**Acta Legislativa Mundial #49 Código de desguace de buques**

(Resumen: Busca implementar soluciones globales inmediatas a la crisis de desguace de buques.)

Parlamento Mundial Provisional

27 al 31 de diciembre de 2010, Auditorio Rabindranath Tagore, Academia Bangla, y Sri Aurobindo Bhavan, Calcuta, Bengala Occidental, India

**Ley Legislativa Mundial # 49**

Código de desguace de buques

Consciente de que, a pesar de más de 10 años de trabajo internacional sobre este tema a nivel de la ONU, casi no se han observado mejoras en el terreno y algunas de las fuerzas de trabajo más empobrecidas del mundo continúan enfrentando la muerte y las enfermedades a diario debido a los problemas internacionales por el comercio de buques fuera de uso que contienen sustancias peligrosas;

El Parlamento Mundial escucha el llamado a los gobiernos a implementar un régimen obligatorio efectivo y ejecutable, basado en el Convenio de Basilea y las Directrices existentes de la OMI, el PNUMA y la OIT.

Por la presente, el Parlamento Mundial adopta esta Ley Legislativa Mundial, para implementar soluciones globales inmediatas a la crisis de desguace de buques.

1. En cooperación con las agencias del Complejo Integrativo, la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y el Programa Ambiental de las Naciones Unidas (PNUMA) redactarán una propuesta al Parlamento Mundial para las respectivas responsabilidades de todos los actores involucrado en el proceso de envío desde el diseñador del barco hasta el interruptor. La propuesta incluirá disposiciones penales civiles y penales universales para las disposiciones respectivas apropiadas del Convenio de Basilea para cumplir con el Artículo 7 de la Declaración Universal de Derechos Humanos y el requisito del Artículo 12 de la Constitución de la Tierra para la igualdad de protección y aplicación de la ley. La propuesta adoptada por el Parlamento Mundial formará los anexos de este Código de desguace de buques.

2. Los armadores, los países exportadores, las personas jurídicas y físicas son responsables del mantenimiento adecuado de los materiales peligrosos y explosivos a bordo de los buques de fin de vida. Se aplican disposiciones civiles y penales por incumplimiento.

3. Los armadores, los gobiernos y las personas jurídicas y físicas responsables deberán descontaminar progresivamente los buques de sustancias peligrosas y reemplazarlos con material no peligroso en cada oportunidad que ocurra, como durante el atraque en seco para reparaciones.

4. Los armadores, los gobiernos y las personas jurídicas y físicas responsables deberán construir nuevos buques para minimizar los riesgos en el momento de la ruptura.

5. Los armadores y los desguazadores deberán cumplir con las normas internacionales y mundiales sobre trabajo, seguridad, salud y medio ambiente en los astilleros de desguace, donde sea que esté el astillero de desguace.

6. El Parlamento Mundial establece un Fondo para Víctimas alimentado por los armadores, los gobiernos y el Parlamento Mundial a través de la Administración Financiera Mundial para apoyar la mejora de las condiciones de trabajo en los astilleros de desguace de buques y para compensar a las víctimas de accidentes en los astilleros y las familias de las víctimas. El Fondo contabiliza en unidades de crédito y moneda de la Tierra. Hasta que la Administración Financiera Mundial pueda administrar mejor el fondo, la Asamblea de Estados Parte administrará el Fondo en conjunto como parte de su Fondo para Víctimas. Sin embargo, la Asamblea de los Estados Partes administrará el Fondo de Víctimas de Desguace de Barcos en cuentas separadas de la sección de apropiación del Fondo General de Víctimas. El Tesoro Mundial de la Federación de la Tierra compensará a la Corte Mundial y a la Asamblea de los Estados Partes por la carga fiscal y logística adicional de administrar las cuentas de la sección de apropiación por separado.

La Sala Penal determinará los pagos del Fondo en función de los casos penales. La Sala Civil determinará los pagos del Fondo en función de los casos civiles. La Sala Pública determinará los premios de los casos públicos. Hasta que la Sala Civil y la Sala Pública se establezcan de manera más definitiva, el Tribunal Permanente de Arbitraje en La Haya puede determinar los pagos del Fondo en función de casos civiles o públicos. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) puede organizar audiencias de arbitraje de manera provisional con oficinas en contacto con las salas del Sistema de la Corte Mundial. La OIT cumplirá con las órdenes y reglas de la sala respectiva de la Corte. La OIT, la OMI y el PNUMA, trabajando en conjunto, presentarán informes anuales y propuestas de presupuesto al Parlamento Mundial solicitando créditos operativos para implementar esta disposición. Las salas de la Corte deberán presentar propuestas de presupuesto anuales e informes para incluir los costos de la Corte proyectados e incurridos para implementar esta Ley.

7. El presente Estatuto sobre desguace de buques mantiene los estándares del Convenio de Basilea. Los armadores, los desguazadores de buques y los gobiernos deberán proporcionar lo siguiente: 7.1. Transparencia total con respecto a la intención de deshacerse del barco; 7.2. Transparencia total para la construcción naval limpia; 7.3. Para la sustitución obligatoria de sustancias peligrosas; 7.4. Para la limpieza previa de los barcos antes de enviarlos a los astilleros; 7.5. Para una transparencia absoluta con respecto a la identidad de los armadores en todo momento; y 7.6. Para una total transparencia en cualquier momento sobre todas las sustancias peligrosas a bordo de los barcos.

8. El Parlamento Mundial ordena a los Estados miembros de la OCDE que fomenten el desarrollo de tecnología e infraestructura de limpieza previa de buques.

9. El Parlamento Mundial dirige la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Secretaría del Convenio de Basilea y los signatarios originales de la Declaración conjunta sobre la implementación de soluciones globales urgentes para el Crisis de desguace de buques para trabajar juntos y presentar propuestas al Parlamento Mundial para disposiciones penales civiles y penales universales para cada disposición respectiva del Convenio de Basilea para cumplir con el Artículo 7 de la Declaración Universal de Derechos Humanos y el requisito del Artículo 12 de la Constitución de la Tierra para la igualdad de protección y aplicación de la ley. Los Estados nacionales promulgarán leyes cooperativas de aplicación de la ley sobre disposiciones penales nacionales subjurisdiccionales, ya que las disposiciones penales subjurisdiccionales para asuntos jurisdiccionales globales entran en conflicto con la DUDH y el Sistema de la Corte Mundial.

10. El Parlamento Mundial ordena a las partes y a los miembros del Convenio de Basilea y al Grupo de Trabajo Conjunto de la OIT, la OMI, el PNUMA y el Convenio de Basilea que comiencen de inmediato a aplicar los instrumentos existentes, como el Convenio de Basilea y las Directrices de la OIT, vida humana y para proteger el medio ambiente.

11. La Administración Financiera Mundial puede asignar fondos del Fondo de Desmantelamiento de Plantas de Energía Nuclear para pagar el desmantelamiento de los sistemas de energía nuclear en los buques.

12. El encallamiento intencional como método para el desguace de buques es un delito grave de clase mundial 3.

13. El Parlamento Mundial revisará esta Ley tan pronto como sea posible para actualizar y especificar las reglamentaciones.

Proyecto de ley adaptado y preparado el 9 de diciembre de 2005.

La declaración original se publicó en <http://www.greenpeace.org/international/press/reports/sb-declaration>

Fax del Parlamento Mundial: 1-540-831-5919; govt\_rules@yahoo.com

www.wcpa.biz, www.worldproblems.net www.radford.edu/~gmartin

La propuesta original del Código de desguace de buques, antes de la adaptación a las directrices de redacción legislativa mundial, fue firmada por las siguientes organizaciones:

1. Federación Internacional de Derechos Humanos (FIDH)

2. Greenpeace International

3. El joven poder en la acción social (YPSA, Bangladesh)

4. Secretaría de Prohibición Internacional del Asbesto (IBAS)

5. Red internacional y virtual de prohibición del asbesto

6. Sindicato de Harbour, Dock Shipbuilding-Repair Workers (DISK Limter Is, Turquía)

7. Red internacional y virtual de prohibición del asbesto para América Latina

8. Prohibir el amianto en Francia

9. Red de Acción de Basilea (BAN, EE. UU.)

10. Mesa de responsabilidad corporativa, India

11. Prohibición de la red de asbesto en Japón (BANJAN)

12. Asociación brasileña de personas expuestas al asbesto (Associação brasileira dos ex-espostos ao amianto)

13. Centro de Recursos de Seguridad y Salud Ocupacional de Japón (JOSHRC)

14. Centro de Sindicatos Indios (CITU)

15. Prohibición del asbesto en la India

16. Plataforma Europea de ONG sobre desguace de buques (Fundación del Mar del Norte, Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente, Greenpeace, Keep it Blue, Bellona)

17. Odhikar (una palabra bengalí que significa "derechos", es una organización de derechos humanos en Bangladesh y una organización miembro de la FIDH)

18. UBINIG (nombre bengalí Unnayan Bikalper Nitinirdharoni Gobeshona en inglés: Investigación de políticas para alternativas de desarrollo; una organización de investigación y promoción de políticas en Bangladesh)

Adoptado en su forma enmendada, 4:10 p.m., 27 de diciembre de 2010, por la 12a sesión del Parlamento Mundial Provisional.

Atestiguado

Eugenia Almand, Secretaria del Parlamento

Fax: 1-540-831-5919