, el grado de la autoridad delegada en la organización reconocida por la autoridad o autoridades competentes varía en función de la decisión de la Parte. En todos los casos, la autoridad competente conserva la plena responsabilidad de la autorización (regla 16.3).

En las presentes directrices, la expresión "autoridad o autoridades competentes" debe interpretarse como "autoridad o autoridades competentes" u "organización reconocida por la autoridad o autoridades competentes", dependiendo de hasta qué punto cada Parte delega autoridad en tales organizaciones.

Las organizaciones reconocidas por la autoridad o autoridades competentes deberían trabajar de forma armoniosa con la autoridad o autoridades competentes cuando asuman las responsabilidades que se les han confiado.

La autoridad o autoridades competentes deberían asegurarse de que la organización reconocida por ellas reúne los requisitos y conocimientos adecuados para llevar a cabo las tareas delegadas en ella, teniendo en cuenta las orientaciones que elabore la Organización.

En el caso de que se delegue en una organización reconocida por la autoridad o autoridades competentes la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques, debería establecerse un sistema para dar seguimiento al flujo de información entre la organización y la autoridad o autoridades competentes.

La autoridad o autoridades competentes deberían establecer sistemas para la evaluación, el control y la auditoría de la organización reconocida por ellas.

4 SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN

4.1 Generalidades

La instalación de reciclaje de buques debería presentar una solicitud de autorización para llevar a cabo el reciclaje del buque a la autoridad o autoridades competentes. La solicitud formal debería acompañarse de un plan de la instalación de reciclaje de buques (SRFP) cumplimentado. La instalación de reciclaje de buques y la autoridad o autoridades competentes podrán mantener deliberaciones preliminares antes de que se presente la solicitud formal.

La autoridad o autoridades competentes deberían ser conscientes de las prescripciones y obligaciones fuera del ámbito de aplicación del Convenio, dispuestas de conformidad con las leyes y los reglamentos regionales y nacionales y que son aplicables a las instalaciones de reciclaje de buques que operen bajo su jurisdicción.

Nada en el Convenio o las presentes directrices impide que una Parte complemente las prescripciones del Convenio añadiendo normas técnicas, códigos de prácticas y/o directrices en los que puedan tenerse en cuenta los avances tecnológicos, prácticas avanzadas, normas y reglas, con miras a reducir aún más los riesgos para la salud y la seguridad en el trabajo, los riesgos para el medio ambiente y cualesquiera otros efectos adversos relacionados con el reciclaje de buques, ni que dicha Parte utilice dichas prescripciones complementarias en el transcurso del proceso de autorización de una instalación de reciclaje de buques.

La instalación de reciclaje de buques debería presentar una solicitud formal, asegurándose de que la solicitud está completa. La instalación de reciclaje de buques tiene la responsabilidad de evaluar los efectos de su explotación de la instalación y demostrar cómo deberían gestionarse las operaciones de reciclaje de buques para cumplir las prescripciones del Convenio y la legislación nacional o regional pertinente.

La autoridad o autoridades competentes pueden solicitar documentación adicional y/o devolver la solicitud si no está completa. La instalación de reciclaje de buques puede utilizar o adjuntar a su solicitud otras fuentes de información, y se le alienta a que haga uso de la información existente cuando proceda.

5 DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA EXPEDICIÓN DEL DOCUMENTO DE AUTORIZACIÓN PARA EL RECICLAJE DE BUQUES (DASR)

5.1 Generalidades

El SRFP, descrito en las *Directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques* ("directrices para la instalación"), tal como se exige en la regla 18, se utilizará como documento principal para la expedición del DASR.

Debería presentarse con la solicitud cualquier otra documentación y/o certificación exigidas por la legislación internacional o nacional pertinente, incluidas las relativas a las actividades de reciclaje de buques.

La autoridad o autoridades competentes deberían asegurarse de que la instalación de reciclaje de buques cuenta con un sistema de gestión y que éste se describe en su documentación, junto con los procedimientos y técnicas adecuados, a fin de proteger la salud humana y el medio ambiente sin que existan riesgos inaceptables. La autoridad o autoridades competentes deberían comprobar que el SRFP incluya la política, los planes, los sistemas y otros factores que se indican en la regla 18 del anexo del Convenio.

5.2 Gestión de los materiales potencialmente peligrosos

La autoridad o autoridades competentes deberían comprobar que la instalación de reciclaje de buques ha establecido, implantado y mantenido procedimientos para la gestión ambientalmente racional de los materiales y desechos potencialmente peligrosos.

La autoridad o autoridades competentes deberían comprobar que la instalación de reciclaje de buques cuenta con procedimientos para garantizar que todos los materiales potencialmente peligrosos que figuren en el inventario de materiales potencialmente peligrosos, en la mayor medida posible antes de su corte, estén identificados, etiquetados, empaquetados y retirados por trabajadores adecuadamente formados y equipados y a continuación sean almacenados y transportados hasta las instalaciones de gestión de desechos en vehículos autorizados a tal efecto.

La autoridad o autoridades competentes deberían comprobar que la instalación de reciclaje de buques cuenta con procedimientos establecidos para enviar todos los materiales y desechos potencialmente peligrosos a lugares autorizados de gestión y eliminación de desechos antes de la expedición de un DASR. La autoridad competente también debería comprobar la documentación en la que se certifique que dichos lugares cumplen la reglamentación nacional correspondiente.⁵

⁵ En los casos en que tal reglamentación se base en acuerdos internacionales aplicables, también debería hacerse referencia a éstos.

La autoridad o autoridades competentes deberían garantizar que la instalación de reciclaje de buques cuenta con procedimientos establecidos para la gestión de todos los desechos que genere la actividad de reciclaje, que deberían mantenerse separados de los materiales y equipos reciclables, y etiquetarse y almacenarse en condiciones que no generen riesgos para los trabajadores, la salud humana o el medio ambiente.

5.3 Otras prescripciones

La instalación de reciclaje de buques debería adoptar todas las medidas necesarias para cumplir las prescripciones de la legislación internacional y nacional aplicable.

La instalación de reciclaje de buques debería asegurarse de que las actividades previstas y realizadas están dentro de los límites dispuestos en las leyes y los reglamentos nacionales aplicables con respecto a la utilización del terreno donde se ubica y funciona la instalación de reciclaje de buques.

La autoridad o autoridades competentes pueden requerir un estudio de impacto ambiental de las instalaciones de reciclaje de buques. En este caso, deberían tenerse en cuenta las siguientes orientaciones.

Puede realizarse un estudio para calcular el posible impacto ambiental de la instalación, como base para la determinación de los aspectos ambientales de la instalación y la asignación de prioridades a éstos. Si se planea una nueva instalación de reciclaje de buques, el estudio puede servir de base para determinar si la ubicación es apropiada para las actividades de reciclaje de buques. Si el proyecto real contempla un lugar en el que ya se realizan actividades de reciclaje de buques u otras parecidas, el estudio puede incluir una evaluación de las condiciones ambientales de la ubicación. Es aconsejable llevar a cabo el estudio en la etapa de planificación e iniciarlo lo antes posible.

En especial, el estudio puede establecer si la instalación de reciclaje de buques tiene efectos adversos en los factores siguientes, entre otros, y si dichos efectos están dentro de los límites aceptables definidos por la legislación internacional y/o nacional aplicable:

- flora y fauna de la zona específica;
- hidrogeología;
- aguas superficiales y freáticas;
- estructura del suelo;
- valores históricos, culturales, sociales y económicos; y
- calidad del aire.

El estudio puede centrarse en particular en los efectos significativos de las fugas en el medio ambiente, determinando y cuantificando la posible fuga de sustancias contaminantes en cualquier medio y sus efectos. Podría prestarse especial atención a las fugas a gran escala y a las fugas de las sustancias potencialmente más contaminantes, las cuales pueden tener los efectos más importantes. Por el contrario, no es necesario evaluar las fugas que sean de un nivel tan bajo que probablemente no tengan ningún efecto grave. No obstante, pueden examinarse otras sustancias que puedan contaminar de la misma manera.

En el estudio puede prestarse especial atención a:

.1 el consumo y la naturaleza de materias primas:

pueden examinarse las opciones en las que se utilicen menos recursos o en las que se empleen materiales que probablemente entrañen peligros o riesgos de contaminación inferiores;

.2 las cuestiones relativas a los desechos:

puede examinarse el flujo de material anual, que consiste en los buques que entran para ser reciclados y los desechos resultantes que salen de la instalación. Esto puede incluir los tipos de desechos que la instalación puede recibir y almacenar, dependiendo de los buques que se prevea reciclar en la instalación, y con respecto a cada tipo:

- la cantidad máxima que puede recibir la instalación;
- la capacidad máxima de almacenamiento para cada tipo de desecho; y
- los peligros potenciales ambientales producidos por los desechos durante las actividades de reciclaje y las posibles medidas para reducir el efecto negativo para el medio ambiente;

.3 los accidentes:

pueden examinarse los peligros ambientales potenciales que plantean los posibles accidentes y riesgos conexos, incluidas las medidas prácticas para reducir los riesgos y los posibles peligros y para responder a los accidentes; y

.4 regeneración del lugar:

puede determinarse el riesgo de que las operaciones de la instalación de reciclaje de buques contaminen el lugar, incluida la planificación del desmantelamiento y la restauración del lugar tras el cierre.

En algunos casos, deberá adoptarse una decisión acerca de la importancia relativa de los efectos ambientales distintos. Al establecer esta comparación, algunos parámetros básicos pueden ayudar a alcanzar una conclusión. Por ejemplo, los efectos irreversibles a largo plazo son peores que los efectos reversibles a corto plazo, en el caso de que sean iguales todos los demás factores, por ejemplo, la gravedad inmediata.

6 VERIFICACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN

La solicitud, incluida su documentación, debería ser evaluada y verificada por la autoridad o autoridades competentes. La evaluación y la verificación deberían ultimarse dentro de un plazo razonable, si es posible en tres meses.

El proceso de evaluación y verificación debería incluir una inspección del lugar, como la que se describe en la sección 7, tras el examen y la evaluación de la documentación.

Si se rechaza la solicitud, la autoridad o autoridades competentes deberían notificar a la instalación de reciclaje de buques el motivo del rechazo.

7 INSPECCIÓN DEL LUGAR

Las inspecciones del lugar deberían llevarse a cabo en las instalaciones de reciclaje de buques. La autoridad o autoridades competentes son responsables de la planificación y realización de la inspección del lugar. Esta inspección puede implicar la participación de los servicios de inspección del trabajo locales o nacionales, o la utilización de las orientaciones e informes de dichos servicios.

El objetivo principal de la inspección del lugar es verificar la coherencia de la documentación con respecto a las disposiciones reales y las operaciones en la instalación de reciclaje de buques.

La primera inspección del lugar debería anunciarse por adelantado a la instalación de reciclaje de buques, a fin de garantizar las reuniones con todas las personas pertinentes.

Con antelación, en el transcurso de la inspección del lugar y después de ella, la instalación de reciclaje de buques debería facilitar la información necesaria.

Deberían tenerse en cuenta las cuestiones de seguridad, y deberían tomarse precauciones suficientes durante la inspección del lugar, incluida la protección personal.

La inspección debería examinar la funcionalidad de las disposiciones establecidas en cuanto a la seguridad y la protección ambiental y la manipulación de todos los materiales, incluidos los desechos y restos potencialmente peligrosos. La inspección debería abarcar situaciones en las que la instalación de reciclaje de buques funcione al máximo de su capacidad, con una plantilla de personal completa, incluidos los subcontratistas.

En la inspección del lugar deberían verificarse la existencia y la implantación plena del SRFP. En particular, deberían verificarse los siguientes factores:

- .1 el SRFP está disponible para todo el personal de la instalación de reciclaje de buques;
- .2 la gerencia, las personas competentes y los trabajadores conocen el SRFP, según proceda, de conformidad con las tareas, funciones y responsabilidades que se les hayan asignado, incluidos aquéllos que tengan cometidos especiales como el personal de primeros auxilios y los bomberos. Esto debería determinarse mediante entrevistas con todas las categorías del personal y la supervisión de los ejercicios, si procede; y
- .3 la implantación de los objetivos del SRFP, tal como demuestra la implantación de los procedimientos operacionales en:
 - procesos de preparación del buque;
 - vigilancia de las condiciones de seguridad para la entrada y las condiciones de seguridad para trabajos en caliente;
 - procesos de desmantelamiento;
 - procesos de trabajos en caliente;
 - gestión de los materiales y desechos potencialmente peligrosos (medidas de protección y remoción, transporte, almacenamiento y eliminación); y
 - preparación para casos de emergencia.

En la inspección del lugar deberían determinarse procedimientos y usos para:

- .1 la elaboración y la utilización del plan de reciclaje del buque;
- .2 la aceptación de buques, teniendo en cuenta las prescripciones pertinentes y los certificados exigidos;
- .3 la notificación y el seguimiento de sucesos; y
- .4 la realización de operaciones de manera segura y ambientalmente racional, de conformidad con las reglas del Convenio.

En la inspección del lugar deberían verificarse la disponibilidad, el tamaño, las restricciones y la disposición general de la instalación de reciclaje de buques, de conformidad con la solicitud. Toda disposición establecida para facilitar el proceso de reciclaje debería describirse en el informe de la inspección, al igual que toda limitación relativa al funcionamiento de la instalación de reciclaje de buques.

Deberían inspeccionarse todos los lugares donde se observen los procedimientos establecidos, métodos, disposiciones e instalaciones para la remoción, el almacenamiento, el procesamiento (incineración, recuperación y tratamiento específico), el transporte y la eliminación de los materiales y desechos potencialmente peligrosos. En la inspección debería verificarse que la instalación de reciclaje de buques está proyectada y construida para gestionar los materiales y desechos potencialmente peligrosos incluidos en su solicitud.

Cuando la instalación de reciclaje de buques emplee uno o varios contratistas por medio de subcontrata para cualesquiera actividades relacionadas con las prescripciones del Convenio, los contratistas deberían ser objeto de la misma verificación que la que se realizaría si la propia instalación de reciclaje de buques llevase a cabo las actividades. Es responsabilidad de la instalación de reciclaje de buques facilitar a la autoridad competente la información necesaria para llevar a cabo la verificación de los contratistas antedichos, como parte de la evaluación general de la instalación.

Asimismo, la inspección del lugar debería incluir un examen práctico para evaluar la implantación de las medidas relativas a la preparación y respuesta para casos de emergencia. Esto podría abarcar una evacuación completa no anunciada de la instalación de reciclaje de buques o un procedimiento similar descrito en los planes de emergencia, preparación y respuesta.

La autoridad o autoridades competentes deberían contar con procedimientos determinados para facilitar la información detallada y el análisis del proceso de autorización a la instalación de reciclaje de buques. Tales procedimientos podrán incluir un informe escrito por la autoridad o autoridades competentes, que se ponga a disposición de la instalación de reciclaje de buques, que contenga datos de la inspección y una evaluación de los resultados.

El suplemento del DASR (apéndice 5 del anexo del Convenio) puede utilizarse como orientación en la planificación de las inspecciones del lugar.

Si la instalación de reciclaje de buques está construyéndose o no es plenamente operativa, la inspección del lugar debería llevarse a cabo lo más exhaustivamente posible, y la autoridad o autoridades competentes podrán expedir el DASR con determinadas condiciones, según proceda. En ese caso, debería realizarse una inspección del lugar de seguimiento adicional una vez que la instalación de reciclaje de buques sea plenamente operativa. De conformidad con los resultados de la inspección de seguimiento del lugar, la autoridad o autoridades competentes podrán suspender, enmendar o retirar el DASR.

8 EXPEDICIÓN, ENMIENDA, SUSPENSIÓN, RETIRADA Y RENOVACIÓN DEL DASR

8.1 Generalidades

Tal como se establece en la regla 16.5 del anexo del Convenio, la Parte señalará las condiciones con arreglo a las cuales se expedirá, retirará, suspenderá, enmendará y renovará la autorización.

8.2 Mecanismo para garantizar la adopción y aplicación efectiva de disposiciones sobre la inspección, supervisión y cumplimiento

De conformidad con la regla 15.3 del anexo del Convenio, cada Parte establecerá un mecanismo para garantizar el establecimiento y uso efectivo de disposiciones de inspección, vigilancia y cumplimiento, en particular el derecho a entrar y tomar muestras. Dicho mecanismo podrá incluir un plan de auditoría que llevará a cabo la autoridad o autoridades competentes o una organización reconocida por la autoridad o autoridades competentes. Si la Parte establece un plan de auditoría basándose en las leyes y los reglamentos nacionales, la Parte debería facilitar información pertinente sobre el plan de auditoría, con antelación a toda auditoría, incluidos, entre otros, los aspectos siguientes:

- la frecuencia de la auditoría: debería efectuarse como mínimo una auditoría en un periodo de validez del DASR; y
- el proceso de la auditoría: éste puede incluir la presentación de informes escritos por la instalación de reciclaje de buques que incluyan resúmenes de las actividades de reciclaje y entrevistas a los representantes o gestores de la instalación de reciclaje de buques e inspecciones del lugar.

La autoridad o autoridades competentes deberían establecer procedimientos para efectuar las inspecciones de seguimiento del lugar en la instalación de reciclaje de buques que sean necesarias tras la expedición del DASR.

8.3 Expedición

La autoridad o autoridades competentes deberían expedir un DASR a la instalación de reciclaje de buques si el proceso de verificación de los documentos y la inspección del lugar resultan ser satisfactorios.

El DASR no debería expedirse hasta que se haya recibido toda la documentación necesaria y se haya completado con éxito la inspección del lugar.

El suplemento del DASR (apéndice 5 del anexo del Convenio) debe adjuntarse en todo momento al DASR. La mayor parte de la información exigida para el suplemento está incluida en el SRFP, tal como se describe en las directrices para la instalación.

El DASR debería estar disponible en todo momento en la instalación de reciclaje de buques.

8.4 Enmienda

La autoridad o autoridades competentes podrán enmendar el DASR según proceda. El procedimiento de enmienda lo podrán iniciar la autoridad o autoridades competentes o la instalación de reciclaje de buques. La autoridad o autoridades competentes podrán requerir una inspección del lugar para verificar el cumplimiento del Convenio antes de modificar el DASR. La instalación de reciclaje de buques debería proporcionar a la autoridad o autoridades competentes la documentación oportuna y las actualizaciones del SRFP.

Entre las situaciones que pueden requerir la enmienda del DASR se incluyen las siguientes:

- .1 la instalación de reciclaje de buques solicita la enmienda del DASR a fin de ampliar el ámbito de aplicación de la autorización; por ejemplo, después de invertir en la instalación y añadir capacidades nuevas, lo cual debería reflejarse en el DASR;
- .2 la enmienda del DASR se debe a necesidades imperiosas de la autoridad o autoridades competentes; por ejemplo, al entrar en vigor nuevos reglamentos nacionales;
- .3 la enmienda del DASR se debe a investigaciones llevadas a cabo por la autoridad o autoridades competentes después de producirse accidentes;
- .4 la enmienda del DASR se debe a una desviación de las prácticas en la instalación de reciclaje de buques con respecto al SRFP, lo cual afecta al contenido del DASR; y
- .5 la enmienda del DASR se debe a un cambio en los materiales potencialmente peligrosos cuya remoción, almacenamiento y proceso puede llevarse a cabo en la instalación de reciclaje de buques.

8.5 Suspensión

La autoridad o autoridades competentes podrán suspender el DASR, o prescribir la aplicación de medidas correctivas por la instalación de reciclaje de buques, si disponen de información que demuestre que la instalación de reciclaje de buques ha dejado de cumplir las disposiciones y condiciones del DASR. La autoridad o autoridades competentes podrán suspender el DASR con carácter temporal o indefinido en función del posterior nivel de cumplimiento por parte de la instalación de reciclaje de buques. Durante el periodo de suspensión, la instalación de reciclaje de buques no está autorizada a realizar actividades de reciclaje, excepto cuando la autoridad o autoridades competentes hayan especificado que la instalación de reciclaje de buques debería continuar llevando a cabo determinadas actividades que no perjudiquen la salud de los seres humanos ni el medio ambiente.

La autoridad o autoridades competentes deberían suspender el DASR en los casos en los que la instalación de reciclaje de buques restrinja sin justificación las inspecciones del lugar que se lleven a cabo como parte de la auditoría.

8.6 Retirada

La autoridad o autoridades competentes podrán retirar el DASR si disponen de información que demuestre que la instalación de reciclaje de buques ha dejado de cumplir las disposiciones y condiciones del DASR. La autoridad o autoridades competentes deberían reservar por lo general la retirada para los casos en los que la instalación de reciclaje de buques haya incurrido en incumplimientos graves o repetidos y la suspensión del DASR no constituya una solución adecuada. La autoridad o autoridades competentes sólo podrán rehabilitar la autorización de la instalación de reciclaje de buques después de que ésta haya presentado una nueva solicitud a la autoridad o autoridades competentes en la cual demuestre que la instalación de reciclaje de buques cumple plenamente las prescripciones del Convenio y las directrices conexas.

Toda medida o modificación en la instalación de reciclaje de buques que pueda afectar a las condiciones para las que se otorgó la autorización debería dar lugar a una nueva inspección. Si en una de esas inspecciones se demuestra que se han dejado de cumplir las condiciones para la autorización, el DASR debería retirarse.

8.7 Renovación

La autoridad o autoridades competentes podrán renovar el DASR, previa solicitud por escrito de la instalación de reciclaje de buques. La instalación de reciclaje de buques debería respaldar dicha solicitud con documentos revisados, según proceda, tal como se indica en la sección 6 *supra* con respecto a la solicitud inicial de autorización de la instalación de reciclaje de buques. La autoridad o autoridades competentes podrán realizar discrecionalmente una inspección del lugar antes de renovar el DASR.

9 VALIDEZ

El DASR se expedirá por un periodo determinado por la Parte que no exceda de cinco años.

Si la instalación de reciclaje de buques cambia de propietario, el nuevo propietario debería notificar el cambio de propiedad a la autoridad o autoridades competentes en un plazo razonable, que no exceda de 30 días si es posible, de modo que la autoridad competente pueda modificar el DASR oportunamente. El nuevo propietario debería confirmar por escrito que cumplirá plenamente todas las prescripciones, incluidos el SRFP y el Convenio. El nuevo propietario también debería presentar toda documentación justificativa que soliciten la autoridad o autoridades competentes. Si las operaciones de la instalación de reciclaje de buques cambian de modo que se repercuta en las condiciones en las que se otorgó la autorización, la autoridad o autoridades competentes podrán enmendar, suspender o retirar el DASR e informar al nuevo propietario en consecuencia.

10 COMUNICACIÓN DE INFORMACIÓN

10.1 Organizaciones reconocidas por la autoridad o autoridades competentes

La Parte notificará a la Organización las responsabilidades concretas y las condiciones de la autoridad delegada en las organizaciones reconocidas por la autoridad o autoridades competentes a fin de que se comuniquen a las Partes. En todos los casos, la autoridad o autoridades competentes conservan la plena responsabilidad de la autorización expedida (regla 16.3).

Podrá pedirse a la organización reconocida por la autoridad o autoridades competentes que mantenga una lista de inspectores con los conocimientos adecuados para llevar a cabo las tareas exigidas por la Parte.

Cada Parte comunicará a la Organización, y ésta la difundirá según proceda, una lista de las organizaciones reconocidas por la autoridad o autoridades competentes y de los inspectores designados que estén autorizados para actuar en nombre de esa Parte por lo que respecta a la administración de los asuntos relativos al control del reciclaje de buques de conformidad con el presente Convenio, y las responsabilidades concretas asignadas a las organizaciones reconocidas por la autoridad o autoridades competentes o a los inspectores designados y las condiciones en que les haya sido delegada la autoridad (artículo 12.3).

10.2 Infracciones y sanciones

En caso de una presunta infracción, la Parte que tenga jurisdicción sobre la instalación de reciclaje de buques informará con prontitud a la Parte que haya notificado la presunta infracción, así como a la Organización, de las medidas que adopte.

Si la Parte no ha adoptado ninguna medida en el plazo de un año desde que recibió la información, informará a la Parte que haya notificado la presunta infracción y a la Organización de los motivos por los que no se han adoptado medidas.

Si se recibe de una Parte una solicitud de investigación, junto con pruebas suficientes de que una instalación de reciclaje de buques opera, ha operado o está a punto de operar infringiendo alguna disposición del Convenio, la Parte bajo cuya jurisdicción opere la instalación de reciclaje de buques debería investigarlo y elaborar un informe. El informe de dicha investigación, incluida la información sobre cualquier medida adoptada o que vaya a adoptarse, se enviará a la Parte que la haya solicitado y a la Organización para que ésta adopte las medidas oportunas.

La instalación de reciclaje de buques debería informar inmediatamente a la autoridad o autoridades competentes en los casos de supuestas infracciones contempladas en el artículo 9 del Convenio.

ANEXO 6

DECLARACIÓN DE UN REPRESENTANTE DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT) SOBRE LA CUESTIÓN DEL RECICLAJE DE BUQUES

"La Organización Internacional del Trabajo (OIT) quisiera hacer constar en actas su enhorabuena y apreciación a la OMI por la adopción de las Directrices de 2012 para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques. Estas Directrices serán cruciales para la implantación del Convenio de Hong Kong en la práctica.

Durante los muchos años que se ha trabajado en la elaboración del Convenio de Hong Kong y las Directrices, la OIT ha observado que, en el ámbito del reciclaje de buques, nuestras dos organizaciones están colaborando y superponiendo sus esferas de influencia. La OIT tiene varios convenios y otros instrumentos cuyo objetivo es proteger la seguridad y la salud de los trabajadores. El Convenio de Hong Kong, en su artículo 15 y su regla 3, reconoce la competencia de la OIT y se asegura de que los Gobiernos no tengan que tratar con obligaciones internacionales incongruentes entre el Convenio de Hong Kong y los convenios aplicables de la OIT.

La finalidad de las Directrices es describir el contenido recomendado del Plan de la instalación de reciclaje de buques, y las Directrices proporcionan información para ilustrar las normas de funcionamiento previstas mediante reglas específicas del Convenio de Hong Kong. Durante todo el proceso de elaboración de estas Directrices (en su forma abreviada, las "Directrices para la instalación"), el debate ha estado centrado en si las Directrices deben ser prescriptivas o no. El resultado final es, en cierta medida, híbrido, dado que algunas partes de las Directrices son breves y genéricas, otras extensas y detalladas. Y lamentamos que la mayoría de nuestras propuestas relacionadas con la seguridad y la salud no obtuvieran suficiente apoyo.

Se han adoptado las Directrices para la instalación, pero se enfrentarán con la prueba de la práctica: son mejorables y, de hecho, deben mejorarse conforme los Gobiernos y las instalaciones adquieran experiencia en la aplicación de las Directrices. En todo caso, las Directrices para la instalación de por sí no son suficientes para garantizar el reciclaje seguro de los buques. Estas Directrices deberían complementarse con asesoramiento técnico, que se proporcionaría en un manual de orientación. La OIT quisiera reiterar su compromiso de contribuir a la elaboración de este manual de orientación. En este proceso, la OIT puede contar con su experiencia acumulada en cuestiones de seguridad y salud desde su fundación, en 1919.

Nosotros –la OMI, la OIT y otras organizaciones, gubernamentales y no gubernamentales, además de otros interesados– debemos colaborar en el reciclaje de buques y expandir la cooperación técnica para proteger la salud y la seguridad de los trabajadores y del público en general."

ANEXO 7

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE CHINA RESPECTO DE UN ESTUDIO SOBRE LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂ DEBIDA A LA INTRODUCCIÓN DE MEDIDAS TÉCNICAS Y OPERACIONALES OBLIGATORIAS PARA LOS BUQUES

Observaciones generales del documento MEPC 63/INF.2

- 1 Es inapropiado que la Secretaría encargue la realización de este estudio sin instrucciones claras del MEPC;
- 2 es inapropiado que la Secretaría transfiera el documento MEPC 63/INF.2 a los documentos de la Secretaría y que lo traduzca a los demás idiomas de trabajo. Esto no es justo por lo que respecta a los demás documentos INF;
- 3 se solicita que la Secretaría lleve a cabo su labor estrictamente de acuerdo con su mandato y que se abstenga de ir más allá de su mandato; y
- 4 se solicita que la Secretaría trate a todos los documentos INF de manera equitativa y justa.

Observaciones sobre los aspectos técnicos del documento MEPC 63/INF.2

- 1 China quisiera agradecer a Lloyd's Register y a Det Norske Veritas por llevar a cabo este estudio. A continuación, observaciones técnicas sobre el informe del estudio.

- .1 El estudio tiene incertidumbres considerables. En primer lugar, las proyecciones de emisiones futuras se basan en las conclusiones del Segundo Estudio de la OMI sobre gases de efecto invernadero (2009). Sin embargo, en el estudio llevado a cabo en 2009, las emisiones estimadas difieren considerablemente en los distintos marcos hipotéticos de desarrollo. Las emisiones más elevadas son 10 veces superiores a las del marco hipotético con emisiones más bajas en 2050. Estas incertidumbres se transfieren y amplifican en este estudio al calcular la cifra de reducción de las emisiones de CO₂ procedentes de los buques al aplicar las reglas del EEDI y el SEEMP basándose en el estudio de 2009. En segundo lugar, para este estudio se usa como fuente de referencia IHS Fairplay. Como lo señalaron el WWF y la CSC en el documento MEPC 63/5/13, "también se ha expresado inquietud sobre la exactitud y otros datos incluidos en la base de datos de IHS Fairplay que se utilizan para los cálculos del EEDI, y es una cuestión que es preciso abordar". Nosotros también opinamos que se debe cuestionar y mejorar la exactitud de esta base de datos. En consecuencia, deberían verificarse los resultados de este estudio, que está basado en la base de datos IHS. En tercer lugar, no se han dado explicaciones respecto del crecimiento de la flota y la tasa de desguace, y no se ha tenido en cuenta el efecto de los ciclos del transporte marítimo. Esto también aumenta las incertidumbres de las conclusiones finales del estudio. En consecuencia, queda en duda la credibilidad de dichas conclusiones.

- .2 El estudio es muy optimista al estimar el costo de cumplir las prescripciones EEDI, e indica que la hidrodinámica de los buques y la optimización de las máquinas principales traerán consigo oportunidades para la reducción del consumo de combustible. No se tienen en cuenta adecuadamente el desarrollo de la tecnología, la inversión en infraestructura y la creación de capacidad del sector de la construcción naval. Tampoco se evalúan las necesidades de tecnología y de creación de capacidad de los países en desarrollo. Creemos que el costo estimado del cumplimiento es demasiado optimista para reflejar de manera precisa la presión y las necesidades de los países en desarrollo para implantar y hacer cumplir las reglas de eficiencia energética.

- .3 El informe no es transparente en lo que hace al proceso de cálculo. Se utiliza el método de desviación normal para calcular la reducción de CO₂ como resultado de la aplicación del factor de reducción del EEDI. Se aplica la distribución gamma, que contiene dos parámetros clave (θ y k), para describir y calcular la forma de la curva y las reducciones de CO₂. No obstante, el estudio simplemente reseña los principios utilizados al determinar los parámetros en las distribuciones. No se proporcionan datos específicos y no podemos entender el proceso de cálculo ni verificar los resultados. Esperamos que este informe proporcione parámetros y datos específicos de manera abierta y transparente.
