
ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO

PTMC/2005/1

**Reunión tripartita intermedia sobre
el seguimiento de la Conferencia
Técnica Marítima Preparatoria**

**Cuestiones pendientes relativas al proyecto
de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, 2006**

Ginebra, 2005

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO GINEBRA

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2005

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de una traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a la Oficina de Publicaciones (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, solicitudes que serán bien acogidas.

ISBN 92-2-317013-3

Primera edición 2005

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Las publicaciones de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolas a: Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, que también puede enviar a quienes lo soliciten un catálogo o una lista de nuevas publicaciones.

Cuestiones pendientes relativas al proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, 2006

Introducción

1. La Conferencia Técnica Marítima Preparatoria (CTMP) se reunió del 13 al 24 de septiembre de 2004 para examinar un proyecto recomendado de convenio refundido sobre el trabajo marítimo (en lo sucesivo, «proyecto recomendado»). Este proyecto de convenio se someterá a la Conferencia Internacional del Trabajo (CIT) para su adopción a principios de 2006. El proyecto recomendado se ha elaborado bajo las directrices de un Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo y de su Subgrupo en varias reuniones celebradas desde 2001. La CTMP examinó casi en su totalidad las más de 100 páginas del texto del proyecto recomendado y aceptó de forma consensuada la mayor parte del texto de un proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo (en lo sucesivo, «proyecto de convenio»). Esto se considera un logro importante que refleja el altísimo grado de consenso alcanzado respecto de los principios, la estructura y el contenido del instrumento propuesto. No obstante, pese a los enormes esfuerzos realizados, varias partes del texto quedaron pendientes de acuerdo al final de la reunión. La CTMP decidió que dichas partes del texto se suprimieran del proyecto de convenio que había de proponer y que las disposiciones correspondientes se reexaminaran en un proceso en el que todos los mandantes tuvieran la oportunidad de participar de forma activa.
2. El proyecto de convenio propuesto por la CTMP contiene en la actualidad lagunas (espacios en blanco) en el lugar de las disposiciones pendientes de acuerdo del proyecto recomendado. Al texto en cuestión se hace referencia mediante la expresión «texto entre corchetes o llaves», ya que se trata del texto que figuraba entre corchetes o llaves en el proyecto recomendado: corchetes [] para el texto que suscitaba controversias y llaves { } para el texto que no había sido discutido suficientemente por el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel. La CTMP adoptó un procedimiento diferente para tratar las enmiendas propuestas al «texto que no figuraba entre corchetes o llaves», ya que tampoco se dispuso de tiempo suficiente para examinarlas.
3. La CTMP adoptó una serie de resoluciones relativas a la labor preparatoria que se había de realizar entre la reunión de la CTMP y la reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (CIT). En la resolución referente a las cuestiones pendientes¹, la CTMP pidió al Consejo de Administración que diera instrucciones a la Oficina para que:
 - a) convoque una reunión, sin costo directo alguno para la Oficina, a la que podrán concurrir los gobiernos de todos los Estados Miembros y los representantes designados por las organizaciones internacionales de armadores y de gente de mar, con el fin de asesorar a la Oficina acerca de la redacción de las disposiciones que antes figuraban entre corchetes o entre llaves respecto de las cuales no se ha alcanzado un acuerdo, que pudiera resultar generalmente aceptable;
 - b) proporcione a los participantes, antes de la reunión, información sobre el fondo de las disposiciones en cuestión, acompañada de las explicaciones necesarias acerca de las intenciones y los antecedentes de cada una de tales disposiciones;
 - c) comunique a los gobiernos de todos los Estados Miembros, así como a las organizaciones internacionales de armadores y de gente de mar, toda nueva redacción

¹ OIT: *Actas*, Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004, págs. 10/24.

que obtenga apoyo tripartito, acompañada de las explicaciones correspondientes, a fin de que puedan formular sus comentarios al respecto, y

- d) incluya en el informe que, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 38, párrafo 4, b), del Reglamento de la Conferencia, habrá de preparar para la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, una explicación de toda nueva redacción a la que se haga referencia, junto con un resumen de los puntos de vista que le hayan comunicado los mandantes.
4. El Consejo de Administración de la OIT aprobó las peticiones de la CTMP en su 291.^a reunión (noviembre de 2004).
5. El presente documento contiene observaciones relativas a cada una de las cuestiones pendientes para su consideración en la reunión de mandantes mencionada en el párrafo a) de la resolución reproducida *supra*. La reunión está prevista para abril de 2005. El presente documento se refiere al proyecto de convenio, reproducido en las *Actas* de la Conferencia (documento PTMC04-RP7 (Rev.)). El texto que no fue objeto de consenso figura en el proyecto recomendado (documento PTMC/04/01). En el documento PTMC/04/02 figura una lista de comentarios al proyecto recomendado.
6. En las observaciones se proporcionan las informaciones básicas y las aclaraciones requeridas en virtud del párrafo b) de la resolución. Asimismo, con estas observaciones, en las que se tienen en cuenta los antecedentes y, en particular, las discusiones precedentes, se pretende sentar las bases para el examen de las cuestiones pendientes en la reunión de abril de 2005. En las observaciones se sugieren posibles formulaciones de las disposiciones que no se consideran controvertidas y que se dejaron en blanco por no disponerse del tiempo suficiente para discutirlos. Por lo demás, en las observaciones se ofrecen simplemente enfoques que podrían tomarse en consideración con miras a lograr un consenso respecto de un texto.

Notas sobre las cuestiones pendientes

Nota 1: Artículo II, párrafo 4

Comentario 3, punto 6, de la Lista de comentarios
Informe de la Comisión núm. 1 de la CTMP,
documento PTMC04-RP4 (Rev.), párrafos 8, 9
y 24 a 45; véanse también los párrafos 69 a 87

1. En el artículo II se establecen las definiciones generales (párrafo 1, a) a j)) de los términos o expresiones que figuran en distintas partes del Convenio, así como (en los párrafos 2 a 6) el ámbito de aplicación general del instrumento. Mediante la combinación de estas definiciones y de las disposiciones relativas al ámbito de aplicación contenidas en los artículos se establece el marco general en el que se inscriben las personas y actividades a las que, en términos generales, se pretende que vaya dirigido el Convenio. En particular, en el proyecto de convenio actual, el ámbito de aplicación se delimita mediante las disposiciones relativas a las definiciones de los términos «gente de mar» y «buques». Así, el futuro convenio se aplicaría a toda la gente de mar según la definición de este concepto contenida en el párrafo 1, f), «salvo que se disponga expresamente otra cosa» (párrafo 2) en otras disposiciones específicas del propio instrumento. Conforme al párrafo 4 del artículo II, el futuro convenio se aplicaría a todos los buques, con sujeción a una serie de requisitos o excepciones enunciadas en diferentes partes del artículo II. La primera delimitación del amplio ámbito de aplicación que se deriva del empleo de la expresión «todos los buques» resulta de la definición de «buques» que figura en el párrafo 1, i) del artículo II, en la que se excluye a los buques que navegan «exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de

zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias»². Seguidamente, en la primera frase del párrafo 4 se excluye (de forma implícita) a los buques que no «se dediquen habitualmente a la navegación marítima comercial». Otras dos exclusiones se enuncian en los apartados *b)* y *c)* del texto actual. En el proyecto recomendado, el apartado *b)* del párrafo 4 del artículo II contenía una posible exclusión de los buques con un arqueo bruto inferior a un cierto número de toneladas. En la CTMP no se alcanzó un acuerdo respecto de dicha exclusión. Por tanto, el apartado se dejó en blanco, y la cuestión quedó pendiente.

2. Los participantes en la reunión de la CTMP que estaban a favor de dicha exclusión propusieron que el límite se estableciera en 500 toneladas. Los representantes de los armadores se mostraron a favor de dicho límite, así como algunos representantes gubernamentales, quienes manifestaron que a sus países les resultaría difícil aplicar los requisitos del Convenio a buques pequeños. También se abogó por que el proyecto de convenio fuera acorde con otros convenios marítimos internacionales, como el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, SOLAS 1974, especialmente respecto de las disposiciones relativas a la certificación y al sistema de inspección del Estado del puerto³. Los representantes de la gente de mar y algunos representantes gubernamentales opinaban que era fundamentalmente importante para la gente de mar estar protegida, independientemente del tamaño del buque en el que se trabajara. Se señaló que una serie de disposiciones del proyecto recomendado, como los requisitos relativos a las horas de trabajo y descanso o a la edad mínima, no guardaban relación con el arqueo bruto del buque. Así pues, en el párrafo 4 del artículo II no debería figurar *a priori* ninguna exclusión, si bien podían preverse exclusiones específicas en los diversos Títulos del instrumento. Algunos de esos representantes gubernamentales indicaron que sería necesario establecer límites relativos al tamaño en los Títulos 3 y 5 del Convenio, en vista de los requisitos referentes al diseño y al alojamiento de los buques y de la pesada carga administrativa que podrían suponer las inspecciones. No obstante, en cuanto al Título 5 (Cumplimiento y control de la aplicación), los representantes de los armadores señalaron que, si finalmente los buques pequeños quedaban cubiertos por el Convenio y sujetos a las inspecciones del Estado del puerto, éstos no deberían verse privados del beneficio de la inspección y de la certificación del Estado de abanderamiento, procedimientos ambos que daban lugar a la expedición de documentos que constituían pruebas *prima facie* del cumplimiento de lo dispuesto en el Convenio. A los efectos de flexibilidad, el Grupo Gubernamental propuso que, en caso de que no se incluyera el límite de 500 toneladas de arqueo bruto, se introdujera una disposición en la que se previera un

² Esta definición es, en términos generales, la misma que la adoptada en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado (Convenio de Formación) para definir el concepto de «buque de navegación marítima» (artículo II, g)).

³ Por ejemplo, SOLAS se aplica a los buques dedicados a viajes internacionales (regla 1, *a*) y no se aplica, salvo que se disponga expresamente lo contrario, a los buques de carga de menos de 500 toneladas de arqueo bruto (regla 3, *a*, ii)). Los requisitos contenidos en el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS) y en el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) en virtud de SOLAS se aplican a una amplia gama de buques con un arqueo bruto superior a 500 toneladas. El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) se aplica a todos «los buques» (anexo I, regla 2, 1)); no obstante, los requisitos relativos a la vigilancia y la inspección se rigen por un límite relativo al tonelaje. El Convenio de Formación 1995 se aplica en general a «la gente de mar que preste servicio en buques de navegación marítima»; no obstante, muchas de las normas mínimas relativas a la certificación de las competencias se aplican al trabajo en buques con un arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas (véase, por ejemplo, la regla II/I y la sección correspondiente del Código, así como el cuadro A-II/1), estableciéndose excepciones para los buques de arqueo bruto inferior a 500 toneladas dedicados a viajes próximos a la costa (regla II/3).

período de transición para los gobiernos que no pudieran ratificar el Convenio. Los representantes de la gente de mar consideraron que, si se adoptaba dicho enfoque, se deberían indicar ejemplos concretos de zonas problemáticas en lugar de establecer un límite general de 500 toneladas de arqueo bruto; asimismo opinaron que este asunto se debía poner en conexión con la cuestión de la cobertura de los buques no dedicados a viajes internacionales (véase *infra* la observación núm. 2) y con la duración de dicho período de transición.

3. Al considerar estas cuestiones relativas a la aplicación, es importante recordar que el Convenio sobre el trabajo marítimo será un convenio refundido que englobará más de 60 convenios y recomendaciones de la OIT en vigor; por otro lado, algunos de estos instrumentos se aplican a determinados grupos de buques (definidos a veces por su tamaño o actividad), mientras que otros se aplican a la gente de mar en general o a un tipo específico de gente de mar, vinculado por lo general a una categoría particular de buque o actividad. Las disposiciones generales en materia de aplicación se suelen combinar con una cláusula que posibilita que, dentro del marco general, la modalidad de la aplicación propiamente dicha se fije en el ámbito nacional, algo que reduce intrínsecamente la uniformidad de la aplicación de las normas cuando ésta se considera desde un punto de vista global más que nacional⁴. En principio y, tal como se establece en el preámbulo del proyecto de convenio, de conformidad con la Constitución de la OIT, el proceso de refundición no debería tener como resultado la reducción de la cobertura que en la actualidad proporcionan los convenios de la OIT en vigor. Así, en algunas ocasiones se ha resaltado la importancia de velar por la coherencia con los mecanismos internacionales desarrollados para abordar otros aspectos de la industria marítima, como la gestión de la seguridad en los buques y la normalización de las competencias de la gente de mar, esferas ambas que guardan relación con las normas que rigen el empleo de gente de mar a bordo de buques. Esto resulta tal vez más pertinente si se pone en conexión con el amplio mecanismo de cumplimiento y control de la aplicación previsto en el Título 5 del proyecto de convenio, con el que se intenta integrar mejor las normas del trabajo marítimo en los sistemas internacionales de certificación e inspección de buques que están vigentes en la actualidad en virtud de los convenios de la OMI y de los memorandos de entendimiento de los Estados del puerto.
4. Las referencias realizadas en el transcurso de las discusiones de la CTMP a la necesidad o la posibilidad de incluir limitaciones relativas al tamaño respecto de determinados requisitos del Convenio pueden evidenciar un posible ámbito de consenso, ya que así se evitaría la exclusión generalizada de la esfera de aplicación del Convenio de la gente de mar que trabaja a bordo de ciertos tipos de buques. En lo que respecta en particular a los requisitos relativos al alojamiento que figuran el Título 3, la CTMP alcanzó un consenso acerca de varias disposiciones por las que, en el caso de los buques con un arqueo bruto inferior a 3.000 toneladas (así como de ciertos tipos de buques, como los buques de pasajeros y los buques destinados a «actividades especiales»), determinados requisitos no se aplicarían o, en todo caso, se aplicarían requisitos diferentes o sería posible establecer excepciones. Así, un título de proyecto de convenio actual incluye algunas disposiciones específicas relacionadas con el ámbito de aplicación que tienen que ver con el tamaño o la actividad de un buque, independientemente de la existencia de un límite general relativo al arqueo. Por otro lado, la CTMP también adoptó una disposición relativa a la aplicación de

⁴ Por ejemplo, el Convenio núm. 147 se aplica a «todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, destinado con fines comerciales al transporte de mercancías o de pasajeros o empleado en cualquier otro uso comercial» (artículo 1, 1). No obstante, «[l]a legislación nacional determinará cuándo los buques se considerarán dedicados a la navegación marítima a los efectos del presente Convenio» (artículo 1, 2). A continuación, en los párrafos 3 y 4 se especifica qué buques quedan incluidos o excluidos (entre estos últimos figuran los «buques pequeños»).

los requisitos relativos a la construcción y el equipamiento de los buques que figuran en el Título 3 a los buques existentes (regla 3.1, párrafo 2).

5. Se da por hecho que todos los mandantes que participan en esta labor de refundición aceptan que toda la gente de mar, independientemente del tamaño de su buque, debería estar cubierta por el nuevo Convenio en la medida de lo posible. También se supone que la mayoría de los mandantes, si no todos, aceptan que muchas de las disposiciones del Convenio (incluidas, por ejemplo, las principales normas de los Títulos 1 y 2) deberían incorporarse a las legislaciones nacionales y dar lugar a las medidas necesarias para que se garantice su cumplimiento. Si estas suposiciones son correctas, la solución consistiría en abordar los problemas en relación con las disposiciones específicas respecto de las cuales la inclusión de determinados buques plantearía problemas, como ya se ha hecho en cierta medida en el Título 3 (tal como se indica más arriba). En este caso, el párrafo 4 del artículo II podría dejarse tal cual (cambiándose la numeración de los apartados *b*) y *c*)), previa adición de las siguientes palabras en negrita con el fin de posibilitar exclusiones específicas en otras partes del Convenio:
4. **Salvo que se prevea expresamente lo contrario**, el presente Convenio se aplica a todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a la navegación marítima comercial, con excepción de:
- a) los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares, y
- b) las embarcaciones de construcción tradicional, como las gabarras y los juncos.
6. En cuanto a la carga administrativa señalada por algunos representantes gubernamentales cabe indicar que, si las inspecciones se tuvieran que extender a los buques pequeños, podría resultar útil determinar si los gobiernos en general consideran que dichas inspecciones podrían plantearles dificultades serias. También puede resultar útil considerar si dichas dificultades guardan relación con los costos potenciales que supondría para los gobiernos o los armadores el hecho de que todos los buques tuvieran que cumplir los requisitos del sistema de certificación, en lugar de con la cuestión más general de la responsabilidad del Estado del puerto de adoptar y aplicar legislación. Si el problema radica en las disposiciones del Título 5, una solución apropiada podría ser la introducción en dicho Título de disposiciones que excluyeran a los buques de un arqueo bruto inferior a 500 toneladas del sistema de certificación pero que, al mismo tiempo, los sometieran a inspecciones puntuales siempre que se dieran las siguientes circunstancias: si existieran razones para creer que se están infringiendo seriamente las normas del Convenio o si se recibiera una queja de incumplimiento presentada por la gente de mar afectada o por alguna organización que los representase. Si se adopta como límite un arqueo bruto de 500 toneladas para las partes pertinentes del Título 5, se podría añadir a la regla 3.1 (Alojamiento y servicios de esparcimiento) un nuevo párrafo del siguiente tenor: «Los requisitos contenidos en el Código que dan cumplimiento a la presente regla no se aplican a los buques con un arqueo bruto inferior a 500 toneladas.». Con esta formulación, sólo el principio general contenido en el párrafo 1 de la regla se aplicaría a dichos buques.
7. Si, con todo, algunos gobiernos siguieran considerando que la inclusión de los buques con menos de 500 toneladas de arqueo bruto plantearía un problema de carácter general que no podría resolverse mediante la introducción de exclusiones relativas a disposiciones específicas, sería útil que dichos gobiernos proporcionaran información sobre el carácter preciso del problema. Si en general se considera que los países afectados necesitarían tiempo para solventar el problema, tal vez pudiera introducirse un párrafo en el artículo II, junto a las líneas de la cláusula de flexibilidad a que se hace referencia en la siguiente observación, por el que se permitiera a dichos países excluir tales barcos durante un período determinado de tiempo y bajo condiciones apropiadas.

Nota 2: Artículo II, párrafo 6

Comentario 3, puntos 9 a 11, de la Lista de comentarios
Informe de la Comisión núm. 1 de la CTMP,
documento PTMC04-RP4 (Rev.), párrafos 69 a 87

1. El tema abordado en el párrafo 6 del artículo II del Proyecto recomendado se relaciona estrechamente con la cuestión de los pequeños buques, analizado más arriba en la nota 1; es posible que haya que examinar ambas cuestiones al mismo tiempo. El párrafo 6 en cuestión permitiría que los Miembros excluyeran del ámbito de aplicación del futuro convenio a «los buques que no emprendan viajes internacionales», previa celebración de consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas y a condición de que los derechos fundamentales de la gente de mar queden amparados por la legislación nacional. Esta disposición tiene por objeto conciliar la necesidad de asegurar que la gente de mar empleada a bordo de los buques que no emprendan viajes internacionales tenga derecho a una protección similar a la garantizada en los buques que operan en viajes internacionales, con la preocupación por los problemas prácticos a que podrían verse confrontados algunos Miembros en el caso de que el convenio se aplicase a todos los buques ya inscritos en sus registros.
2. En la CTMP se planteó que todos los convenios marítimos actuales de la OIT excluían a los buques que operaban únicamente en el transporte nacional. Tal vez se llegó a esta conclusión debido a que en los convenios de la OIT se hace referencia a los «buques dedicados a la navegación marítima» (en inglés «seagoing ships» o «ships engaged in maritime navigation»; véase la nota de pie de página número 4). Ahora bien, si un buque está «dedicado a la navegación marítima», conforme a la definición que se dé a esta última en la legislación nacional, quedará comprendido en el ámbito de aplicación de los convenios incluso si opera exclusivamente en el tráfico local o de cabotaje. Los representantes de los armadores y de la mayoría de los gobiernos consideraron que, en aras del objetivo de alcanzar una amplia ratificación del instrumento, era esencial incluir en el futuro convenio una disposición análoga al párrafo 6 del Proyecto recomendado. Se indicó que el término «viajes internacionales» era ya bien entendido y aplicado, habida cuenta de que se venía utilizando desde hace un tiempo en el marco del convenio SOLAS⁵. A los representantes de la gente de mar les inquietaba principalmente la inclusión de una disposición en los artículos, lo que establecería un marco que excluiría del ámbito del futuro convenio a una parte importante de la gente de mar. En particular, señalaron algunos problemas relativos al significado que se daría a la expresión «viajes internacionales» en determinadas situaciones, y también — en el supuesto de que se aceptara tal exclusión — diversas cuestiones sobre la forma de asegurar en la legislación nacional la protección de los derechos de la gente de mar que quedase excluida. Al mismo tiempo, la gente de mar reconoció que la inclusión de los buques que sólo operaban en viajes nacionales podría plantear graves problemas a los países, problemas que demorarían años en resolver. Se convino en que había que encontrar un equilibrio adecuado entre la necesidad de proteger los derechos de toda la gente de mar y la necesidad de adoptar un enfoque flexible. De acuerdo con una propuesta hecha por los representantes de la gente de mar, la inclusión de una disposición similar a la contenida en el párrafo 6 podría servir precisamente para definir el concepto de «tráfico nacional» y eventualmente también para limitar la exclusión a los buques con un arqueo bruto inferior a 500 toneladas que se dediquen a este tráfico.

⁵ Véase la nota de pie de página 3. También se ha señalado que la versión actual del proyecto de convenio de la OIT sobre el sector pesquero utiliza la expresión «buques pesqueros que realicen viajes internacionales». Al respecto, véase: OIT, *Trabajo en el sector pesquero*, Informe V (1) Conferencia Internacional del Trabajo, 93.ª reunión, Ginebra, 2005.

En la CTMP se constituyó un Grupo de Trabajo tripartito que analizó con cierto detalle el posible tenor de una «cláusula de flexibilidad», pero dicho Grupo de Trabajo no logró llegar a un consenso sobre los criterios específicos que regirían su aplicación.

3. La orientación seguida por la CTMP, en el sentido de formular un instrumento completo matizado con criterios de flexibilidad, es plenamente congruente con el contexto de la Organización Internacional del Trabajo y con el enfoque general adoptado hasta ahora en el proyecto de convenio. Los convenios internacionales del trabajo tienen por objeto ofrecer una protección global a los trabajadores, dondequiera que se encuentren, en el ámbito de la jurisdicción de los Estados Miembros que ratifiquen estos instrumentos. Al mismo tiempo, uno de los objetivos del proceso de refundición de instrumentos es alentar una ratificación generalizada (sin por ello restar fuerzas a las normas existentes). Una importante faceta del enfoque de la OIT es la elaboración de mecanismos que permitan alentar a los Miembros a allanar el camino con miras a la ratificación, mejorando las condiciones para el cumplimiento de las normas en aquellos casos en que la ratificación no es posible en lo inmediato. De hecho, la flexibilidad es un requisito constitucional en determinadas circunstancias: en su artículo 19, párrafo 3, la Constitución de la OIT postula que «al elaborar cualquier convenio o recomendación de aplicación general, la Conferencia deberá tener en cuenta aquellos países donde el clima, el desarrollo incompleto de la organización industrial u otras circunstancias particulares hagan esencialmente diferentes las condiciones de trabajo, y deberá proponer las modificaciones que considere necesarias de acuerdo con las condiciones peculiares de dichos países». Diversos convenios de la OIT contienen cláusulas de flexibilidad. Por regla general, éstas permiten que los países interesados, recurriendo a una declaración hecha previa consulta con las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores, procedan a «limitar inicialmente» la aplicación en sus territorios de las disposiciones que les planteen dificultades. En tal caso, se les exige que adopten medidas a fin de superar las dificultades de que se trate y que den cuenta de tales medidas a la OIT, con miras a asegurar la plena aplicación de las disposiciones en cuestión tan pronto como los Miembros estén en condiciones de hacerlo. En el artículo 5 del Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), figura un ejemplo de cláusula de flexibilidad. Una cláusula similar figura también en los puntos 9 a 12 de las Conclusiones propuestas con miras a la adopción de un convenio sobre el trabajo en el sector pesquero ⁶.
4. En caso de que se decida estudiar la posibilidad de incluir una cláusula de flexibilidad, se propone que se tomen en consideración los posibles siguientes elementos:
 - a) la disposición permitiría que algunos Miembros hagan una declaración en la que limitan inicialmente la aplicación del convenio a los «buques que realicen viajes internacionales» (Convenio SOLAS, capítulo I, parte A, regla 1, a));
 - b) el concepto de «viaje internacional» se definiría como «todo viaje entre un puerto o terminal ubicado en el territorio de cualquier Miembro y un puerto o terminal ubicado fuera de su territorio, o inversamente» (adaptado del Convenio SOLAS, capítulo I, parte A, regla 2, d), principalmente con el fin de evitar toda interpretación en el sentido de que puedan considerarse como viajes nacionales los que tengan lugar entre territorios de Miembros que pertenecen a una misma entidad regional);

⁶ Véase OIT: *Actas Provisionales* núm. 21, Conferencia Internacional del Trabajo, 92.^a reunión, Ginebra, 2004. Véase también, *Trabajo en el sector pesquero*, Informe V (1), Conferencia Internacional del Trabajo, 93.^a reunión, Ginebra, 2005, en el que figura el proyecto de convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, artículos 3 y 4.

-
- c) tal declaración podría hacerla cualquier Miembro para el que la aplicación plena del Convenio resulte inviable debido al desarrollo insuficiente de su sistema de inspección marítima o a su situación económica específica;
 - d) la declaración podría hacerse únicamente en el momento de la ratificación del convenio, y en ella deberían detallarse los problemas específicos que hicieran impracticable la aplicación plena del convenio;
 - e) la declaración podría hacerse únicamente *en o previa* consulta con las organizaciones interesadas de armadores y de la gente de mar (valga señalar que algunos gobiernos han manifestado su preferencia por el uso de la expresión «previa consulta»);
 - f) por «organizaciones interesadas» se entendería a las que representan, respectivamente, a los propietarios de los buques que no efectúan viajes internacionales y a la gente de mar que trabaja a bordo de dichos buques;
 - g) todo Miembro que haga esta declaración debería asegurarse de que se protejan los derechos laborales y sociales de los trabajadores interesados, conforme a lo estipulado en los párrafos 1 a 4 del artículo IV:
 - i) de conformidad con los requisitos del convenio, en la medida en que sea factible y tomando debidamente en cuenta los problemas específicos que hacen necesaria la declaración, y
 - ii) de tal manera que se respeten los derechos fundamentales establecidos en los apartados a) a d) del artículo III;
 - h) se exigiría que los Miembros interesados reexaminen su situación al menos una vez al año y, previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores de la gente de mar, adopten nuevas medidas encaminadas a extender la aplicación de otros requisitos del convenio a un número mayor de categorías de buques;
 - i) en las memorias que los Miembros presenten con arreglo al artículo 22 de la Constitución de la OIT deberían indicarse las medidas que hayan adoptado, así como los progresos logrados, para superar los problemas que hayan hecho necesaria la declaración y para ampliar la aplicación de los requisitos del convenio a toda la gente de mar interesada.

5. Ahora bien, hay otros enfoques más simples y potencialmente aceptables que podrían considerarse en primer lugar, a fin de determinar si tales cláusulas de flexibilidad son en realidad necesarias. Por ejemplo, podría considerarse que, en los casos en que los problemas se plantean sólo con respecto de elementos específicos del proyecto de convenio, podría bastar con incluir en una regla o norma una disposición que limite su ámbito a los buques que efectúan viajes internacionales o que excluya a los buques que operan exclusivamente en el tráfico nacional. De hecho, en algunas partes del proyecto de convenio figuran ya disposiciones específicas que regulan su aplicación a buques dedicados únicamente a «travesías nacionales» y a «viajes nacionales»⁷. Por otra parte, en el supuesto de que la mayoría de los buques de esta última categoría se considerasen como «buques pequeños», el problema tal vez se resolvería si se decide adoptar límites de arqueo

⁷ La *norma A2.1, párrafo 2*, estipula que: «Cuando los acuerdos de empleo de la gente de mar y cualquier convenio colectivo aplicable no estén escritos en inglés, deberá disponerse también de una copia en inglés de los siguientes documentos (excepto para los buques que realicen sólo travesías nacionales)». La *norma A5.1.3, párrafo 14*, estipula que: «El requisito de la traducción al inglés no se aplicará en el caso de los buques que sólo efectúan viajes nacionales».

en el ámbito del convenio, ya sea en una disposición de aplicación general contenida en los artículos o en disposiciones relativas a reglas o normas específicas.

Nota 3: Artículo VIII, párrafo 3

Comentario 8, de la Lista de comentarios
Informe de la Comisión núm. 1 de la CTMP,
documento PTMC04-RP4 (Rev.), párrafos 133 a 144

1. La cuestión que se ha de analizar con respecto al artículo VIII se refiere al número de ratificaciones que se exigirá para la entrada en vigor del nuevo convenio. En su tenor actual, el párrafo 3 exigiría la ratificación por un cierto número mínimo de Miembros de la OIT que en conjunto poseyeran un determinado porcentaje del arqueo total. Al respecto, queda por resolver tres cuestiones: ¿cuál debería ser el número mínimo de ratificaciones exigido? ¿cuál debería ser el porcentaje total de arqueo exigido? y ¿debería este arqueo bruto corresponder a un porcentaje del arqueo de la flota mundial o del arqueo total de los buques que enarboles banderas de los Miembros de la OIT? La propuesta contenida en el proyecto recomendado estipulaba ya sea diez Miembros con una proporción total de 25 por ciento del arqueo bruto de la flota mundial, como ocurre en el caso del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), o 25 Miembros con una proporción total de 50 por ciento del arqueo bruto de la flota mundial, como se estipula en el Convenio SOLAS de la OMI, 1974.
2. Durante la CTMP, los representantes de los armadores y la mayoría de los representantes de los gobiernos manifestaron que preferían el enfoque del Convenio SOLAS, es decir, la ratificación por al menos 25 Miembros que poseyeran en conjunto el 50 por ciento del arqueo bruto de la flota mundial. El representante de la gente de mar propuso un número de 30 Miembros con una proporción de 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mundial, dejando la posibilidad de descontar el arqueo de los países no Miembros de la OIT. Los armadores indicaron que estaban dispuestos a aceptar el número mínimo de 30 Miembros ratificantes, pero insistieron en que había que conservar un arqueo bruto del 50 por ciento de la flota mundial. El principal fundamento para conservar esta proporción de 50 por ciento, planteado por los representantes de los armadores y algunos representantes de los gobiernos, se basaba en la inclusión en el futuro convenio de una cláusula de «trato no más favorable» (contenida en el párrafo 7 del artículo V): por lo que se refería a cuestiones de la competencia del control por el Estado del puerto, los buques que hicieran escala en un puerto de un Miembro ratificante quedarían afectados por el convenio, incluso si el Estado de abanderamiento no lo hubiese ratificado. En caso de aceptar este argumento, la disposición se referiría probablemente al arqueo bruto de la flota «mundial», puesto que el convenio, al ejercer efectos por intermedio del control por el Estado del puerto, también se aplicaría a los buques de los Estados no miembros de la OIT. Asimismo, se propuso que en la ponderación se tomara en consideración el número de marinos o de países que suministran mano de obra marítima.
3. A efectos de la discusión, tal vez sería útil examinar un ejemplo del cuadro del anexo A de las presentes notas. Ese cuadro, en el que se utilizan datos procedentes de *World Fleet Statistics* (2003)⁸, indica, en la tercera columna, el porcentaje que representaba, al 31 de diciembre de 2003, el arqueo bruto de la flota mundial de cada país o territorio marítimo. La cuarta columna muestra los mismos porcentajes una vez descontado el arqueo bruto de

⁸ Publicada por Lloyd's Register – Fairplay. En esta publicación anual se «indica la composición de la flota mercante mundial autopropulsada destinada a la navegación marítima de 100 o más toneladas de arqueo bruto, al 31 de diciembre de 2003».

los buques que pertenecen a Estados no miembros de la OIT o cuyo registro se desconoce. Los seis Miembros de la OIT con el mayor arqueo (inclusive los territorios o regiones bajo su soberanía) abarcaban en conjunto más del 50 por ciento del arqueo mundial. En el supuesto de que estos países ratificasen de inmediato el futuro convenio, éste entraría en vigor gracias a la aprobación de una pequeña proporción de los países con flotas mercantes importantes. Por otra parte, si estos seis países no ratificasen el futuro convenio, la ratificación por los demás Miembros de la OIT de la lista (alrededor de 140) no bastaría para hacer entrar en vigor el convenio. La solución podría ser la introducción de un criterio de ponderación que se refiriese al número de países con un arqueo importante de la flota mercante, y no del arqueo bruto respectivo en sí mismo, adoptando un enfoque análogo al que rigió para el Convenio núm. 180 de la OIT, cuya entrada en vigor está condicionada a la ratificación por cinco Miembros, tres de los cuales han de poseer al menos un millón de toneladas de arqueo bruto. Podría ser más complicado tomar en consideración la propuesta de incluir también criterios que se refieran al número de marinos o a los países proveedores de mano de obra marítima, debido a la falta de estadísticas oficiales fiables en este campo a nivel mundial. No obstante, el artículo VIII podría referirse a una lista (que se anexaría al convenio) de países que se consideran importantes en lo que atañe al suministro de mano de obra marítima. Tomando en cuenta las observaciones sobre la cláusula de «trato no más favorable» y la propuesta (congruente con dicha observación) de que se fije en 30 el número de Miembros ratificantes, el párrafo 3 del artículo VIII podría tener el tenor siguiente:

3. El presente Convenio entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos **30 Miembros, de los que al menos la mitad deberán poseer cada uno como mínimo el [1] por ciento del arqueo bruto de la flota mundial.**

Tal vez se podrían añadir, al final, las siguientes palabras:

«; también deberán figurar entre ellos la mitad de los Miembros proveedores de mano de obra marítima que figuran en la lista del anexo... al presente Convenio».

Nota 4: Artículo XIV, párrafo 5

Comentario 12, punto 2, de la Lista de comentarios
Informe de la Comisión núm. 1 de la CTMP,
documento PTMC04-RP4 (Rev.), párrafos 167 a 169

1. En el artículo XIV se define el procedimiento para la introducción de enmiendas al convenio, por medio de mecanismos similares a los que suelen aplicarse para la revisión de los convenios internacionales del trabajo, mecanismos que incluyen la ratificación expresa de las enmiendas adoptadas por la Conferencia Internacional del Trabajo. El párrafo 5 de dicho artículo se refiere al número de ratificaciones exigido para que se considere aceptada una enmienda, y para que la misma entre en vigor 12 meses después para los Miembros que la hayan ratificado (véase el párrafo 6).
2. Durante la CTMP, los representantes de los armadores y de la gente de mar manifestaron que preferían una cifra de ratificación de 12 Miembros, con una proporción total de 12,5 por ciento del arqueo bruto de la flota mundial. Se convino en que la decisión que se adoptase sobre esta cuestión dependería de lo que se acordara con respecto al artículo VIII sobre la entrada en vigor del convenio mismo (véase la nota anterior). La precisión aportada por los armadores y la gente de mar, que no fue impugnada por ningún representante gubernamental, era que las cifras deberían ser aproximadamente equivalentes a la mitad de las que se adoptaran como requisito para la entrada en vigor del convenio.

Nota 5: Artículo XV, párrafo 2

Comentario 13, punto 5, de la Lista de comentarios
Informe de la Comisión núm. 1 de la CTMP,
documento PTMC04-RP4 (Rev.), párrafos 170 y 171

1. En el artículo XV se establece el procedimiento de enmienda simplificado, el cual puede utilizarse con respecto a las disposiciones del Código, a menos que se prevea lo contrario. El procedimiento comienza — con arreglo al párrafo 2 — con una propuesta relativa a una determinada enmienda que podría ser formulada ya sea por el Grupo de los Armadores o el Grupo de la Gente de Mar en el comité especial tripartito correspondiente o por el gobierno de cualquier Miembro de la OIT, siempre que la enmienda haya sido presentada o apoyada por un número mínimo de gobiernos que hayan ratificado el nuevo convenio (o sea apoyada por uno de los otros Grupos). En el proyecto de convenio se deja sin determinar el número de gobiernos que se requerirá (ya sea para formular o apoyar la propuesta). En el proyecto recomendado se sugirió la cifra 10 como número posible, es decir, 1+9 si el gobierno que propone la enmienda ha ratificado el convenio o, de lo contrario, 1+10.
2. En la CTMP, los representantes de los armadores y de la gente de mar expresaron su acuerdo respecto de la cifra de 10 gobiernos. Los representantes gubernamentales indicaron que este número podría ser demasiado elevado.
3. Hay quizás dos consideraciones principales: una de ellas es la necesidad de que las propuestas tengan cierto peso antes de ser presentadas, habida cuenta del tiempo y el gasto requeridos para su examen inicial, su traducción y su circulación entre todos los Miembros de la Organización, cada uno de los cuales tendrá oportunidad de formular comentarios al respecto, así como para la posterior discusión de las propuestas en un comité integrado por representantes de los gobiernos ratificantes y de los armadores y de la gente de mar. Puede ser necesario convocar el comité para examinar tan sólo una propuesta. La otra consideración se refiere a la dificultad práctica que pueden tener algunos gobiernos para coordinar sus ideas o posiciones y, por consiguiente, para obtener el apoyo necesario. Presumiblemente, cualquier gobierno que se proponga presentar una enmienda desearía en todo caso consultar a otros gobiernos, especialmente a aquellos que intervinieron en la adopción inicial de la enmienda, es decir, los gobiernos ratificantes, con el fin de asegurarse de que haya suficiente apoyo para la misma. Una pregunta que los gobiernos quizás podrían plantearse es qué nivel de apoyo necesitarían por parte de los gobiernos ratificantes para que valga la pena presentar la propuesta. Podrían entonces evaluar si la cifra 10 es apropiada o si se debería proponer una cifra inferior para incluirla en el párrafo 2 del artículo XV.

Nota 6: Artículo XV, párrafo 7

Comentario 13, punto 9, de la Lista de comentarios
Informe de la Comisión núm. 1 de la CTMP,
documento PTMC04-RP4 (Rev.), párrafos 172 a 174

1. El párrafo 7 del artículo XV se refiere al número de Miembros que expresen su desacuerdo que se requeriría para impedir que una enmienda presentada con arreglo al procedimiento simplificado pueda surtir efecto. En el proyecto recomendado se propuso que las enmiendas no surtirían efecto si se recibía la notificación de desacuerdo de más de una tercera parte de los Miembros que hubieran ratificado el convenio y cuyas flotas mercantes representasen como mínimo el 50 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial. En la CTMP, esas cifras las parecieron apropiadas a los representantes de los armadores y de la gente de mar. No obstante, al igual que en el caso del procedimiento expreso de enmienda previsto en el artículo XIV, esta decisión estaría sujeta a la decisión sobre el

número y ponderación de las ratificaciones a efectos de completar el texto del artículo VIII relativo a la entrada en vigor del convenio en sí.

2. Se ha observado un error, sin embargo, en la redacción del párrafo 7 del proyecto recomendado. Al disponer que toda enmienda se considerará aceptada a menos que haya sido objetada por más de una tercera parte de los Miembros que hayan ratificado el convenio y especificar que sus flotas deben representar como mínimo el 50 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial, esta exigencia haría prácticamente imposible rechazar enmiendas al principio del período de vigencia del convenio, cuando el tonelaje total que reúnan los Miembros ratificantes llegará tan sólo al 50 por ciento del arqueo mundial, o menos (según la solución que se adopte para el artículo VIII — véase la nota 3 *supra*). En el párrafo 7 deberían introducirse las palabras «ya sea» y «o» a fin de que esté en consonancia con las disposiciones correspondientes de los convenios de la OMI, en los cuales está basado el artículo XV (en la medida en que sea compatible con el contexto de la OIT). Con arreglo a las disposiciones de la OMI⁹, se plantean dos casos por separado en los que ha de considerarse que una enmienda no ha sido aceptada: cuando haya objeciones por parte de *ya sea* más de un tercio de las partes en el convenio *ya sea* que las objeciones hayan sido formuladas por un número de partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial.
3. Si bien, por lo tanto, la decisión relativa al párrafo 7 del artículo XV puede depender de la solución que se adopte para el artículo VIII, se sugiere que la futura discusión se base en la siguiente redacción:

7. Toda enmienda adoptada por la Conferencia deberá considerarse aceptada, a menos que, al término del plazo prescrito, el Director General haya recibido expresiones formales de desacuerdo **ya sea** de más de [una tercera parte] de los Miembros que hayan ratificado el Convenio **o de Miembros ratificantes** que posean en conjunto no menos del [50] por ciento del arqueo de la flota [mundial].

Nota 7: Título 4, norma A4.2, párrafo 1, a) y b)

Comentario 31, de la Lista de comentarios
Informe de la Comisión núm. 3 de la CTMP,
documento PTMC04-RP6 (Rev.),
párrafos 90 y 91 y 100 a 117

1. La norma A4.2 se refiere a la responsabilidad del armador de proporcionar lo que se ha descrito como una protección financiera «a corto plazo» para la gente de mar que sufre enfermedades o lesiones. Las disposiciones de la regla 4.2 y de la norma 4.2 y la pauta B4.2 correspondientes forman parte del sistema global de protección social y bienestar previsto en virtud del Título 4 y se indica que «complementan», en particular, las disposiciones de la regla 4.1, sobre atención médica, y la regla 4.5 sobre seguridad social (véase la norma A4.5, párrafo 1). Las disposiciones de la regla 4.2 y de la norma A4.2 revisarían el Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55) y los artículos 14 y 15 del Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165). El párrafo 1 de la norma A4.2, que consta de cuatro apartados, establece normas mínimas para aplicar la responsabilidad del armador con respecto a la protección de la salud y la atención médica de la gente de mar que trabaja a bordo de sus buques. No obstante, no se llegó a un acuerdo sobre los apartados *a)* y *b)*, en los que se estipulan los principales detalles de dicha responsabilidad.

⁹ Véase, por ejemplo, SOLAS, 1974, artículo VIII, *b)*, vi), 2).

-
2. En el apartado *a)* del párrafo 1 del proyecto recomendado se plantean esencialmente dos cuestiones. Una de ellas es cómo describir el período que han de cubrir los armadores en el ámbito de la protección de la salud y la atención médica; según el proyecto recomendado, este período empezaría en la fecha de comienzo del servicio. Se previeron dos posibilidades entre corchetes respecto del final de dicho período: ya sea la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada o la fecha de terminación de su contrato. La otra cuestión se refiere al problema de las enfermedades o lesiones cuyos síntomas pueden manifestarse mucho más tarde pero que podrían atribuirse al período abarcado; a este respecto, en el proyecto recomendado se hace referencia a las enfermedades o accidentes de la gente de mar «que se deriven del empleo que desempeñaron durante esas fechas».
 3. Hasta cierto punto, la formulación del apartado *a)* está determinada por la regla correspondiente, ya que las disposiciones de la norma deben estar en conformidad con las disposiciones de la misma. Esta regla (4.2) fue objeto de una discusión pormenorizada en la CTMP. La discusión sobre el párrafo 1 de la regla se centró en la cuestión del alcance de la responsabilidad de los armadores de proporcionar protección a la gente de mar y abarcó los aspectos del apartado *a)* del párrafo 1 de la norma, a los que se ha hecho antes referencia. Se consideró, en particular, la diversidad de las situaciones de empleo según los países. En algunos casos la gente de mar tiene contratos de trabajo de larga duración que abarcan varias décadas, mientras que en otros casos la gente de mar está empleada sólo durante períodos cortos y trabaja para diferentes empleadores. El texto que fue finalmente acordado dice lo siguiente:
 1. Los Miembros deberán velar por que en los buques que enarbolan su bandera se adopten medidas, en conformidad con el Código, que concedan a la gente de mar empleada en los buques el derecho a recibir ayuda y apoyo material del armador en relación con las consecuencias financieras de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo en virtud de ese acuerdo.
 4. Antes de adoptarse la última parte del texto que precede, «o que se deriven del empleo en virtud de ese acuerdo», se solicitó el asesoramiento del Comité de Redacción a fin de «asegurarse de que, tal como estaba redactado, reflejaba las opiniones de la Comisión [Técnica], según las cuales el texto debía garantizar que las consecuencias financieras de la enfermedad, lesión o muerte del marino se limitaran a las consecuencias derivadas del empleo a bordo de los buques o de los viajes desde y hacia el buque, o relacionadas con los mismos» (documento PTMC04-RP6 (Rev.), párrafo 89). La opinión del Comité de Redacción figura en el párrafo 90 del informe. El Comité de Redacción respondió indicando que el párrafo 1 se consideraría en conformidad con las opiniones de la Comisión si se combinara con una nueva disposición ubicada antes del actual párrafo 1 en la norma en la que se defina el concepto de «prestar servicio en virtud de un acuerdo de empleo» a efectos de la regla. La opinión del Comité de Redacción figura en el párrafo 90 del informe en el cual se proporciona también un posible texto para esta nueva disposición. Los representantes de los armadores no estuvieron de acuerdo, sin embargo, con varios elementos de la definición propuesta y prefirieron mantener el párrafo 1 de la regla.
 5. La subsiguiente discusión relativa al párrafo 1 de la norma A4.2 se centró principalmente en la relación entre la labor de la CTMP y la del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. La labor de ese Grupo, con miras a elaborar «soluciones sostenibles a largo plazo mediante las que se aborden los problemas de la garantía financiera con respecto a las indemnizaciones en caso de muerte o lesiones corporales, dejando por el momento de lado la conveniencia o no de que tales

soluciones tuvieran carácter obligatorio»¹⁰, sigue en curso y es posible que no se complete a tiempo para la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo. No obstante, las cuestiones que debían decidirse en relación con el apartado *a)* del párrafo 1 y también con el apartado *b)* de dicho párrafo, que se refiere a la responsabilidad del armador de obtener un seguro que prevea el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de los marinos, estaban relacionadas al parecer con la labor del Grupo Mixto OMI/OIT. Se entendió que el Grupo Mixto estaba examinando tanto la provisión de garantía financiera como el período aplicable de cobertura a los efectos de la garantía financiera en los casos de muerte, lesión y abandono. Los representantes de los armadores prefirieron mantener el texto existente de los apartados *a)* y *b)*, con inclusión de los corchetes y el texto entre corchetes en espera de conocer los resultados de la labor del Grupo mixto. En la Comisión Técnica de la CTMP se llegó a un consenso según el cual las disposiciones de que se trata deberían mantenerse entre corchetes por el momento. No obstante, como resultado de la decisión de la CTMP de suprimir todas las partes del proyecto de convenio que permanecían entre paréntesis al final de la CTMP, no se conservaron estos dos apartados que se consideran ahora como texto no resuelto.

6. De conformidad con la resolución pertinente adoptada por la CTMP, la finalidad de la reunión en abril de 2005 es «asesorar a la Oficina acerca de la redacción de las disposiciones que antes figuraban entre corchetes o entre llaves respecto de las cuales no se ha alcanzado un acuerdo, que pudiera resultar generalmente aceptable». En este caso en particular, sin embargo, hay que tener cuidado para evitar formular propuestas que puedan comprometer el desarrollo o predeterminar los resultados de las discusiones en curso del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT. A reserva de esa consideración, es preferible llegar a un acuerdo sobre una redacción apropiada antes de la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, teniendo presente que es posible que la labor en curso del Grupo mixto de expertos no se haya completado para esa fecha. A este respecto, cabe señalar que la CTMP pudo llegar a un acuerdo sobre la cuestión de la responsabilidad y adoptar el texto para el párrafo 1 de la regla 4.2 que establece la obligación de los Estados de abanderamiento de velar por que los buques que enarboles su bandera adopten medidas «en conformidad con el Código», a fin de otorgar a la gente de mar esos derechos. También proporciona un marco general en el que se estipulan tanto el contenido como los aspectos temporales de esos derechos en la medida en que se relacionen con acontecimientos ocurridos a la gente de mar «mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar» o que «se deriven del empleo en virtud de ese acuerdo». El párrafo 1 de la norma A4.2 prevé la adopción de una legislación nacional que prevea normas mínimas. Esas normas se definen en el párrafo 1 y los otros párrafos de la norma A4.2. A fin de proporcionar orientación a los Miembros y de fomentar una mayor uniformidad con respecto a la naturaleza de las medidas «en conformidad con el Código» es preferible que la norma contenga disposiciones que aborden los dos aspectos del texto no resueltos.
7. *Con respecto al apartado a) del párrafo 1*, una posibilidad consistiría en adoptar un enfoque minimalista, ajustándose a los términos de la norma que figuran en el convenio. Con un enfoque de esta índole, tal vez sería necesario recurrir sin demora al procedimiento simplificado de enmienda para ajustar la norma, de ser necesario, a fin de reflejar las conclusiones resultantes en su debido momento de la labor del Grupo mixto OMI/OIT. Cabe recordar que, en el proyecto recomendado, sólo dos partes del *apartado a) del párrafo 1 de la norma* estaban entre corchetes. Estas partes estaban relacionadas con dos

¹⁰ OMI: *Provisión de garantía financiera: i) Informe sobre la marcha de la labor del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar*, documento LEG 89/76/1, 21 de septiembre de 2004, párrafo 3.

cuestiones. La primera de ellas se refería a saber si habría de conservarse la formulación del Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55), en el que se fija el comienzo y el final del período de cobertura que debe garantizar el armador. En el apartado *a)* del párrafo 1 del artículo 2 de dicho Convenio se define ese período como el período que transcurra entre «la fecha estipulada en el contrato de enrolamiento para el comienzo del servicio y la terminación del contrato». El otro aspecto de que se trata en el apartado *a)* del párrafo 1 se refiere a la cobertura en caso de enfermedades o lesiones «que se deriven del empleo». En vista de la adopción por la CTMP de esa formulación para la regla 4.2, esta frase ya no puede considerarse sin resolver ya que lo esencial de la regla a este respecto tiene que reflejarse en la norma correspondiente.

8. Otra posibilidad consistiría en considerar si se podría llegar a un acuerdo sobre una redacción alternativa. En este sentido, cabe recordar *con respecto al apartado a) del párrafo 1*, que en el proyecto recomendado figuraba una formulación alternativa que fijaría el final del período de cobertura en la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada. Asimismo, los representantes de los armadores presentaron una propuesta de enmienda al apartado *a)* del párrafo 1 en la CTMP que no era admisible en el contexto de tales propuestas, pero que podría resultar útil en el presente contexto. Esta propuesta se refería al período de contratación a bordo, *según lo estipulado en la legislación nacional o en los convenios colectivos*¹¹. La estipulación de dicho período tendrá que estar en consonancia con la parte pertinente de la regla 4.2. Los representantes de los armadores propusieron también una enmienda al párrafo 1 de la regla en sí. Esta propuesta podría considerarse parcialmente aceptable ya que la mayor parte del texto de dicho párrafo en el proyecto recomendado no figuraba entre corchetes. Parte de la redacción propuesta refleja la interpretación de la Comisión Técnica en ese momento (véase el párrafo 4 *supra*). La propuesta decía lo siguiente:

Los Miembros deberán velar por que en los buques que enarboles su bandera se adopten medidas, en conformidad con el Código, para que los armadores asuman la responsabilidad financiera de las consecuencias de toda enfermedad, lesión profesional o muerte ocurrida mientras la gente de mar presta servicio a bordo, incluso durante su permiso para bajar a tierra, y en sus desplazamientos desde o hacia el buque. Ello deberá preverse en todos los casos, salvo cuando la enfermedad o la lesión hayan sido consecuencia de una falta intencionada por parte de la gente de mar¹².

9. *Con respecto al apartado b) del párrafo 1* de la norma A4.2, tal como figuraba en el proyecto recomendado, cabe señalar que todo el texto de este párrafo estaba entre corchetes. Dicho texto se refería a varias cuestiones. Una de ellas estaba relacionada con la exigencia de obtener un seguro que previera el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada; la segunda de ellas se refería al hecho de si esa indemnización debía ser establecida por la legislación nacional o un convenio colectivo; un tercer elemento era la redacción precisa con respecto a la cobertura del seguro, ya que se vinculaba con una lesión profesional, una enfermedad del trabajo o un riesgo profesional y, por último, la cuestión de definir el final del período de cobertura, que también se planteó en relación con el apartado *a)* del párrafo 1. En vista de que la cuestión de la naturaleza obligatoria de la garantía financiera respecto de la indemnización para esos casos parece ser controvertida y de que esta disposición está estrechamente relacionada con el tema de los debates en curso en el Grupo mixto OMI/OIT, la única forma realista de llegar a un

¹¹ Véase OIT: *Compendio de las enmiendas propuestas al proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, 2006*, PTMC/2005/2, Ginebra, 2005, enmienda 96 (C.3/D.36).

¹² Véase OIT: *Compendio de las enmiendas propuestas al proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, 2006*, PTMC/2005/2, Ginebra, 2005, enmienda 95 (C.3/D.33).

consenso en esta etapa parece ser la adopción de un enfoque minimalista como el sugerido para el apartado *a*) del párrafo 1 en el párrafo 7 *supra*. Dado que el Convenio núm. 55 no aborda la cuestión del seguro en este contexto, en el apartado se podría simplemente especificar que el seguro debe ser una de las medidas que han de adoptarse para aplicar la regla 4.2, especialmente por lo que respecta a la cobertura en los casos de muerte y discapacidad prolongada.

Nota 8: Pauta B4.5, párrafo 5

Comentario 34, de la Lista de comentarios y addendum
a la Lista de comentarios, punto 7
Informe de la Comisión núm. 3 de la CTMP,
documento PTMC04-RP6 (Rev.), párrafos 398 a 414

1. El párrafo 5 de la pauta B4.5 se enmarca en la esfera del proyecto de convenio dedicada a la prestación de seguridad social mediante sistemas nacionales, y complementa la protección prevista en las reglas 4.1 y 4.2. El párrafo 5 que figuraba en el proyecto recomendado era un texto que había sido propuesto por la gente de mar en una reunión de expertos celebrada en abril de 2004 para resolver cuestiones sobre esa parte del convenio (véase el punto 7 del addendum a la Lista de comentarios sobre el proyecto recomendado (documento PTMC/04/2)). En el párrafo se indica a los gobiernos, a título orientativo, que, «en principio», toda la gente de mar que trabaja a bordo de un buque debería tener acceso a las mismas ramas de protección social que la gente de mar residente en el Estado de abanderamiento, en la medida en que sea posible y de acuerdo con sus circunstancias nacionales. La idea es parecida a la contenida en los artículos 18 y 20 del Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165) en relación con la igualdad de trato respecto de las prestaciones ofrecidas por los sistemas nacionales y los armadores.
2. La Comisión Técnica núm. 3 examinó el párrafo 5 y debatió en profundidad su significado. Una representante gubernamental dijo que su contenido no estaba claro y propuso sustituir ese párrafo por una disposición en la que se aclarase que el Estado de abanderamiento podría optar por extender la cobertura de la gente de mar a las lesiones profesionales. Otros representantes gubernamentales se mostraron partidarios de suprimir ese párrafo, bien porque resultaba anticuado, bien porque reiteraba algunas obligaciones relativas a la responsabilidad del Estado de abanderamiento ya previstas en la norma. Los representantes de la gente de mar y dos representantes gubernamentales propusieron trasladar ese párrafo a la norma para reforzar aún más la responsabilidad del Estado de abanderamiento en el control de la protección. Los representantes de los armadores y otros representantes gubernamentales discreparon de ese cambio, pues supondría un obstáculo a la ratificación. La Comisión remitió el texto a la Comisión de Organización de Labores con la propuesta de que se mantuviera entre corchetes. La Comisión de Organización de Labores devolvió el texto a la Comisión para que lo examinara de nuevo y tomara una decisión al respecto (incluirlo o eliminarlo). Los representantes de la gente de mar dijeron que ese párrafo era de fundamental importancia y que deseaban trasladarlo a las normas. Los representantes de los armadores eran partidarios de eliminarlo. La Comisión Técnica llegó a la conclusión de que no se podía avanzar más a ese respecto y que el texto debía mantenerse entre corchetes. A raíz de la decisión de la CTMP de suprimir todo el texto que figuraba entre corchetes, esa disposición se eliminó del proyecto de convenio y debe considerarse texto no resuelto.
3. A juzgar por el debate mantenido en la CTMP, el párrafo plantea importantes problemas a muchos representantes, a pesar de su formulación, que podría adaptarse a casi todas las circunstancias. Algunos consideraban que era una cuestión de equidad entre los trabajadores que prestaban servicios a bordo de un buque relacionada con la obligación del

Estado de abanderamiento de reglamentar las condiciones sociales a bordo. Para otros se trataba de una disposición problemática, ya que parecía presuponer la obligación de ofrecer prestaciones a los no residentes si su país de residencia no les proporcionaba las mismas prestaciones que el Estado de abanderamiento, lo que era incompatible con la norma, que tomaba la residencia como base de la protección. De conformidad con el párrafo 1 de la norma A4.5, los Miembros deben ofrecer por lo menos tres de las nueve posibles ramas de seguridad social, y es de prever que no elijan las mismas.

4. Cabe señalar que todos los mandantes han reconocido que el Estado de abanderamiento desempeña una función primordial en lo que respecta a la protección de la seguridad social. En particular, en el párrafo 5 de la norma A4.5 se hace hincapié en las responsabilidades del Estado de abanderamiento de garantizar la protección de la seguridad social en los buques que enarbolan su bandera, teniendo en cuenta lo dispuesto en las reglas 4.1 y 4.2 y las obligaciones generales en virtud de la legislación internacional (por ejemplo, el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar). El párrafo 6 de la norma también parece abordar los problemas a los que se enfrentan los Estados del pabellón debido a los distintos sistemas de protección económica y social de la gente de mar. El principio contenido en el párrafo 5 de la pauta tal vez podría entenderse teniendo en cuenta la obligación establecida en el párrafo 6. Al mismo tiempo, el principio que figura en el párrafo 5 de la pauta B4.5, o al menos la terminología propuesta, pese a la expresión «de acuerdo con sus circunstancias nacionales, y en la medida en que sea posible», parece plantear graves problemas a algunos países en este momento. Al igual que sucede con muchos otros aspectos del trato de la protección de la seguridad social previstos en el convenio refundido, que aspira a «lograr progresivamente una cobertura completa en materia de seguridad social», el camino hacia el consenso puede radicar en encontrar una formulación que permita establecer claramente que ese principio es un objetivo que debe conseguirse y no una norma ni una pauta encaminadas a adoptar medidas inmediatas.

Nota 9: Título 5, párrafo 3

Comentario 35, puntos 6 y 7, de la Lista de comentarios. Véase también el comentario 13 sobre el procedimiento simplificado de enmienda Informe de la Comisión núm. 1 de la CTMP, documento PTMC04-RP4 (Rev.), párrafos 177, 178 y 181 a 185

1. El párrafo 3 del Título 5 del proyecto recomendado se centraba en la modificación de las disposiciones del Código mediante el procedimiento simplificado de enmienda. En el artículo XV del Convenio se permite enmendar el Código de esa manera «salvo que se indique expresamente otra cosa». El párrafo 3 limitaría esa posibilidad en el caso del Título 5, relativo al cumplimiento y control de la aplicación. Sólo se podría recurrir al procedimiento simplificado previsto en el artículo XV para la parte B del Código y en los anexos a la parte A del Título 5. Las disposiciones de la parte A del Código únicamente podrían enmendarse a través del procedimiento de ratificación expresa establecido en el artículo XIV.
2. En la CTMP, varios representantes gubernamentales apoyaron la disposición propuesta, ya que los gobiernos debían poder determinar con claridad los recursos que exigía y los compromisos que entrañaba la ratificación del convenio, en especial en relación con la inspección y la certificación. Por ese motivo, consideraban que tampoco debería existir la posibilidad de enmendar los anexos a la parte A del Código del Título 5. Habida cuenta de las posiciones de muchos gobiernos y de la necesidad de conseguir una amplia ratificación, los representantes de los armadores también respaldaron la inclusión del párrafo 3 en el convenio. Los representantes de la gente de mar se opusieron a la inclusión de ese párrafo.

Señalaron que en el convenio propuesto se exploraban nuevas esferas en relación con la inspección del trabajo, que los mecanismos de control de la aplicación tenían que superar la prueba del tiempo y que la realización de cualquier ajuste necesario requeriría mucho tiempo si se descartaba el procedimiento simplificado. Por otra parte, el procedimiento de votación establecido en el artículo XV evitaría ajustes precipitados. Sin embargo, llegaron a la conclusión de que correspondía a los gobiernos tomar una decisión al respecto.

3. Puesto que se trata de una cuestión que incumbe fundamentalmente a los gobiernos, a ellos están dirigidas las consideraciones que figuran a continuación:

- a) Dado el carácter innovador de muchas disposiciones del Título 5, en especial para la OIT, y del creciente grado de detalle que presenta ahora esa parte del Código, tal vez haya que ajustar el sistema descrito en el Código, como señalaron los representantes de la gente de mar. Los gobiernos podrían ser en muchas ocasiones los principales beneficiarios de ese tipo de ajustes, ya que la flexibilidad en la aplicación de la parte A del Código mediante disposiciones sustancialmente equivalentes no se aplicaría al Título 5, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 de dicho Título.
- b) La obligación de aplicar el procedimiento de enmienda previsto en el artículo XIV podría conllevar retrasos considerables en la entrada en vigor. El procedimiento de enmienda simplificado será más rápido en lo que respecta a la fase de presentación del texto a la Conferencia Internacional del Trabajo, ya que no se discutirá la posibilidad de introducir enmiendas a la propuesta: la única decisión que deberá tomar la Conferencia es si aprueba o no los textos propuestos por un comité tripartito especial. Sin embargo, la demora más importante del procedimiento del artículo XIV se producirá en una etapa posterior, al esperar que se alcance el número de ratificaciones necesarias para la entrada en vigor previsto en el párrafo 5 del artículo XIV (véase la nota 4 *supra*). Ello podría sobrepasar en varios años el límite máximo de dos años establecido para el procedimiento simplificado (párrafo 7 del artículo XV) por las dificultades que suelen tener los países para incluir este tipo de cuestiones en el programa de sus parlamentos nacionales.
- c) Una cuestión sin duda pertinente es determinar las ventajas que ofrece el procedimiento de ratificación expresa del artículo XIV frente al procedimiento simplificado del artículo XV. La hipótesis de que el procedimiento previsto en el artículo XIV dificultaría la adopción de enmiendas no parece estar demasiado fundada: mientras que el procedimiento de introducción de enmiendas del artículo XIV será más caro y requerirá más tiempo, las garantías establecidas en el artículo XV contra las enmiendas que no cuentan con el apoyo de todos los mandantes parecerían oportunas; de hecho, los gobiernos podrían juzgar excesiva una enmienda propuesta cuando su efecto fuera, por ejemplo, reducir los costos de inspección o lograr una mayor coordinación entre las inspecciones previstas en el convenio y las exigidas por los convenios de la OMI. Esas garantías empiezan por el Comité Tripartito Especial, en concreto, cuando una decisión no sale adelante si más de la mitad de los gobiernos ratificantes está ausente o si por lo menos la mitad de los gobiernos representados (es decir, el 25 por ciento del número total de votos) no emite un voto favorable (véanse los apartados *a*) y *c*) del párrafo 4 del artículo XV). La siguiente garantía es la mayoría de dos tercios necesaria para que la Conferencia Internacional del Trabajo apruebe la enmienda (párrafo 5 del artículo XV). En ese caso, aunque al menos la mitad de los gobiernos representados en el Comité Tripartito Especial vote a favor de la enmienda, ésta se considerará desestimada si un determinado porcentaje de los gobiernos ratificantes (un tercio, en el caso de los convenios de la OMI (véase la nota 6 *supra*)) manifiesta su disconformidad dentro del plazo prescrito (párrafo 7 del artículo XV). Por último, las enmiendas que entren en vigor no se aplicarán a los gobiernos que hayan expresado su desacuerdo dentro del plazo prescrito (párrafo 8 del artículo XV).

-
- d)* De forma análoga, tampoco parecería estar fundada la suposición de que las enmiendas previstas en el artículo XV no reciben toda la consideración que debieran. Las propuestas primero son examinadas por la Oficina y después se distribuyen a todos los Miembros de la Organización, a fin de que formulen observaciones o sugerencias, para lo cual suelen contar con un plazo de seis meses (párrafo 3 del artículo XV). El Comité Tripartito Especial examina las propuestas, observaciones y sugerencias, y la Conferencia Internacional del Trabajo debate las ventajas e inconvenientes de las enmiendas adoptadas. Los Miembros ratificantes normalmente disponen de un plazo de dos años para examinar las enmiendas aprobadas (párrafo 6 del artículo XV).
- e)* El procedimiento del artículo XIV parece presentar dos ventajas fundamentales (aparte de proteger a los gobiernos frente a cualquier posible falta de diligencia al examinar las enmiendas). La primera de ellas es la presentación de las enmiendas a los parlamentos nacionales, que suele formar parte del proceso constitucional de los países previo a la ratificación de un convenio. En realidad, en el artículo XV se permite a los gobiernos aceptar una enmienda mediante una notificación expresa (apartado *a)* del párrafo 8). Sin embargo, si varios gobiernos consideran, por ejemplo, que una enmienda de cuestiones muy concretas de la parte A del Código reviste una importancia suficiente como para exigir o justificar su presentación al parlamento, el procedimiento del artículo XIV parece preferible a las medidas unilaterales contempladas en el apartado *a)* del párrafo 8 del artículo XV.
- f)* La segunda ventaja se manifestaría en el caso de enmiendas de especial interés para los gobiernos que estudian la posibilidad de ratificar el nuevo convenio, por ejemplo si les permite o facilita la ratificación. En el procedimiento previsto en el artículo XIV, los gobiernos no ratificantes tendrían los mismos derechos de participación que los que hubieran ratificado el convenio. De conformidad con el artículo XV, podrían proponer enmiendas, formular observaciones sobre enmiendas propuestas por otros Miembros y participar plenamente en la decisión de la Conferencia Internacional del Trabajo relativa a la aprobación o desestimación de las enmiendas. Sin embargo, puesto que las enmiendas del artículo XV se refieren a cuestiones específicas relacionadas con la manera en que los Estados ratificantes deben cumplir las obligaciones establecidas en el convenio, ellos serían los únicos que podrían participar en la votación sobre la adopción de una enmienda en el Comité Tripartito Especial, y las enmiendas aprobadas sólo se presentarían a los Miembros ratificantes para su aceptación tácita.
4. Por consiguiente, podría haber casos, como los señalados en los apartados *e)* y *f)* del párrafo anterior, en que tal vez fuera mejor enmendar el Código, al menos en el marco del Título 5, de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo XIV. Además, quizás se estime oportuno que el convenio mantenga la flexibilidad necesaria para que las enmiendas que se consideren útiles de forma generalizada puedan entrar en vigor rápidamente. Por tanto, se propone que se tengan en cuenta tres posibles opciones: *a)* adoptar el párrafo 3 del Título 5 propuesto y excluir por completo el procedimiento de enmienda simplificado para la parte A del Código y posiblemente también para los anexos a la parte A; *b)* suprimir el párrafo 3 propuesto, y permitir que el Código pueda enmendarse en ese Título de la misma manera que en los otros, ya sea mediante el procedimiento del artículo XV o del artículo XIV, o *c)* adoptar una solución intermedia.
5. Una solución intermedia podría ser confiar esa cuestión al Comité Especial Tripartito. Ello estaría en consonancia con la función básica del Comité de ser el medio a través del cual el Consejo de Administración examine continuamente el funcionamiento del convenio (párrafo 1 del artículo XIII). En el párrafo 3 se podría, por ejemplo, establecer la obligación de que el Comité Tripartito Especial remitiera al Consejo de Administración las enmiendas propuestas a la parte A del Código del Título 5 (o a los anexos a la parte A) con

miras a su inclusión en el orden del día de la Conferencia, a fin de examinarlas de conformidad con lo dispuesto en el artículo XIV, a menos que el Comité decida otra cosa por mayoría simple, incluidos los votos favorables de la mayoría de los gobiernos ratificantes. Para tomar esa decisión, el Comité tendría en cuenta cualquier observación formulada a ese respecto durante la fase previa de distribución del texto de la enmienda a todos los Miembros de la OIT.

6. La *Nota explicativa sobre el Reglamento y el Código*, que figura a continuación de los artículos, deberá ajustarse si el párrafo 3 del Título 5 propuesto se adopta de una forma u otra. Será preciso insertar una referencia a ese párrafo en el espacio en blanco que hay en el párrafo 4 de la Nota explicativa, del tenor «con una excepción (véase el párrafo 3 del Título 5 del Convenio)».

Nota 10: Norma A5.1.3, párrafos 9, 10 y 11, y pauta B5.1.3

Comentario 36, punto 7, c), de la Lista de comentarios
Informe de la Comisión núm. 1 de la CTMP,
documento PTMC04-RP4 (Rev.),
párrafos 264 a 267 y 384 a 389

1. En la norma A5.1.3 del proyecto de convenio, hay un espacio en blanco entre los párrafos 8 y 12. Ello se debe a que el contenido de los párrafos intermedios 9 a 11 del proyecto recomendado no se debatió en la CTMP. En el proyecto recomendado, la mayor parte del texto contenido en estas disposiciones figuraba entre llaves { } en la medida en que debía discutirse más a fondo, si bien no se consideraba controvertido. Del proyecto de convenio adoptado por la CTMP y la discusión celebrada con respecto a otras disposiciones conexas¹³ se desprende claramente que los participantes en la CTMP aprobaron la idea de una declaración y un certificado, expedidos bajos los auspicios del Estado de abanderamiento, los cuales aportarían pruebas *prima facie* del cumplimiento de la legislación nacional por la que se aplica el Convenio. El asunto relativo a los párrafos que actualmente se consideran no resueltos está principalmente relacionado con las cuestiones de la forma del certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima. Si bien hay aspectos conexos de contenido en lo que atañe a la lista de cuestiones que deben ser inspeccionadas, éstos se plantean más directamente en relación con los anexos A5-I y A5-III, discutidos *infra* (en la nota 20). En cuanto a la forma, el párrafo 9 del proyecto recomendado aplicaba simplemente el párrafo 3 de la regla 5.1.3, por el cual se exige que el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima se ajusten al «modelo prescrito en el Código». Los modelos de certificado y de declaración figurarían en el anexo A5-II (véase la nota 21 *infra*). En los párrafos 10 y 11 del proyecto recomendado se estipulaba el contenido de la declaración de conformidad laboral marítima. Un pequeño Grupo de Trabajo del Grupo Gubernamental que participó en la CTMP examinó los párrafos 10 y 11, y propuso un nuevo párrafo 10 para sustituirlos a fin de simplificar los requisitos de la declaración, que constaría de dos partes y no de tres como en el proyecto recomendado. El Presidente del Grupo de Trabajo informó a la Comisión núm. 1 sobre los resultados de la labor del Grupo¹⁴.
2. Los párrafos y la estructura propuesta de los dos documentos no parecen ser controvertidos, sino que requieren simplemente un examen tripartito; su texto se recoge a continuación — el párrafo 9 según figura en el proyecto recomendado y el párrafo 10 en su

¹³ Véanse, por ejemplo, los párrafos 228 a 263 y 268 a 316 del documento PTMC04-RP4 (Rev.).

¹⁴ Véase el párrafo 265 del documento PTMC04-RP4 (Rev.).

forma sugerida por el Grupo de Trabajo del Grupo Gubernamental (con una adición ¹⁵ a fin de armonizar la disposición con los términos del modelo de declaración de conformidad laboral marítima propuesto por dicho Grupo (véase la nota 21 *infra*)):

9. El certificado de trabajo marítimo, el certificado provisional de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral se redactarán conforme a los modelos facilitados en el anexo A5-II.

10. La declaración de conformidad laboral deberá adjuntarse al certificado de trabajo marítimo. Constará de dos partes:

- a) la Parte I deberá redactarla la autoridad competente; en ella se deberán indicar las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo que están plenamente incorporadas en los requisitos nacionales, así como los requisitos nacionales que no dimanen de las disposiciones expresas del Convenio. En ella también se deberá hacer referencia a los requisitos específicos para cada tipo de buque previstos en la legislación nacional. Recogerá toda disposición sustancialmente equivalente adoptada en virtud del párrafo 3 del artículo VI del presente Convenio.
- b) la Parte II también deberá redactarla el armador, y la autoridad competente deberá certificar que satisface los objetivos de la presente disposición. En ella se deberán indicar las medidas adoptadas para velar por el cumplimiento durante los períodos comprendidos entre las inspecciones, así como las medidas propuestas para garantizar que haya una mejora continua.

3. Esta estructura simplificada en dos partes para la presentación de la información exigida queda reflejada en los proyectos de documentos modelo presentados en los anexos D, E y F de estas notas y discutidos en la nota 21.

4. La simplificación de la declaración de conformidad laboral marítima en la norma A5.1.3, así como del modelo pertinente de los anexos, requeriría algunos cambios en la correspondiente pauta B5.1.3. El texto de la pauta B5.1.3 se aprobó en la CTMP, y todo cambio propuesto a estas alturas debería considerarse como resultante de las decisiones adoptadas sobre el texto no resuelto de la norma. El Grupo de Trabajo señaló que sería necesario sustituir las referencias a la «Parte III» de la declaración por referencias a la «Parte II» y recomendó la siguiente nueva redacción de los dos primeros párrafos de la pauta B5.1.3, en los cuales se dan orientaciones acerca del párrafo propuesto en relación con la norma:

1. Las indicaciones sobre las disposiciones nacionales que se han de incluir en la Parte I de la declaración de conformidad laboral marítima, deberían incluir o ir acompañadas de referencias a las disposiciones legislativas relativas a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar sobre cada uno de los aspectos generales que se enumeran en el anexo A5-I. Cuando la legislación nacional siga exactamente los requisitos indicados en el Convenio, bastará una referencia. En todos los demás casos, debería darse una explicación concisa.

2. Cuando una disposición del Convenio se aplique a través de equivalencias sustanciales según lo previsto en el párrafo 3 del artículo VI, éstas deberían identificarse, ya sea en relación con la disposición en cuestión o en una sección aparte.

¹⁵ En el apartado b) se han añadido las palabras «y la autoridad competente deberá certificar que satisface los objetivos de la presente disposición».

Nota 11: Norma A5.1.3, párrafo 17

Comentario 36, punto 7, g), de la Lista de comentarios
Informe de la Comisión núm. 1 de la CTMP,
documento PTMC04-RP4 (Rev.), párrafos 298 a 306

1. En el proyecto recomendado, la norma A5.1.3 incluía un párrafo 17 sobre la retirada del certificado de trabajo marítimo por la autoridad competente o una organización reconocida. La cuestión no resuelta fue la del motivo de la retirada. En el proyecto recomendado, el motivo indicado era «si existen pruebas de que el buque de que se trate no cumple lo dispuesto en el presente Convenio y el buque no ha adoptado ninguna medida correctiva». La disposición del proyecto recomendado reflejaba las sugerencias realizadas por expertos gubernamentales durante la cuarta reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel.
2. En la CTMP, los representantes de la gente de mar apoyaron la disposición tal como se había redactado en el proyecto recomendado. El Grupo Gubernamental había sugerido que la palabra «cabalmente» calificara a «cumple», y los representantes de los armadores preferían unos términos que indicaran que la retirada sólo podía producirse en caso de violación grave del Convenio. Los términos «cumple cabalmente» y «violación sustancial» se remitieron al Comité de Redacción de la CTMP para que éste dictaminara al respecto. El Comité de Redacción indicó que ninguno de los dos términos era lo suficientemente claro y podían crear confusión con respecto a otras disposiciones del Convenio.
3. Podría ser útil, antes que nada, identificar los motivos por los que se quiere contar con una disposición sobre la retirada del certificado de trabajo marítimo, teniendo en cuenta que ya existe una disposición, a saber, el párrafo 15 de la norma, que determina las circunstancias en las cuales un certificado dejará de tener validez, así como otras disposiciones que sancionan las violaciones graves o «sustanciales». En particular, en el párrafo 17 de la norma A5.1.4 se exige prever y aplicar eficazmente «sanciones adecuadas y otras medidas correctivas para los casos de violación de las disposiciones del presente Convenio». La necesidad de impedir que un buque abandone el puerto hasta que se haya subsanado un incidente grave de incumplimiento también se toma en consideración en la medida más concreta prevista en el apartado c) del párrafo 7 de la norma A5.1.4, en virtud del cual debe facultarse a los inspectores para, «cuando tengan motivos para considerar que un caso de incumplimiento entraña una transgresión grave de los requisitos (inclusive los derechos de la gente de mar) previstos en el presente Convenio, o representa un grave peligro para la seguridad o la salud o la integridad de la gente de mar, prohibir que un buque abandone el puerto hasta que se hayan adoptado las medidas oportunas».
4. Por lo general, un privilegio o derecho se retira cuando dejan de aplicarse las condiciones para las que se concedió. En este sentido, cabe destacar que la disposición del proyecto recomendado no hace hincapié en el incumplimiento de los requisitos del Convenio *per se*, sino más bien en el hecho de que el armador no haya adoptado ninguna medida correctiva. Este era el principio enunciado en el párrafo 17. Un aspecto importante del sistema de certificación que se contemplará en el nuevo Convenio es la confianza en que los propios armadores cuenten con procedimientos adecuados, y los apliquen, a fin de garantizar el mantenimiento oportuno y continuo de las normas de dicho Convenio. Por consiguiente, sería razonable sugerir que el certificado se expida partiendo del supuesto de que los armadores implicados pueden y quieren desempeñar esta función. De ser así, la retirada del certificado se justificaría si los armadores no respetaran esta condición, por ejemplo en caso de violación grave de los requisitos del Convenio o de falta de actuación grave en lo que se refiere al cumplimiento de sus responsabilidades en virtud de la declaración de conformidad laboral marítima. Un enfoque de este tipo quizás pudiera considerarse análogo al relativo a la retirada de la documentación expedida según lo dispuesto en el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS), adoptado de conformidad con las reglas del capítulo IX del Convenio SOLAS de 1974. En virtud de lo dispuesto en

las Directrices para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad, un documento de cumplimiento (DC) debería retirarse si no se solicita la verificación periódica (auditoría del sistema de gestión a fin de garantizar un cumplimiento continuo) o si existen pruebas de un incumplimiento grave del Código IGS. En estas Directrices se emplean los términos «incumplimiento» e «incumplimiento grave» para describir aquellas situaciones en las que se incumple el plan del sistema de gestión de la seguridad (SGS) consignado en el DC. Un «incumplimiento grave» se define como «una discrepancia identificable que constituye una amenaza grave para el personal o la seguridad del buque o entraña un riesgo grave para el medio ambiente y que exige medidas correctivas inmediatas»; además, la ausencia de una aplicación efectiva y sistemática del Código IGS también se considera un incumplimiento grave ¹⁶.

5. Por lo tanto, si la redacción del párrafo 17 no resulta apropiada, un posible enfoque sería el de indicar explícitamente que, de existir pruebas de que un armador no puede o no quiere aplicar eficazmente medidas que garanticen el cumplimiento de los requisitos del Convenio, el certificado se retiraría. En particular, semejante prueba se obtendría cuando una inspección revelara una violación grave de estos requisitos, la cual debiera haber sido evitada o detectada y rectificadas de inmediato si los procedimientos de tramitación de quejas a bordo se hubieran aplicado adecuadamente, o en aquellos casos en que los inspectores hubieran exigido repetidamente al buque rectificar los mismos tipos de deficiencias. De adoptarse un enfoque de este tipo, el motivo de la retirada de un certificado podría redactarse en los siguientes términos:

«si debido a la frecuencia o gravedad de los casos de incumplimiento o por cualquier otra razón se desprende claramente que el armador implicado no puede o no quiere adoptar las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de la legislación nacional por la que se aplican los requisitos del presente Convenio a bordo del buque para el cual se expidió el certificado».

Nota 12: Regla 5.1.5, norma A5.1.5 y pauta B5.1.5

Comentario 36, puntos 13 y 14, de la Lista de comentarios
Informe de la Comisión núm. 1 de la CTMP,
documento PTMC04-RP4 (Rev.), párrafos 363 y 364

1. La regla 5.1.5 y las disposiciones conexas del Código, recogidas en el proyecto recomendado, hacían referencia a los procedimientos de tramitación de quejas a bordo. En el proyecto recomendado, la mayoría de las disposiciones referentes a esta cuestión no figuraban entre corchetes o llaves, puesto que no se consideraban controvertidas. Estas disposiciones se inspiraban en una propuesta inicialmente presentada en una comunicación conjunta de los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar ¹⁷, en la cual hubo un consenso general sobre los procedimientos de tramitación de quejas a bordo o

¹⁶ Véanse asimismo OMI: *Procedimientos relativos a los incumplimientos graves que se observen con respecto a lo prescrito en el Código IGS*, documento MSC/Circ.1059, MEPC/Circ.401 de 16 de diciembre de 2002, el cual estipula, en el párrafo 1 del anexo, que un incumplimiento grave identificado en una auditoría se podrá convertir en mero incumplimiento si la administración o la organización reconocida consideran que se han tomado medidas correctivas eficaces y que «se acordará un plan de una duración máxima de tres meses para que puedan llevarse a cabo las medidas correctivas necesarias».

¹⁷ *Comunicación conjunta de los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar relativa a procedimientos provisionales de presentación de reclamaciones*, proyecto enmendado de 6 de febrero de 2003, presentada al Subgrupo del Grupo de Trabajo tripartido de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo.

procedimientos «internos», con algunas discrepancias referentes, sobre todo, a la cuestión de los sistemas existentes en tierra para tramitar las quejas presentadas por la gente de mar sobre una violación de sus derechos con arreglo a la legislación nacional por la que se aplica el Convenio. La cuestión de los procedimientos de tramitación de quejas en tierra se examina más adelante, en la nota 18. A pesar del consenso previo alcanzado sobre la norma y las pautas, no se incluyó ninguna disposición relativa a los procedimientos de tramitación de quejas a bordo en el proyecto de convenio, ya que no se llegó a un acuerdo sobre la redacción precisa de los párrafos que enunciaban estos principios básicos en la regla 5.1.5. Por consiguiente, la regla, la norma y la pauta deben considerarse como un todo y como una cuestión no resuelta.

2. Es importante situar la cuestión de las quejas de la gente de mar sobre las condiciones de trabajo en el sistema general relativo al cumplimiento y el control de la aplicación contenido en el Título 5. El Estado de abanderamiento tiene la obligación principal de garantizar que los buques que enarbolan su bandera cumplan la legislación nacional por la que se aplica el Convenio, a cuyo efecto expide certificados. Sin embargo, teniendo en cuenta la naturaleza de la navegación, es difícil que el Estado de abanderamiento identifique todo incumplimiento de la legislación nacional. El Estado de abanderamiento puede garantizar un cumplimiento continuo a través de las inspecciones requeridas y de la ayuda que constituye la inspección por el Estado del puerto, la cual permitirá confirmar este cumplimiento continuo. La otra forma en que el Estado de abanderamiento puede garantizar el cumplimiento es a través de sistemas que permitan a aquellas personas protegidas por la legislación (la gente de mar) plantear sus inquietudes con respecto a posibles incumplimientos de la legislación nacional. En su defecto, el Estado de abanderamiento no estará cumpliendo debidamente su obligación de aplicar y hacer cumplir eficazmente las leyes por las que hace efectivo el Convenio. Los procedimientos de tramitación de quejas a bordo son un mecanismo por medio del cual el armador puede identificar y abordar posibles incumplimientos de la legislación nacional por la que se aplica el Convenio o cuestiones conexas antes de que el asunto requiera la intervención de la administración del Estado de abanderamiento o el recurso a otros procedimientos judiciales.
3. Tal como se indicó anteriormente, el elemento que ha sido objeto de controversia es el principio básico subyacente a los procedimientos de tramitación de quejas a bordo, más que los pormenores sobre los procedimientos adecuados descritos en el resto de disposiciones sobre el tema. Efectivamente, hubo pocas propuestas de enmienda de las disposiciones pertinentes (las cuales no figuran entre corchetes o llaves). Por consiguiente, podría ser útil examinar en primer lugar el texto que anteriormente no era controvertido y, seguidamente, tratar de elucidar los principios básicos que pueden inferirse de ese texto.
4. El texto figura en los párrafos 2 o 3 y 3 o 4 de la regla, así como en la norma y la pauta, del proyecto recomendado. Las enmiendas presentadas a la CTMP se han incluido en las disposiciones que figuran a continuación a fin de poder tener plenamente en cuenta todos los aspectos, y figuran entre corchetes y en negrita. Estas enmiendas se examinan en los párrafos 5 y 6 *infra* ¹⁸.

¹⁸ En este contexto, también cabría mencionar una enmienda propuesta por la gente de mar (enmienda 118 C.1/D.11) para insertar un nuevo párrafo en la regla 5.1.1, que diría lo siguiente: «La gente de mar, así como los armadores y todas las demás personas, son iguales ante la ley y tienen derecho a igual protección de la ley, y no serán objeto de discriminación alguna por lo que se refiere al acceso a los tribunales de justicia o a cualquier otro mecanismo de solución de conflictos».

Regla 5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

Los Miembros deberán prohibir y sancionar toda forma de hostigamiento de los marinos que hayan presentado una queja. **El término «hostigamiento» designa toda acción [lesiva] que cualquier persona emprenda contra un marino por haber presentado éste una queja que no sea manifiestamente abusiva ni malintencionada** ¹⁹.

Las disposiciones de la presente regla y de las secciones conexas del Código no irán en detrimento del derecho de la gente de mar de obtener reparación a través de cualesquiera medios legales que estime apropiados.

Norma A5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

1. Sin perjuicio de que en la legislación nacional o en los convenios colectivos pudiera preverse un ámbito de aplicación más amplio, la gente de mar podrá recurrir a los procedimientos de tramitación de quejas a bordo para presentar quejas relativas a cualquier asunto que se alegue constituye una violación de las disposiciones del presente Convenio.

2. En su legislación nacional, todo Miembro deberá velar por que se establezcan procedimientos de tramitación de quejas a bordo que cumplan lo dispuesto en la regla 5.1.5. Con dichos procedimientos se procurará resolver las quejas en el nivel más bajo posible; no obstante, la gente de mar tendrá en todos los casos derecho a presentar sus quejas directamente al capitán y, de ser necesario, a autoridades competentes ajenas al buque.

3. El procedimiento de tramitación de quejas a bordo deberá incluir el derecho de los marinos de ser acompañados o de estar representados durante el proceso de tramitación de la queja, así como la protección frente a todo posible hostigamiento de la gente de mar que presente quejas. [El término «hostigamiento» designa toda acción lesiva que cualquier persona emprenda contra un marino por haber presentado éste una queja que, a todas luces, no es abusiva ni malintencionada] ²⁰.

4. [Deberá proporcionarse a toda la gente de mar, junto con una copia del acuerdo de empleo de la gente de mar, una copia de los procedimientos de tramitación de quejas aplicables a bordo del buque, que incluya informaciones sobre cómo contactar con la autoridad competente del Estado de abanderamiento y del país de residencia de la gente de mar, cuando no sea el mismo Estado, y el nombre de una o varias personas a bordo del buque que puedan, a título confidencial, proporcionar asesoramiento imparcial a la gente de mar sobre sus quejas, así como asistencia respecto de los procedimientos de tramitación de quejas aplicables a bordo de los buques]. **A bordo del buque deberá disponerse de un ejemplar del documento en el que se describen los procedimientos de tramitación de quejas** ²¹.

Pauta B5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

1. A reserva de lo previsto en otras disposiciones pertinentes de un convenio colectivo aplicable, la autoridad competente, en estrecha consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, debería establecer un modelo de procedimiento justo, expedito y bien documentado de tramitación de las quejas que se presenten a bordo de los buques que enarboles su bandera.

2. Al establecer estos procedimientos deberían considerarse los siguientes aspectos:

¹⁹ Enmienda 141: C.1/D.67, párrafos 2 y 3 de la regla 5.1.5. Presentada por los armadores. Propuesta: Después del actual texto, *añádanse* las siguientes palabras: «El término «hostigamiento» designa toda acción que cualquier persona emprenda contra un marino por haber presentado éste una queja que no sea manifiestamente abusiva ni malintencionada».

²⁰ Enmienda 142: C.1/D.66, párrafo 3 de la norma A5.1.5. Presentada por los armadores. Propuesta: *suprímase* la segunda frase.

²¹ Enmienda 143: C.1/D.70, párrafo 4 de la norma A5.1.5. Presentada por los armadores. Propuesta: *Sustitúyase* el actual párrafo 4 por un nuevo párrafo del siguiente tenor: «A bordo del buque deberá disponerse de un ejemplar del documento en el que se describen los procedimientos de tramitación de quejas».

-
- a) en los casos en que la queja se refiera específicamente a la persona a quien ésta deba presentarse o incluso al capitán del buque, la gente de mar debería poder dirigirse directamente al capitán y recurrir a instancias externas, y
 - b) para evitar problemas de hostigamiento de la gente de mar por haber presentado una queja sobre cualquier asunto que abarque el presente Convenio, los procedimientos deberían fomentar la designación de una persona a bordo que aconseje a la gente de mar sobre los recursos que tiene a su disposición y, si lo solicita el marino que presente la queja, asista también a las reuniones o audiencias que se celebren sobre el objeto de la queja.

3. Los procedimientos discutidos durante el proceso de consultas deberían abarcar, como mínimo, los siguientes extremos:

- a) las quejas deberían remitirse en primer lugar al jefe del departamento del marino que presente la queja o a su oficial superior;
- b) el jefe del departamento o el oficial superior deberían tratar de resolver el asunto en los plazos prescritos conforme a la gravedad de las cuestiones planteadas;
- c) si el jefe del departamento o el oficial superior no pueden resolver la queja a satisfacción del marino, este último la pueda remitir al capitán, quien debería ocuparse personalmente del asunto;
- d) los marinos deberían tener derecho en todo momento a hacerse acompañar y representar por otro marino de su elección a bordo del buque de que se trate;
- e) deberían registrarse todas las quejas y decisiones que se adopten al respecto y proporcionarse una copia a la gente de mar interesada;
- f) si una queja no puede resolverse a bordo, debería remitirse en tierra al armador, quien debería contar con un plazo adecuado para resolver el asunto, cuando corresponda, en consulta con la gente de mar interesada o cualquier otra persona que la gente de mar designe como representante, y
- g) en cualquier caso, la gente de mar debería tener derecho a presentar una queja directamente ante el capitán y el armador y las autoridades competentes.

5. Las propuestas de enmienda de este texto fueron hechas durante la CTMP por el Grupo de los Armadores. Dos de las propuestas de enmienda tendrían por resultado trasladar la definición del término «hostigamiento» desde la norma A5.1.5 (párrafo 3) a la regla 5.1.5 misma, suprimiendo al mismo tiempo la palabra «lesiva» que califica la palabra «acción». El principal efecto jurídico sería evitar que la norma fuera modificada ulteriormente de una manera incongruente con la definición. Por lo que se refiere a la expresión «acción lesiva», al parecer sería necesario mantener en la definición esta formulación o una equivalente, pues de otra forma el término «hostigamiento» podría abarcar, por ejemplo, las medidas que tome un capitán para elogiar a los marinos que hayan tenido el valor de presentar una queja respecto de una situación hasta entonces desconocida por el capitán.

6. La otra propuesta consistía en sustituir el párrafo 4 de la norma A5.1.5 por el texto siguiente: «se deberá disponer a bordo del buque de una copia de los procedimientos de tramitación de quejas». Sin restar vigor a la orientación principal de la obligación contenida en este párrafo del proyecto recomendado, la propuesta de modificación tendría por efecto excluir otros dos elementos que parecen importantes. El primero se refiere a que la gente de mar debería en la práctica estar informada de la existencia de los procedimientos de tramitación de quejas y saber a dónde dirigirse para obtenerlos, y tener la posibilidad de disponer de una copia fácilmente y de forma confidencial. El texto actual satisface, esta necesidad al exigir que la gente de mar reciba una copia de los procedimientos junto con su acuerdo de empleo. El segundo elemento del proyecto recomendado que quedaría excluido por la propuesta de modificación es al parecer simplemente una extensión de lo que ya se ha convenido en párrafos anteriores de la norma, a saber, el derecho de la gente de mar a presentar quejas a las autoridades externas competentes cuando lo considere necesario (párrafo 2) y su derecho a hacerse acompañar o

a estar representada durante el proceso de tramitación de las quejas (párrafo 3). Cabe suponer que también se les debería entregar la información necesaria para poder ejercer tales derechos. Sin embargo, si se considera útil reducir el texto del párrafo y hay acuerdo en cuanto a los objetivos generales que sustentan el párrafo 4, cabría la opción de conservar la sustancia de dicho párrafo, pero con una redacción más general, e incluir las cuestiones detalladas en un nuevo párrafo de la pauta correspondiente. Otra solución apropiada podría ser el traslado del contenido de este párrafo al Título 2, norma A2.1, sobre los acuerdos de empleo de la gente de mar.

7. Los principios básicos de esta regla se definieron en disposiciones alternativas del proyecto recomendado. Aunque dichas disposiciones no fueron examinadas por la CTMP, los representantes de la gente de mar hicieron hincapié en la necesidad de atender con prioridad las quejas sobre infracciones graves a los derechos y requisitos previstos en el convenio. Si bien es cierto que en algunos casos la infracción de las leyes nacionales de aplicación del convenio podría constituir también una violación de los derechos contractuales de la gente de mar en virtud de su acuerdo de empleo — el que también podría revestir la forma de un convenio colectivo —, hay que insistir en que la regla 5.1.5 tiene específicamente por objeto garantizar que a bordo de los buques exista un procedimiento al que la gente de mar pueda recurrir para plantear sus inquietudes en cuanto a las posibles infracciones de la legislación de cumplimiento del convenio adoptada por el Estado de abanderamiento²². Uno de los textos alternativos propuestos en el proyecto recomendado establecía dos requisitos: el primero, se refería a disponer a bordo de los buques de procedimientos adecuados para la tramitación de las quejas de la gente de mar, mientras que el otro se refería a la obligación del Estado de abanderamiento de facilitar el acceso a un mecanismo de solución de conflictos externo e independiente. Los conceptos de «queja» y «conflicto» están interrelacionados. En el contexto de los procedimientos que han de regir a bordo de los buques, la acción que se emprenda tendrá siempre al comenzar el carácter de «queja». Como se indica en el párrafo 2 de la norma propuesta, la resolución de las quejas se abordará normalmente en el nivel más bajo posible; las orientaciones sobre este sistema se explican en la pauta correspondiente. Cuando la queja no se resuelva de forma satisfactoria para la gente de mar, redundará en un «conflicto», el cual deberá ser examinado y resuelto en un nivel o niveles superiores a bordo de los buques. Si este conflicto no puede resolverse a bordo, se remitirá a un procedimiento de resolución externo. Como se reconoce en la norma, la gente de mar tendría también el derecho de presentar sus quejas directamente al capitán o a autoridades externas. Las obligaciones del Estado de abanderamiento por lo que se refiere a la recepción, confidencialidad e investigación de las quejas están comprendidas actualmente en la norma A5.1.4, párrafos 5 y 10.

8. Dado que la finalidad esencial de la regla 5.1.5 es delimitar el derecho o la obligación general que ha de aplicarse, conforme a lo descrito en las obligaciones específicas definidas en la norma correspondiente, el primer párrafo de la regla podría formularse de manera bastante simple, utilizando conceptos e incluso la misma redacción que figura en la norma y en la pauta, que se han considerado esencialmente aceptables. Así, el texto podría ser, por ejemplo:

Todo miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su bandera cuenten a bordo con procedimientos justos, expeditos y ampliamente documentados para la tramitación de las quejas de la gente de mar relativas a infracciones de sus derechos, previstos en el presente

²² En la propuesta conjunta (véase la nota a pie de página 17) se utilizó el término «reclamación». Según la definición propuesta, tal «reclamación» se refería a una violación o supuesta violación de disposiciones específicas del convenio, aceptadas y aplicadas por el Estado de abanderamiento del buque en el que prestase servicio la gente de mar interesada.

Convenio, o de los requisitos del presente Convenio que los afectan. Se deberán adoptar medidas adecuadas para asegurar que la gente de mar conozca estos procedimientos y puedan recurrir fácilmente a ellos.

Nota 13: Norma A5.2.1, párrafo 1

Comentario 37, punto 2, apartados a) y d), de la Lista de comentarios
Informe de la Comisión núm. 1 de la CTMP, documento
PTMC04-RP4 (Rev.), párrafos 372 a 381

1. La norma A5.2.1 se refiere a las inspecciones en los puertos de países distintos del Estado de abanderamiento. En el párrafo 1, apartados *a)* a *d)*, se definen las circunstancias en las que «*podrá* llevarse a cabo una inspección más detallada a fin de verificar cuáles son las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque». La palabra «*podrá*», que hemos destacado con cursiva, indica que en general los Estados del puerto no están obligados a llevar a cabo inspecciones. No obstante, al final del párrafo se indica que tal inspección «se llevará» a cabo (obligatoriamente) cuando la «deficiencia de que se trate pueda constituir claramente un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar». Tal es el texto que se ha acordado hasta ahora. La cuestión que sigue pendiente es un requisito propuesto en el sentido de que la inspección debería ser obligatoria también cuando la deficiencia de que se trate constituya «un obstáculo evidente para la aplicación de los principios o derechos establecidos en el presente Convenio».
2. En la CTMP, la mayoría de los representantes de los gobiernos no apoyaron la inclusión de la frase que se acaba de citar, por lo menos en su formulación actual. Algunos representantes gubernamentales dijeron que la evaluación que debería efectuar al respecto un funcionario habilitado del Estado del puerto podría entrañar cuestiones jurídicas complejas, que tal vez exigirían un examen judicial, por lo que no era adecuado incluirlas en el ámbito de las facultades discrecionales que podría ejercer un funcionario en el Estado del puerto. Los representantes de los armadores se opusieron a la inclusión de esta frase, por considerar que extendía las facultades de inspección del Estado del puerto más allá del ámbito de las condiciones de trabajo y vida a bordo de los buques. A juicio de los representantes de la gente de mar, era necesario incluir una frase de esta índole, que podría aplicarse a situaciones como la provisión insuficiente de alimento o la presencia de parásitos a bordo, o incluso en los casos en que la tripulación no comprendiese las instrucciones, situaciones que, en virtud del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), y del Convenio de Formación serían motivos que darían lugar a la inmovilización de los buques.
3. Los debates durante la CTMP pusieron de manifiesto que había que dar mayor claridad a la última parte del párrafo 1, especialmente por lo que se refería al significado de la expresión «deficiencia de que se trate». En particular, esta frase tenía por objeto abarcar únicamente las situaciones en las que pudiera llevarse a cabo una inspección más detallada, habida cuenta de las circunstancias descritas en los apartados *a)* a *d)*, sobre todo en los casos en que hubiese motivos fundados para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo no se ajustasen a las disposiciones del convenio o cuando se hubiese presentado una queja en tal sentido. Sería sólo en situaciones de esta índole que podría existir la obligación de llevar a cabo inspecciones con arreglo a la última frase. Por consiguiente, en la eventualidad en que los inspectores llevasen a cabo una inspección al creer erróneamente en la existencia de una deficiencia relativa a las condiciones de trabajo y de vida que constituyera claramente un peligro para la seguridad, etc., no podría impugnarse su autoridad para llevar a cabo tal inspección, ya que ésta *podrá* realizarse incluso si el peligro resulta inexistente. Por otra parte, a los inspectores se les podría exigir responsabilidades si no llevaran a cabo una inspección cuando hubiese un peligro evidente.

-
4. Asimismo, debería tomarse nota de que el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), no exige específicamente que el Estado del puerto lleve a cabo una inspección. Este instrumento se limita a estipular que el Miembro interesado «podrá tomar las medidas necesarias para poner remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud». Al mismo tiempo, se acepta al parecer que cuando un inspector tenga motivos fundados para creer que determinadas condiciones a bordo son tan deficientes que constituyen un peligro para la seguridad o la salud, estará obligado a investigar la cuestión en profundidad. Por consiguiente, podría considerarse apropiado que el ámbito del párrafo 1 rebasara a las cuestiones relativas a la seguridad y la salud y la protección a bordo como factores que exigen una inspección detallada. Ello sería congruente con el objetivo del nuevo convenio, que abarca todos los aspectos de las condiciones de trabajo decente para la gente de mar. No obstante, las circunstancias que justifiquen el cambio de la forma verbal que califica esta función, pasando de «podrá» a «deberá» — es decir, a la exigencia de una inspección detallada en todos los casos cuando el examen a primera vista de los datos contenidos en los documentos correspondientes lo justifique —, deberían tener un grado de gravedad similar al de un riesgo para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar. A fin de asegurar la redacción adecuada de esta disposición, tal vez sería útil considerar cuál sería el tipo de deficiencias (que no estén ya comprendidas como riesgos para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar) que pudiera constituir «claramente un obstáculo a la aplicación de los principios o derechos previstos en el presente Convenio», deficiencias que sencillamente no podrían tolerarse. Pueden citarse como ejemplos las situaciones de trato humillante, degradante o inadmisibles por otros motivos o la violación de principios o derechos fundamentales o toda otra actitud que ponga en entredicho la credibilidad del nuevo convenio. De las declaraciones hechas por los mandantes desde el inicio de este proceso se desprende claramente que el futuro convenio perdería rápidamente su credibilidad si se tuviera la impresión de que no estuviese logrando los objetivos esenciales de su adopción, concretamente, si en buques cuyas condiciones fueran deficientes se siguiese negando a la gente de mar su derecho a tener condiciones decentes de trabajo, socavando así la voluntad de los gobiernos y de otros armadores de garantizar un trabajo decente, y ejerciendo sobre estos armadores una competencia desleal.
5. De adoptarse este enfoque, el texto de la última parte del párrafo 1 podría comenzar de la siguiente manera: *«En todo caso, tal inspección deberá llevarse a cabo cuando las condiciones de trabajo y de vida de las que se presume o alegue que son deficientes puedan constituir claramente un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar o ...»*. Después de la última palabra «o», podría considerarse la inclusión del siguiente texto: *«o puedan incluir un trato humillante, degradante o análogamente inadmisibles para la gente de mar, violar principios o derechos fundamentales o menoscabar de cualquier otra forma la credibilidad del presente Convenio en lo que atañe a garantizar condiciones decentes de trabajo»*.

Nota 14: Norma A5.2.1, párrafo 3

Comentario 37, punto 2, g), de la Lista de comentarios

1. El párrafo 3 de la norma A5.2.1 trata del curso que ha de darse a las quejas que puedan presentarse a los funcionarios habilitados del Estado del puerto por lo que se refiere a las condiciones de vida y de trabajo a bordo, de conformidad con lo dispuesto en el apartado d) de párrafo 1 de la misma norma. Cuando se trata de requisitos del convenio cuya índole es esencialmente intangible, a los funcionarios competentes les resulta evidentemente más difícil detectar sin ayuda las eventuales deficiencias, que si se trata de problemas estructurales o de índole similar. La posibilidad de admitir quejas es entonces un elemento importante de las disposiciones de cumplimiento, que han sido aceptadas de común acuerdo. La segunda parte del párrafo 3 propone una definición del término «queja»

(basada en el Convenio núm. 147), definición en la que se indica quién puede presentar tal queja. Al respecto, no ha habido divergencias, si bien podría ser útil considerar la posibilidad de añadir las palabras «o la protección» a fin de poner en armonía este párrafo con el párrafo 1. La cuestión que queda por resolver se refiere al ámbito que tendrían las inspecciones relativas a estas quejas. Dicha cuestión había sido abordada en la primera parte del párrafo 3 del proyecto recomendado, que de momento se ha dejado en blanco. Dicha primera parte establecía que, con respecto a este tipo de quejas, *«la inspección deberá limitarse generalmente a cuestiones relacionadas con la queja, aunque una queja también puede proporcionar pruebas claras para una inspección detallada»*.

2. Esta materia no fue examinada durante la CTMP, salvo indirectamente por lo que se refería a las inspecciones obligatorias previstas en el párrafo 1. El texto inicial del párrafo 3 parecía integrar el principio de que toda investigación de una queja debería circunscribirse al objeto de la queja misma, junto con una declaración respecto de los hechos que se observasen, a saber, que si en el curso del examen de los alegatos contenidos en una queja por un funcionario habilitado, o incluso simplemente durante la visita del buque en relación con la queja, dicho funcionario habilitado llegara a conocer circunstancias que constituyesen «motivos fundados para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a las disposiciones del presente Convenio», con arreglo al párrafo 1 de la norma A5.2.1, ello justificaría una inspección más detallada, de conformidad con lo dispuesto en el apartado *b)* de dicho párrafo 1. Si se consideran aceptables el principio y la declaración mencionados, se podría dar mayor claridad al texto con la redacción siguiente:

En el caso de que se presente una queja con arreglo a lo dispuesto en el apartado *d)* del párrafo 1, la inspección deberá limitarse generalmente a las cuestiones objeto de la queja, sin perjuicio de que de una queja misma o de su investigación tal vez se desprendan motivos claros que justifiquen una inspección detallada con arreglo a lo dispuesto en el apartado *b)* del párrafo 1.

Nota 15: Norma A5.2.1, párrafo 4, b)

Comentario 37, punto 2, h), de la Lista de comentarios

El párrafo 4 de la norma A5.2.1 establece los distintos pasos del procedimiento que se ha de seguir cuando, tras una inspección más detallada, se determine que las condiciones de trabajo y de vida a bordo no se ajustan a los requisitos del Convenio. La primera medida consiste en exponer las deficiencias en cuestión al capitán del buque y notificar al Estado de abanderamiento. La segunda medida, contenida en el apartado *b)* del proyecto recomendado, que ha quedado por ahora en blanco, consistía en cursar una invitación al Estado de abanderamiento y en solicitarle que respondiese a la notificación dentro de un plazo determinado. En el párrafo figuraban dos posibles versiones sobre la forma de plantear dicha invitación: el funcionario habilitado podía invitar ya sea «a un representante del Estado de abanderamiento a que esté presente, si es posible», o «a la autoridad competente de dicho Estado a que envíe a un representante para tratar el asunto». Según la opinión manifestada por un Gobierno (durante una consulta de mandantes llevada a cabo entre las reuniones del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel), la primera alternativa, congruente con el enfoque adoptado en el Convenio núm. 147, podría incitar a la autoridad invitada a oponerse a la inspección y a las medidas necesarias que habría de tomar el funcionario habilitado del Estado del puerto. La segunda alternativa parecía más cercana a la práctica de la OMI, que prefiere recurrir a puntos de contacto nacionales en lo que atañe

a las cuestiones de administración marítima²³. Esta cuestión no fue examinada por la CTMP. En todo caso, la elección entre las dos fórmulas propuestas (u otras similares) no parecen dar lugar a controversia alguna.

Nota 16: Norma A5.2.1, párrafo 6; pauta B5.2.1, párrafo 2

Comentario 37, punto 2, i), de la Lista de comentarios

1. El párrafo 6 de la norma A5.2.1, que figura en el proyecto recomendado, se refiere a la inmovilización de un buque cuando, tras una inspección se determina que el buque no está en conformidad con los requisitos del Convenio. Esto plantea dos tipos de cuestiones: 1) los motivos que justifican la inmovilización y 2) las condiciones para poder liberar al buque.
2. *Motivos que justifican la inmovilización.* En el proyecto recomendado se indican tres motivos. El primero es el mismo que figura en el Convenio núm. 147 de la OIT (artículo 4, párrafo 1, con el añadido del elemento de la protección de la gente de mar, esto es, *a) cuando las condiciones a bordo constituyen claramente un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar.* Se propusieron también otros dos casos en los cuales la inmovilización se consideraría justificada:
 - b) cuando el no cumplimiento de las disposiciones de que se trate puede causar, con toda probabilidad, graves dificultades materiales a la gente de mar, o*
 - c) cuando el incumplimiento constituye una violación grave de las disposiciones del presente Convenio y (aunque el siguiente elemento era objeto de desacuerdo) hay pruebas de que en varias ocasiones recientes se han dado situaciones en el buque que constituyen una grave violación de dichas disposiciones.*
3. Algunas de las expresiones utilizadas en *b) y c) supra* implican juicios de valor. No se propuso proporcionar definiciones de estos términos en la Parte B del Código, sino en cambio proporcionar orientación sobre los tipos de situaciones que se abarcarían (véase *infra*).
4. El párrafo 6 no se discutió en la CTMP, pero ha sido objeto de críticas a lo largo de varios años: algunos mandantes consideran que el alcance de los motivos para la inmovilización es excesivo, mientras que otros consideran que es insuficiente. No obstante, podría facilitarse la vía para lograr un consenso si se adoptara el mismo enfoque que para el párrafo 1 de la norma (véase la nota 13 *supra*) relativo a los motivos para llevar a cabo una inspección más detallada. El enfoque del párrafo 1 consiste en distinguir entre los casos en que se *justifica* la acción (es decir, *podrá* llevarse a cabo) y los casos en que se *requiere* dicha acción (es decir, *se llevará* a cabo). Este enfoque debería resultar útil para una serie de gobiernos a los que les preocupa, en particular, las consecuencias jurídicas y de otra índole de las medidas que se tomen en los casos en que tengan dudas en cuanto a si las circunstancias así lo justifican o no. Con el enfoque basado en el término «podrá», los inspectores podrían abstenerse de tomar medidas en tales casos. Por otra parte, dado que la eliminación de los buques que no cumplan con las normas es una cuestión de interés general, cabe presumir que la mayoría de los gobiernos han de tomar medidas, en los casos en que éstas estén claramente justificadas, para garantizar que la situación se corrija incluso en ausencia de una obligación para proceder de ese modo en virtud del derecho internacional. Al mismo tiempo, es importante tener presentes las inquietudes acerca de las

²³ OMI: *Puntos de contacto nacionales para seguridad y prevención de la contaminación.* Documento MSC/Circ.781; documento MEPC 6/Circ.2 (anexos 1 y 2).

repercusiones negativas tanto desde el punto de vista humano como económico de recurrir de manera creciente a la inmovilización de buques y la detención de marinos por los Estados costeros/del puerto y la necesidad de evitar una facultad discrecional excesiva a este respecto.

5. En otras palabras, con el fin de facilitar el consenso sobre el contenido de los apartados del párrafo 6, se podría considerar la posibilidad de introducir la modificación y el añadido siguientes en el texto relativo a las medidas que han de tomarse, que figura a continuación de dichos apartados en el proyecto recomendado. La modificación consistiría en sustituir el término «deberá» que figura en el proyecto por el término «podrá», de manera de que el texto del proyecto comenzaría como sigue: *«el funcionario habilitado para efectuar el control **podrá** adoptar las medidas necesarias para garantizar que el buque no zarpe hasta...»*. El texto que podría añadirse *requeriría* que el funcionario habilitado tome las medidas antes mencionadas cuando las condiciones a bordo del buque *constituyan claramente un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar o entrañen un trato humillante o degradante o un trato igualmente inadmisibles, violen principios o derechos fundamentales o de alguna otra manera pongan en tela de juicio la credibilidad del Convenio* (véase nota 13 *supra*, punto 4).
6. El párrafo 2 de la pauta 5.2.1 proporciona orientaciones, con referencia a lo que precede (véase el punto 3), respecto de la redacción de los nuevos motivos propuestos que se examinan más arriba. En el apartado *a)* del párrafo 2 de la pauta que figura en el proyecto recomendado se dan indicaciones respecto de la expresión «graves dificultades materiales». Se sugiere como ejemplo típico de una deficiencia que pudiera dar origen a este tipo de dificultad la falta de pagos de los salarios durante varios meses. Esto ha suscitado preguntas con respecto a la relación con el Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques, el cual se refiere, entre otras cosas, a «los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre». Con el fin de dejar claro que no se exigiría a los inspectores que investiguen las circunstancias financieras en que se encuentren los marinos afectados en particular sino que evalúen si la deficiencia de que se trata *«puede causar, con toda probabilidad, graves dificultades materiales a la gente de mar»*, en la pauta se señala que *«los inspectores deberían considerar las consecuencias normales de esta situación para la gente de mar, en general. Por ejemplo, no se les debería exigir que consideren otros medios de ayuda con los que podrían contar las personas interesadas ni la situación precisa de los países en los que reside la gente de mar»*.
7. En el apartado *b)* del párrafo 2 se facilitan aclaraciones en cuanto a lo que significa la expresión «infracción grave». Su redacción no parece suscitar controversia (aunque la gente de mar y varios gobiernos propusieron una enmienda sobre un detalle importante²⁴). El espacio en blanco que sigue a la referencia a «los principios y derechos fundamentales o de los derechos en el empleo y sociales de la gente de mar» contenía las palabras siguientes: «de conformidad con los artículos III y IV del presente Convenio». Esas palabras se suprimieron debido a que esos dos artículos habían sido objeto de controversia y habían figurado entre corchetes. Esta cuestión se resolvió en la CTMP.
8. La indicación del apartado *c)* del párrafo 2 se refiere a un buque que haya estado en situaciones que constituyen una grave infracción de los principios o derechos inscritos en el Convenio en «varias ocasiones recientes». Se sugirió que por «varias ocasiones recientes» podría entenderse la notificación de infracciones graves en tres ocasiones como mínimo durante el año anterior.

²⁴ Véanse las enmiendas 154 (C 1/D.8) y 155 (C 1/D.37).

-
9. Para la discusión de los motivos antes mencionados, el enfoque cartesiano lógico consistiría en ponerse de acuerdo sobre el contenido de los apartados en la norma primero y considerar luego cómo formular, en la pauta, los tipos de situación que se abarcarían típicamente. No obstante, si resulta difícil llegar a un consenso, se podría pensar en adoptar el enfoque pragmático consistente en considerar primero los tipos de situaciones en cuanto a las condiciones de trabajo y de vida que podrían justificar de manera decisiva la inmovilización de un buque que no cumpla con las disposiciones pertinentes (y que no quedarían cubiertas necesariamente por la referencia a la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar) e inducir después los principios básicos que deberían incluirse también en el apartado *a)* del párrafo 6 de la norma.
 10. Alternativamente, otra solución posible es la de considerar la adopción de alguna forma de la práctica consistente en enumerar las deficiencias que justifiquen la inmovilización, de acuerdo, por ejemplo, con el Memorando de Entendimiento de París sobre Control de Buques del Estado Rector del Puerto (Memorando de París)²⁵ y las orientaciones de la OMI ²⁶ sobre este tema.
 11. *Condiciones para el cese de la inmovilización del buque.* De acuerdo con la redacción anterior del convenio refundido, en caso de comprobarse cualquiera de las condiciones que justifican la inmovilización, «el funcionario habilitado para efectuar el control deberá adoptar las medidas necesarias para garantizar que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto *con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga* sin peligro para el buque ni para las personas que pueda haber a bordo». Esta redacción estaba basada en la regla 19 del capítulo I del Convenio SOLAS. Los representantes de los armadores y de la gente de mar propusieron posteriormente la supresión de la parte del texto relativa a las reparaciones en al astillero (texto en cursiva), y los representantes de la gente de mar propusieron la siguiente formulación alternativa en virtud de la cual el funcionario habilitado para efectuar el control deberá tomar medidas para garantizar que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto sin peligro para el buque ni para las personas que pueda haber a bordo «*o hasta que el funcionario habilitado haya aprobado un plan de acción para rectificar el incumplimiento y esté convencido de que el plan se aplicará con prontitud y será supervisado por la autoridad competente*» o (presumiblemente) una organización reconocida debidamente autorizada a tal efecto.
 12. Muchas de las normas laborales se refieren a deficiencias que no podrían corregirse en un astillero; en esos casos, según la cuestión de que se trate, será apropiado proceder a la rectificación en el puerto o a la adopción de un plan de acción para rectificarlas. No obstante hay cuestiones, particularmente en el Título 3, respecto de las cuales el hecho de dirigirse al astillero más cercano puede ser apropiado si el puerto no cuenta con las instalaciones necesarias para poder corregir el problema. Parecería apropiado, por lo tanto, mantener de cierta forma las dos disposiciones mencionadas. Se podría entender que un «plan» incluiría el astillero de reparaciones más cercano, en cuyo caso sería innecesario hacer referencia específicamente a una determinada forma de proceder.

²⁵ Véanse, por ejemplo, los artículos 9.3.3 o 9.3.4 del anexo 1 del Memorando de París. En el artículo 9.3.4.10 del Memorando de París se enumeran las deficiencias que puedan dar lugar a la inmovilización de un buque de conformidad con los convenios existentes de la OIT (en particular las abordadas en el Convenio núm. 147 y el Protocolo de 1996).

²⁶ Véase la Resolución de la OMI, A.882(21), sección 4.6.2; véase también la Resolución A.787(19), capítulo 4 y anexo I.

-
13. Hasta el momento no ha habido una discusión tripartita de la propuesta de suprimir la frase «con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga» y de la propuesta de añadir la frase que figura en cursiva más arriba relativa «un plan de acción». Los mandantes tal vez estimen oportuno, por lo tanto, examinar primero estas dos propuestas.

Nota 17: Norma A5.2.1, párrafo 7

Comentario 37, punto 2, j), de la Lista de comentarios

1. En el proyecto recomendado, el párrafo 7 de la norma A5.2.1 decía lo siguiente: «Todo miembro garantizará que los inspectores reciban orientación, como la prevista en la Parte B del Código, sobre el tipo de circunstancias que justifican la inmovilización de un buque, con arreglo al párrafo 6 *supra*.».
2. Este párrafo no parece suscitar controversia, aunque con fines de armonización, debería sustituirse el término «inspectores» por «funcionarios habilitados». La importancia de proporcionar orientaciones a los funcionarios del Estado del puerto encargados del control se ha puesto de manifiesto constantemente. No obstante, puede considerarse más útil elaborar material más detallado para orientar a los funcionarios del Estado del puerto y a los inspectores del Estado de abanderamiento, en consonancia con los materiales de formación existentes en materia de inspección por el Estado del puerto.

Nota 18: Regla 5.2.2, norma A5.2.2 y pauta B5.2.2

Comentario 37, puntos 3 y 4, de la Lista de comentarios
Informe de la Comisión núm. 1 de la CTMP,
documento PTMC04-RP4 (Rev.), párrafos 381-383

1. En el proyecto recomendado, la regla 5.2.2 y la norma y la pauta correspondientes se refieren a los procedimientos de tramitación de quejas en tierra presentadas por la gente de mar. Todas las disposiciones se sometieron a la CTMP entre llaves y corchetes; algunas de ellas se consideraban controvertidas, pero la mayoría requería simplemente una discusión. En la CTMP, los representantes de la gente de mar hicieron hincapié en que esta regla se refería a una cuestión fundamental que planteaba importantes cuestiones de derecho internacional tales como la igualdad, la no discriminación y las reglas relativas a los conflictos entre distintas normas (conflicto de derecho). Los participantes iban a preparar una serie de documentos al respecto. No obstante, no hubo más discusión sobre este tema. Por lo tanto, las disposiciones se han dejado en blanco en el proyecto de convenio y son pues, en conjunto, una cuestión que queda por resolver.
2. La cuestión que se plantea aquí ha suscitado dificultades para los participantes a lo largo de la elaboración del proyecto de convenio. En la «Comunicación conjunta»²⁷ la principal cuestión respecto de la cual la gente de mar y los armadores tenían puntos de vista divergentes era si se debía exigir a todos los Miembros que proporcionaran un mecanismo para que la gente de mar pudiera presentar quejas acerca de infracciones de las disposiciones del Convenio por parte de un armador, o si tales quejas debían ser tramitadas únicamente por el Estado de abanderamiento. Esto planteó inquietud inicialmente sobre todo a un gobierno cuya legislación nacional exigía la jurisdicción exclusiva respecto de todos los asuntos relacionados con su legislación. En la CTMP se consideró que ésta cuestión estaba relacionada con la preocupación acerca de la posibilidad de que los

²⁷ Véase el párrafo 1 de la nota 12.

tribunales u órganos decisorios de un Estado pudieran interpretar la legislación de otro Estado y dictar sentencias al respecto.

3. La gente de mar presentó un documento en el que se exponía su punto de vista según el cual no es apropiado que el Convenio contenga una disposición que determine esencialmente la elección de la jurisdicción para la gente de mar. El problema con que se enfrenta la gente de mar es que en muchos casos los buques pueden no encontrarse en ningún momento en el Estado de abanderamiento o no permanecer en el mismo el tiempo suficiente para presentar una queja: puede ocurrir que la gente de mar no pueda presentar una queja en el Estado de abanderamiento si la cuestión no se resuelve mediante los procedimientos de tramitación de quejas a bordo previstos en virtud de la regla 5.1.5. En su opinión la gente de mar debería poder presentar entonces una queja acerca de una infracción de la legislación nacional del Estado de abanderamiento por la que se aplica el Convenio ante cualquier jurisdicción que elija, con sujeción a las reglas y prácticas nacionales relativas al ejercicio de la competencia por la jurisdicción de que se trate. El hecho de exigir que la gente de mar haga valer sus derechos únicamente mediante el Estado de abanderamiento les impide en efecto buscar otras jurisdicciones: esto supone un trato diferente del que se da a otras personas y es contrario al principio de igualdad.
4. La principal preocupación del Grupo de los Armadores en la CTMP, tal como se desprende de un documento preparado por dicho Grupo para asistir a los representantes gubernamentales en la Comisión pertinente, es que el Estado de abanderamiento debería ser responsable de la tramitación y solución de conflictos y no debería dejar que otros Estados se ocupen de esos asuntos. El Estado de abanderamiento debería contar con leyes y reglamentos que prevean procedimientos para la tramitación y resolución de las quejas de la gente de mar de manera expedita y justa. El derecho básico de la gente de mar consistiría en poder plantear la cuestión ante el Estado de abanderamiento y ante las oficinas exteriores o los representantes del Estado de abanderamiento en el Estado del puerto. Si las leyes y reglamentos del Estado de abanderamiento no prevén mecanismos para la tramitación y solución de las quejas en el extranjero, en su opinión, la jurisdicción apropiada sería la del Estado de residencia de la gente de mar.
5. Para los gobiernos esto plantea una serie de cuestiones. Desde la perspectiva del Estado del puerto parece ser motivo de inquietud que se suponga que deben proporcionar servicios para examinar quejas relativas a una infracción de las leyes de otro Estado. Uno o dos gobiernos manifestaron preocupación por los obstáculos para la ratificación que supondría el hecho de que un asunto respecto del cual ellos reclamarían la jurisdicción exclusiva fuese tratado en otro Estado. También suscita preocupación que el Estado de abanderamiento pueda no tener la información necesaria o la oportunidad de cumplir con su responsabilidad internacional de ocuparse de las infracciones de sus leyes por parte de un buque que enarbole su bandera.
6. De conformidad con el derecho internacional, los individuos no son parte en los convenios aun cuando se beneficien de las disposiciones del convenio de que se trate. Son los Estados los que tienen la obligación de aplicar los convenios y deben responder a nivel internacional en los casos de incumplimiento de dicha obligación. Ha habido casos en que particulares han podido presentar quejas contra el Estado del que son nacionales por la falta de cumplimiento en dicho Estado de obligaciones internacionales. No obstante, normalmente se aplicaría la doctrina del agotamiento de los recursos internos. El incumplimiento por parte del Estado de abanderamiento de sus responsabilidades en virtud del convenio respecto de los buques que enarbolan su bandera implicaría un incumplimiento de sus obligaciones internacionales. En ese caso, debería responder de ello con arreglo a los procedimientos de control de la OIT y estaría sujeto a los procedimientos estipulados en virtud de los artículos 24 y 26 de Constitución de la OIT, que prevén medidas por parte de organizaciones de empleadores y de trabajadores, así como de otros Miembros ratificantes y del Consejo de Administración de la OIT. En este contexto, es

importante aclarar que las quejas de la gente de mar de que se trata se referirían a infracciones de los derechos de la gente de mar en virtud de las leyes pertinentes del Estado de abanderamiento mediante las cuales se pone en aplicación el convenio y no de una infracción de las disposiciones del convenio *en sí* por parte del Estado de abanderamiento.

7. No obstante, el principio según el cual se debería agotar primero los recursos internos, que se aplica en las jurisdicciones internacionales, puede ser también pertinente en el contexto de las quejas de la gente de mar de que se trata. Por ejemplo, una comunicación por un individuo que alegue una violación de un derecho con arreglo al Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos puede no ser examinada a menos que, entre otras cosas, «se haya cerciorado de que ... el individuo ha agotado todos los recursos de la jurisdicción interna»²⁸. No obstante, en dicha disposición se indica a continuación lo siguiente: «No se aplicará esta norma cuando la tramitación de los recursos se prolongue injustificadamente.» Además, tal como se desprende del documento presentado por la gente de mar, podría haber otras excepciones legítimas a la regla, relacionadas por ejemplo con la necesidad de preservar el anonimato del marino de que se trate.
8. Para elaborar un enfoque que abarque toda la gama de preocupaciones que esto suscita, incluida la necesidad del Estado de abanderamiento de estar informado de las infracciones dondequiera que éstas ocurran y de tener la oportunidad de tomar medidas para hacer aplicar sus leyes nacionales y de la gente de mar de poder plantear esos problemas independientemente de la ubicación geográfica, puede resultar útil considerar las disposiciones con las que ya se cuenta dado que el nuevo convenio tiene por finalidad «refundir» los convenios existentes y tiene un importante componente de control de la aplicación. Así, puede considerarse que el Título 5 está basado en su mayor parte en los fundamentos que proporcionan los Convenios núm. 147 y 178. En ambos Convenios se aborda la cuestión de la responsabilidad del Estado de abanderamiento, pero en el Convenio núm. 147 se prevé además un papel para el Estado del puerto. En virtud del artículo 4 del Convenio núm. 147, si un Miembro recibe una queja o tiene pruebas de que en un buque que se encuentra en uno de sus puertos no se observan las normas del convenio, puede enviar un informe al Estado de abanderamiento, con copia del mismo al Director General de la OIT. También puede tomar las medidas necesarias para rectificar las condiciones a bordo del buque que resulten claramente peligrosas para la seguridad o la salud. Las quejas pueden ser presentadas por un miembro de la tripulación, una organización profesional, una asociación, un sindicato y cualquier persona en general que tenga interés en la seguridad del buque. En otras palabras, el Estado del puerto tiene el derecho, si bien no la obligación, de comunicar las quejas al Estado de abanderamiento, con copia a la OIT, y también de tomar medidas para rectificar la situación.
9. Otro aspecto importante de la acción del Estado del puerto en virtud del Convenio núm. 147 es la utilización del término «podrá» en lugar del término «deberá», a lo que se hace referencia en la nota 13 *supra*. En este contexto hay una importante diferencia entre el Título 5 y los Títulos 1 a 4 del Convenio. En los primeros títulos es importante el uso del término «deberá» o del futuro imperfecto con valor imperativo (equivalente al uso de «shall» en inglés), estableciendo así obligaciones con respecto a derechos sustantivos, con el fin de garantizar un terreno equilibrado de normas mínimas. Esto no se aplica en el caso del Título 5, que se refiere a las medidas que pueden tomar los Miembros para asegurarse de que los buques de otros Miembros cumplan con esas normas mínimas. Asimismo, los gobiernos interesados han destacado el carácter voluntario de su cooperación a ese respecto.

²⁸ Artículo 5, 2, *b*) del Protocolo Facultativo del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.

-
10. Dadas las posturas muy diferentes con respecto a la tramitación de las quejas en tierra, la solución podría consistir por lo tanto en reforzar el sistema de control de la aplicación; esto no habría de implicar la creación de nuevas obligaciones, sino en cambio la consolidación de las medidas que los gobiernos ya están tomando o están dispuestos a tomar con respecto a las quejas en tierra. Las disposiciones podrían así permitir, en cada Miembro ratificante, la aplicación de las reglas normales sobre la jurisdicción y de los principios relativos a los casos de conflicto de derecho. Por ejemplo, el convenio podría prever, en la regla, una disposición que reconozca el derecho de la gente de mar a bordo de buques que hagan escala en un puerto de un Miembro ratificante a presentar una queja en la que se alegue una infracción de las exigencias previstas en el convenio en relación con sus condiciones de trabajo y de vida en el buque. La queja sería entonces examinada por los tribunales u otras autoridades competentes de cada Miembro de conformidad con la legislación y la práctica nacionales. El convenio podría prever también ciertas obligaciones para el Estado del puerto que serían esencialmente de carácter práctico, a fin de garantizar que la gente de mar pueda ejercer debidamente su derecho a presentar una queja y que no se vea en ningún caso impedida de hacerlo. En particular, se acepta presumiblemente que el funcionario que recibe una queja debe tomar ciertas medidas, tales como la comunicación de la queja a las autoridades competentes del Estado de abanderamiento. Podría ser útil también prever la obligación de que cada Estado Miembro designe a un funcionario en sus puertos que podrían encargarse de recibir tales quejas y proporcionar asesoramiento a los querellantes con respecto a las cuestiones de procedimiento. Las otras medidas, tales como el examen en sí de la queja, podrían resolverse de conformidad con la legislación y la práctica nacionales del Miembro ratificante. En la norma habría que establecer también ciertos requisitos mínimos para proteger los derechos fundamentales de la gente de mar; en particular, habría que establecer la obligación de adoptar medidas adecuadas para proteger la confidencialidad de la queja.

Nota 19: Regla 5.3, párrafo 3

Comentario 38, punto 4, de la Lista de comentarios

1. La regla 5.3 no se discutió en la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria por falta de tiempo. A raíz de ello, el párrafo 3, que figuraba entre corchetes, se suprimió y ahora forma parte de las cuestiones no resueltas. Como se señala en la Lista de comentarios, el propósito de ese párrafo era que la legislación de los miembros que pudieran tener responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra se ocupara de los casos en que el acuerdo de empleo de la gente de mar no se ajusta a las disposiciones del Convenio. A fin de proporcionar un medio de reparación adecuado, se exige que el acuerdo se interprete como si sus disposiciones fueran compatibles con el Convenio. Toda cláusula de carácter restrictivo que fuera contraria a lo dispuesto en el Convenio se consideraría nula y sin valor. La aplicación y el control de la observancia de esa disposición incumbiría a los tribunales nacionales. El problema se plantearía en los casos en que, por ejemplo, surgieran dificultades con un determinado acuerdo de empleo de la gente de mar.
2. La cuestión radica en determinar si es necesario o útil incluir una disposición de ese tipo. En otro tiempo, la regla figuraba en el Título 2, pero se trasladó al Título 5 al considerar que guardaba más relación en términos generales con el cumplimiento y control de la aplicación. Si se estima que sería útil establecer una disposición en este sentido, el texto que no pudo examinarse en la CTMP podría servir de base para analizar esa cuestión:

Todo Miembro deberá adoptar, a través de su legislación nacional, disposiciones apropiadas para cubrir casos en los que el acuerdo de empleo de la gente de mar:

- a) no esté en conformidad con las disposiciones del presente Convenio, o
- b) no incluya una cuestión exigida por el Convenio.

Toda disposición incompatible deberá considerarse como nula y carente de valor y el acuerdo deberá incluir las disposiciones, relacionadas con las cuestiones mencionadas en el apartado *b) supra*, tal como han sido recogidas en la legislación del Miembro, en convenios colectivos u otras medidas aplicables.

Nota 20: Anexos A5-I y A5-III

Comentario 36, punto 7, d); comentario 37, punto 2, f),
y comentario 39, punto 1 de la Lista de comentarios
Informe de la Comisión núm. 1 de la CTMP,
documento PTMC04-RP4 (Rev.), párrafos 256, 260 y 263

1. En el párrafo 1 de la norma A5.1.3 del proyecto de convenio, relativo al certificado del Estado del pabellón, se establece que «En el anexo A5-1 se recoge una lista de cuestiones que deben ser inspeccionadas y estar en conformidad con la legislación nacional u otras medidas por las que se apliquen las disposiciones del presente Convenio relativas a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques, antes de que se pueda expedir un certificado de trabajo marítimo». En el párrafo 2 de la norma A5.2.1, dedicada a las inspecciones en los puertos, se prevé que «cuando funcionarios habilitados efectúen una inspección más detallada a bordo de un buque extranjero en el puerto de un Miembro [...], dicha inspección abarcará, en principio, las cuestiones enumeradas en el anexo A5-III». Sin embargo, la CTMP no tuvo tiempo de examinar el contenido de las listas mencionadas en esas disposiciones. Por consiguiente, esas listas se han dejado en blanco en el proyecto de convenio y forman parte de las cuestiones pendientes de resolver.
2. Como se indica en la Lista de comentarios, muchas de las cuestiones que figuran en esos dos anexos habían sido acordadas en términos generales en el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, con alguna que otra excepción encerrada entre corchetes. Las dos listas de cuestiones (con los ajustes necesarios para tener en cuenta las decisiones tomadas con respecto a algunas cuestiones que guardan relación con otros temas, como la de suprimir la regla sobre los documentos de identidad de la gente de mar) figuran en el anexo B (lista del Estado de abanderamiento) y el anexo C (lista del Estado del puerto) a las presentes notas para facilitar el debate de estos asuntos. Se han eliminado los corchetes y las llaves utilizados con arreglo al procedimiento de la CTMP de las listas de cuestiones propuestas.
3. Al examinar las listas, quizá convenga tener presente que el objetivo es presentar una serie de cuestiones objetivamente verificables que poder utilizar como indicadores del cumplimiento o incumplimiento de las normas del trabajo en los buques, tanto de manera puntual, en el momento de la inspección, como de forma continua, al recalar en distintos puertos. En las listas no figuran todas las obligaciones del Estado de abanderamiento o del armador previstas en la ley del Estado de abanderamiento por la que se aplica el Convenio; simplemente consisten en una enumeración acordada de cuestiones relacionadas con el sistema de certificación del buque y el proceso de inspección por el Estado del puerto.

Nota 21: Anexos A5-II y B5-1

Comentario 36, punto 7, c) y comentario 39,
puntos 2 y 3 de la Lista de comentarios
Informe de la Comisión núm. 1 de la CTMP,
documento PTMC04-RP4 (Rev.), párrafos 384 a 389

1. El anexo A5-II del proyecto recomendado contenía una serie de modelos propuestos para el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima que debe adjuntarse al certificado, y el certificado provisional de trabajo marítimo. Esos serían los modelos establecidos por el Código a los que tendrían que ajustarse los certificados y

las declaraciones nacionales, de conformidad con el párrafo 3 de la regla 5.1.3. Como se recuerda en la nota 10 *supra*, un Grupo de Trabajo del Grupo Gubernamental elaboró una versión simplificada de la declaración de conformidad laboral marítima que la CTMP no tuvo tiempo de discutir. El Grupo de Trabajo también propuso efectuar una serie de cambios correlativos al certificado de trabajo marítimo. En el anexo D a las presentes notas se reproduce un modelo de certificado de trabajo marítimo y de declaración de conformidad laboral marítima esencialmente basados en las propuestas del Grupo de Trabajo.

2. Cabe señalar que los distintos encabezamientos que aparecen en el modelo de declaración dependerán de las decisiones que se tomen en relación con la lista de esferas de inspección mencionada en la nota 20 *supra*. Por el momento, sólo se ha incluido una cuestión, la edad mínima, que se utiliza simplemente para mostrar una posible manera de presentar la información.
3. En el anexo E al presente documento figura un modelo de certificado provisional de trabajo marítimo en el que se han tenido en cuenta las propuestas formuladas en la CTMP con respecto a las disposiciones pertinentes del Título 5.
4. De conformidad con el párrafo 5 de la pauta B5.1.3, en el anexo B5-I debe proporcionarse «un ejemplo del tipo de información que podría figurar en una declaración de conformidad laboral marítima». En el anexo F a las presentes notas se propone una base de trabajo para ese anexo. El objetivo es mostrar un posible criterio para aplicar las disposiciones propuestas por el Grupo de Trabajo del Grupo Gubernamental mencionadas en la nota 10. Dado que el propósito del anexo no es presentar un modelo sino reflejar un criterio, en el anexo se exponen dos de las distintas cuestiones de fondo que probablemente se abordarán en la declaración: la edad mínima y los certificados médicos.

Anexo A

Flotas mercantes del mundo por país de registro, 2003 ¹

Registro ²	Arqueo bruto	Porcentaje mundial	Porcentaje de la OIT
Albania	70.026	0,01	0,01
Alemania	6.111.779	1,01	1,05
Angola	44.811	0,01	0,01
Antigua y Barbuda	6.004.650	0,99	1,03
Arabia Saudita	1.363.912	0,23	0,23
Argelia	872.028	0,14	0,15
Argentina	433.909	0,07	0,07
Australia	1.905.778	0,31	0,33
Austria	31.991	0,01	0,01
Azerbaiyán	637.994	0,11	0,11
Bahamas	34.751.748	5,74 ³	5,98
Bahrein	276.065	0,05	0,05
Bangladesh	446.838	0,07	0,08
Barbados	467.653	0,08	0,08
Bélgica	1.392.901	0,23	0,24
Belice	1.533.673	0,25	0,26
Benin	1.003	0,00	0,00
Bolivia	420.356	0,07	0,07
Brasil	3.258.407	0,54	0,56
<i>Brunei</i>	<i>479.972</i>	<i>0,08</i>	
Bulgaria	747.929	0,12	0,13
Camboya	2.048.296	0,34	0,35
Camerún	186.825	0,03	0,03
Canadá	2.723.001	0,45	0,47
Cabo Verde	20.895	0,00	0,00
Chile	963.966	0,16	0,17
China	18.427.955	3,04	3,17
Hong Kong, China	20.507.453	3,39	3,53
Macao, China	2.321	0,00	0,00
Taiwán, China	3.477.144	0,57	0,60

¹ Datos basados en información extraída del *Lloyds Register – Fairplay Ltd, World Fleet Statistics 2003*. Véase también la nota a pie de página 8.

² Las denominaciones empleadas en el presente cuadro no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades. Los países que no son Miembros de la OIT figuran en *cursiva*.

³ Las cifras superiores al 1 por ciento se indican en negritas.

Registro ²	Arqueo bruto	Porcentaje mundial	Porcentaje de la OIT
Chipre	22.054.166	3,64	3,79
Colombia	71.131	0,01	0,01
Comoras	416.739	0,07	0,07
Congo	3.402	0,00	0,00
Corea, República de	6.757.400	1,12	1,16
<i>Corea, República Democrática de</i>	<i>958.997</i>	<i>0,16</i>	
Costa Rica	4.603	0,00	0,00
Côte d'Ivoire	8.958	0,00	0,00
Croacia	847.734	0,14	0,15
Cuba	90.179	0,01	0,02
República Democrática del Congo	12.918	0,00	0,00
Dinamarca	320.356	0,05	0,06
Dinamarca (OIS)	7.246.602	1,20	1,25
Feroe (FAS)	22.839	0,00	0,00
Islas Feroe	136.855	0,02	0,02
Djibouti	4.060	0,00	0,00
Dominica	39.786	0,01	0,01
República Dominicana	12.790	0,00	0,00
Ecuador	324.472	0,05	0,06
Egipto	1.151.430	0,19	0,20
El Salvador	5.602	0,00	0,00
Emiratos Arabes Unidos	799.016	0,13	0,14
Eritrea	21.092	0,00	0,00
Eslovaquia	29.235	0,00	0,01
Eslovenia	1.737	0,00	0,00
España	676.163	0,11	0,12
España (CSR)	1.974.844	0,33	0,34
Estados Unidos	10.408.896	1,72	1,79
Estonia	358.218	0,06	0,06
Etiopía	81.933	0,01	0,01
Fiji	23.145	0,00	0,00
Filipinas	5.115.708	0,85	0,88
Finlandia	1.452.075	0,24	0,25
Francia	1.459.752	0,24	0,25
Islas Wallis y Futuna	113.748	0,02	0,02
Territorio Antártico Francés	3.285.721	0,54	0,57
Gabón	12.697	0,00	0,00
Gambia	2.183	0,00	0,00
Georgia	814.934	0,13	0,14
Ghana	121.316	0,02	0,02
Granada	2.821	0,00	0,00

Registro ²	Arqueo bruto	Porcentaje mundial	Porcentaje de la OIT
Grecia	32.203.117	5,32	5,54
Guatemala	5.230	0,00	0,00
Guinea	14.488	0,00	0,00
Guinea-Bissau	5.943	0,00	0,00
Guinea Ecuatorial	31.229	0,01	0,01
Guyana	31.633	0,01	0,01
Haití	1.286	0,00	0,00
Honduras	812.524	0,13	0,14
Hungría	7.568	0,00	0,00
India	6.960.567	1,15	1,20
Indonesia	3.840.408	0,63	0,66
Irán, República Islámica del	4.851.927	0,80	0,83
Iraq	16.0971	0,03	0,03
Irlanda	471.031	0,08	0,08
Islandia	187.362	0,03	0,03
<i>Islas Cook</i>	<i>17.615</i>	<i>0,00</i>	
<i>Islas Maldivas</i>	<i>63.675</i>	<i>0,01</i>	
<i>Islas Marshall</i>	<i>17.628.157</i>	<i>2,91</i>	
Islas Salomón	7.401	0,00	0,00
Israel	766.004	0,13	0,13
Italia	10.245.809	1,69	1,76
Jamaica	56.761	0,01	0,01
Japón	13.561.521	2,24	2,33
Jordania	224.217	0,04	0,04
Kazajstán	15.300	0,00	0,00
Kenya	17.803	0,00	0,00
Kiribati	4.198	0,00	0,00
Kuwait	2.324.290	0,38	0,40
República Democrática Popular Lao	2.370	0,00	0,00
Letonia	90.927	0,02	0,02
Libano	193.324	0,03	0,03
Liberia	52.434.624	8,66	9,02
Jamahiriyá Árabe Libia	156.725	0,03	0,03
Lituania	442.103	0,07	0,08
Luxemburgo	1.005.966	0,17	0,17
Madagascar	34.808	0,01	0,01
Malasia	5.745.771	0,95	0,99
Malta	25.134.314	4,15	4,32
Marruecos	503.754	0,08	0,09
Mauricio	67.634	0,01	0,01
Mauritania	47.647	0,01	0,01

Registro ²	Arqueo bruto	Porcentaje mundial	Porcentaje de la OIT
México	972.695	0,16	0,17
<i>Micronesia</i>	<i>18.288</i>	<i>0,00</i>	
Mongolia	336.836	0,06	0,06
Mozambique	36.270	0,01	0,01
Myanmar	433.039	0,07	0,07
Namibia	74.524	0,01	0,01
Nicaragua	3.619	0,00	0,00
Nigeria	418.688	0,07	0,07
Noruega	3.512.740	0,58	0,60
Noruega (NIS)	16.996.583	2,81	2,92
Nueva Zelandia	205.188	0,03	0,04
Omán	16.041	0,00	0,00
Países Bajos	5.702.641	0,94	0,98
Antillas Neerlandesas	1.510.656	0,25	0,26
Pakistán	321.666	0,05	0,06
Panamá	125.721.658	20,77	21,63
Papua Nueva Guinea	73.296	0,01	0,01
Paraguay	45.108	0,01	0,01
Perú	223.585	0,04	0,04
Polonia	282.384	0,05	0,05
Portugal	263.868	0,04	0,05
Portugal (MAR)	892.466	0,15	0,15
Qatar	561.646	0,09	0,10
Reino Unido	10.843.724	1,79	1,87
Anguilla	701	0,00	0,00
Bermudas	4.844.432	0,80	0,83
Gibraltar	993.022	0,16	0,17
Isla de Man	6.416.425	1,06	1,10
Islas Caimán	2.801.797	0,46	0,48
Islas del Canal	950	0,00	0,00
Islas Malvinas (Falkland Islands) ⁴	52.129	0,01	0,01
Islas Turcos y Caicos	975	0,00	0,00
Islas Vírgenes Británicas	87.064	0,01	0,01
Rumania	563.078	0,09	0,10
Rusia, Federación de	10.430.783	1,72	1,79
Saint Kitts y Nevis	300	0,00	0,00
<i>Samoa</i>	<i>10.166</i>	<i>0,00</i>	
San Vicente y las Granadinas	6.318.042	1,04	1,09
<i>Santa Helena</i>	<i>1.710</i>	<i>0,00</i>	
Santo Tome y Príncipe	84.374	0,01	0,01
Senegal	45.772	0,01	0,01

⁴ Existe una controversia entre los Gobiernos de Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte acerca de la soberanía de las Islas Malvinas (Falkland Islands).

Registro ²	Arqueo bruto	Porcentaje mundial	Porcentaje de la OIT
Serbia y Montenegro	1.061	0,00	0,00
Seychelles	64.473	0,01	0,01
Sierra Leona	23.157	0,00	0,00
Singapur	23.240.945	3,84	4,00
República Árabe Siria	477.186	0,08	0,08
Somalia	6.343	0,00	0,00
Sri Lanka	140.701	0,02	0,02
Sudáfrica	170.917	0,03	0,03
Sudán	23.899	0,00	0,00
Suecia	3.579.269	0,59	0,62
Suiza	588.748	0,10	0,10
Suriname	5.229	0,00	0,00
Tailandia	2.268.686	0,37	0,39
Tanzanía, República Unida de	38.925	0,01	0,01
Togo	15.320	0,00	0,00
<i>Tonga</i>	<i>169.975</i>	<i>0,03</i>	
Trinidad y Tabago	28.095	0,00	0,00
Túnez	174.259	0,03	0,03
Turkmenistán	47.392	0,01	0,01
Turquía	4.950.588	0,82	0,85
<i>Tuvalu</i>	<i>60.613</i>	<i>0,01</i>	
Ucrania	1.378.806	0,23	0,24
Uruguay	75.603	0,01	0,01
Vanuatu	1.618.179	0,27	0,28
Venezuela	846.989	0,14	0,15
Viet Nam	1.250.795	0,21	0,22
Yemen	79.464	0,01	0,01
(Desconocido)	4.538.218	0,75)	
Subtotal de Miembros de la OIT	581.270.912		100,00
Total	605.218.298	100,00	

Anexo B

Anexo A5-I

Las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que deben ser inspeccionadas y aprobadas por el Estado de abanderamiento antes de expedir un certificado, de conformidad con el párrafo 1 de la norma A5.1.3.

Edad mínima

Certificado médico

Calificaciones de la gente de mar

Acuerdos de empleo de la gente de mar

Utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado

Horas de trabajo y de descanso

Niveles de dotación del buque

Alojamiento

Servicios de esparcimiento a bordo

Alimentación y servicio de fonda

Salud y seguridad y prevención de accidentes

Atención médica a bordo

Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

Pago de los salarios

Anexo C

Anexo A5-III

Ambitos generales que son objeto de una inspección detallada por un funcionario habilitado del Estado del puerto que realiza la inspección de conformidad con la norma A5.2.1.

Edad mínima

Certificado médico

Calificaciones de la gente de mar

Acuerdos de empleo de la gente de mar

Utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado

Horas de trabajo y de descanso

Niveles de dotación del buque

Alojamiento

Servicios de esparcimiento a bordo

Alimentación y servicio de fonda

Salud y seguridad y prevención de accidentes

Atención médica a bordo

Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

Pago de los salarios

Anexo D

Anexo A5-II

Certificado de Trabajo Marítimo

(Nota: Deberá adjuntarse al presente Certificado una Declaración de Conformidad Laboral Marítima)

Expedido de conformidad con las disposiciones del artículo V y el Título 5 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2005 (designado en adelante «el Convenio») y en virtud de la autoridad del Gobierno de:

.....
(designación completa del Estado cuya bandera el buque esté autorizado a enarbolar)

por:

(designación completa y dirección de la persona competente u organización debidamente autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio)

Datos del buque

Nombre del buque.....

Número o letras distintivas.....

Puerto de matrícula.....

Fecha en que se matriculó el buque.....

Arqueo bruto.....

Número OMI.....

Tipo de buque.....

Nombre y dirección del armador (tal como se define en el artículo II, párrafo 1, j) del Convenio).....

.....

Se certifica que:

1. Este buque ha sido inspeccionado y se ha verificado que cumple las disposiciones del Convenio, así como las disposiciones de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima adjunta.
2. Se consideró que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que se especifican en el anexo A5-1 del Convenio se ajustan a las disposiciones nacionales del país mencionado por las que se aplica el Convenio. En la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, Parte I, figura un resumen de estas disposiciones nacionales.

El presente Certificado es válido hasta a reserva de las inspecciones que se efectúen de conformidad con las normas A5.1.3 y A5.1.4 del Convenio.

Este Certificado sólo es válido cuando se adjunta la Declaración de Conformidad Laboral Marítima expedida en el

Fecha de finalización de la inspección en la que se basó el presente Certificado

Expedido en el

Firma del funcionario debidamente habilitado que expide el Certificado

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

Endosos del certificado de inspección intermedia obligatoria y de cualquier inspección adicional (de ser necesario)

Se certifica que el buque fue inspeccionado de conformidad con la norma A5.1.4 del Convenio y que se determinó que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que se especifican en el anexo A5-I del Convenio se ajustan a las disposiciones nacionales del país mencionado por las que se aplica el Convenio.

Inspección intermedia:

(Se efectuará entre el segundo y el tercer año a partir de la fecha de expedición del último certificado)

Firmado

(Firma del funcionario habilitado)

Lugar.....

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad, cuando proceda)

Endosos adicionales (de ser necesario)

Se certifica que el buque fue objeto de una inspección adicional a fin de comprobar si seguía cumpliendo con las disposiciones nacionales por las que se aplica el Convenio, como estipula el párrafo 3 de la norma A3.1 del Convenio (nueva matrícula del buque o modificación importante del alojamiento) o por otros motivos.

Inspección adicional:

(de ser necesario)

Firmado.....

(Firma del funcionario habilitado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad, cuando proceda)

Inspección adicional:

(de ser necesario)

Firmado

(Firma del funcionario habilitado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad, cuando proceda)

Inspección adicional:

(de ser necesario)

Firmado

(Firma del funcionario habilitado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad, cuando proceda)

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2005

Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I

(Nota: la presente Declaración deberá adjuntarse al Certificado de Trabajo Marítimo del buque)

Expedida en virtud de la autoridad de: (insertar el nombre de la autoridad competente tal como se define en el párrafo 1, a) del artículo II del Convenio)

En lo que respecta a las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2005, el buque cuyas referencias se indican a continuación:

Nombre del buque	Número OMI	Arqueo bruto

Se mantiene de conformidad con la norma A5.1.3 del Convenio.

El/la que suscribe declara, en nombre de la autoridad competente antes mencionada, que:

- a) las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo están plenamente incorporadas en los requisitos nacionales a que se hace referencia más abajo;
- b) estos requisitos nacionales están recogidos en las disposiciones nacionales a que se hace referencia más abajo; se facilitan explicaciones relativas al contenido de dichas disposiciones cuando es necesario;
- c) se facilitan los detalles de toda equivalencia sustancial adoptada en virtud de los párrafos 3 y 4 del artículo VI *en el requisito nacional correspondiente enumerado más abajo o en la sección prevista a este efecto más abajo* <modifíquese según proceda>, y
- d) en los requisitos en cuestión se hace también referencia a todo requisito específico para cada tipo de buque previsto en la legislación nacional.

1. Edad mínima (regla 1.1)

[Lista de puntos del anexo A5-1 que se insertará cuando así se acuerde]

Nombre:.....

Cargo:.....

Firma:.....

Lugar:.....

Fecha:.....

Equivalencias sustanciales

(Nota: táchese lo que no proceda)

Se señalan, excepto en los casos en que se mencionan más arriba, las siguientes equivalencias sustanciales, con arreglo a lo dispuesto en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, párrafos 3 y 4 del artículo VI: [insértese la descripción si procede]

.....
.....

No se ha presentado ninguna equivalencia.....

Nombre:.....

Cargo:.....

Firma:.....

Lugar:.....

Fecha:.....

Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II

Medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento continuo entre las inspecciones

El armador, cuyo nombre figura en el Certificado de Trabajo Marítimo al que se adjunta la presente Declaración, ha redactado las siguientes medidas para garantizar el cumplimiento continuo entre las inspecciones:

...

<Indique a continuación las medidas redactadas por el armador para garantizar el cumplimiento de cada uno de los puntos que figuran en la Parte I>

1. Edad mínima (regla 1.1)

.....
.....
.....
.....

[Lista del anexo A5-I que se insertará cuando así se acuerde]

.....

Las medidas antes mencionadas han sido examinadas por <insértese el nombre de la autoridad competente u organización debidamente reconocida> y, tras haberse inspeccionado el buque, se ha considerado que satisfacen los objetivos establecidos en el apartado *b)* del párrafo 10 de la norma A5.1.3, en relación con las medidas destinadas a garantizar el cumplimiento inicial y continuo de las disposiciones estipuladas en la Parte I de la presente Declaración.

Nombre:.....

Cargo:.....

Dirección de la compañía:.....

.....

.....

Firma:.....

Lugar:.....

(Sello o estampilla de la autoridad competente)

Anexo E

Certificado Provisional de Trabajo Marítimo

Expedido de conformidad con las disposiciones del artículo V y del Título 5 del *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2005* (designado en adelante «el Convenio») en virtud de la autoridad del Gobierno de:

.....
(Designación completa del Estado cuya bandera el buque esté autorizado a enarbolar)

por.....

(Designación completa y dirección de la persona u organización competente debidamente autorizadas conforme a las disposiciones del Convenio)

Datos del buque

Nombre del buque.....

Número o letras distintivas.....

Puerto de matrícula.....

Fecha en que se matriculó el buque.....

Arqueo bruto.....

Número OMI.....

Tipo de buque.....

Nombre y dirección del armador (tal como se define en el artículo II, párrafo 1, *j*), del Convenio)

.....
.....

Se certifica que, a los efectos del párrafo 7 de la norma A5.1.3 del Convenio:

- a)* este buque ha sido inspeccionado, en la medida de lo razonable y factible, con respecto a las materias que figuran en el anexo A5-I del Convenio, teniendo en cuenta la verificación de los aspectos señalados a continuación en *b)*, *c)* y *d)*;
- b)* el armador ha demostrado a la autoridad competente o a una organización reconocida que el buque cuenta con procedimientos adecuados para dar cumplimiento al Convenio;
- c)* el capitán conoce las disposiciones del Convenio y las responsabilidades de aplicación, y
- d)* se ha presentado información pertinente a la autoridad competente o a una organización reconocida para la expedición de una Declaración de Conformidad Laboral Marítima.

El presente Certificado es válido hasta a reserva de las inspecciones que se efectúen de conformidad con las normas A5.1.3 y A5.1.4.

La fecha de finalización de la inspección mencionada en el apartado *a)* supra fue el

Expedido ena.....

(Firma del funcionario debidamente habilitado que expide el certificado provisional).....

.....

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

Anexo F

Anexo B5-I

Véase la pauta B5.1.3, párrafo 5

MODELO de Declaración nacional

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2005

Declaración de Conformidad Laboral Marítima– Parte I

(Nota: la presente Declaración deberá adjuntarse al Certificado de Trabajo Marítimo del buque)

Expedida en virtud de la autoridad de:

Ministerio de Transporte Marítimo de Xxxxxx

En lo que respecta a las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2005, el buque cuyas referencias se indican a continuación:

Nombre del buque	Número OMI	Arqueo bruto

Se mantiene de conformidad con la norma A5.1.3 del Convenio.

El/la que suscribe declara, en nombre de la autoridad competente antes mencionada, que:

- a) las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo están plenamente incorporadas en los requisitos nacionales a que se hace referencia más abajo;
- b) estos requisitos nacionales están recogidos en las disposiciones nacionales a que se hace referencia más abajo; se facilitan explicaciones relativas al contenido de dichas disposiciones cuando es necesario;
- c) se facilitan los detalles de toda equivalencia sustancial adoptada en virtud de los párrafos 3 y 4 del artículo VI *en el requisito nacional correspondiente enumerado más abajo o en la sección prevista a este efecto más abajo* <modifíquese según proceda>, y
- d) en los requisitos en cuestión se hace también referencia a todo requisito específico para cada tipo de buque previsto en la legislación nacional.

1. Edad mínima (regla 1.1)

Ley del Transporte Marítimo (Shipping Law) núm. 123 de 1905, en su forma modificada («Ley»), capítulo X; Reglamento de transporte marítimo (Shipping Regulations) («Reglamento»), 2006, normas 1111 a 1222.

Las edades mínimas son aquéllas a las que se hace referencia en el Convenio.

Por «noche» se entiende las horas comprendidas entre las 21 horas y las 6 horas, a menos que el Ministerio de Transporte Marítimo («Ministerio») apruebe un período diferente.

En el cuadro A adjunto se enumeran ejemplos de trabajo peligroso restringidos a personas mayores de 18 años. En el caso de los buques de carga, ninguna persona menor de 18 años puede trabajar en las áreas señaladas en el plano del buque (debe adjuntarse a esta Declaración) como «área peligrosa».

2. Certificado médico (regla 1.2)

Ley, capítulo XI; Reglamento, normas 1223 a 1233

Los certificados médicos se ajustarán, cuando corresponda, a los requisitos establecidos en el Convenio de Formación; en los restantes casos, los requisitos fijados por dicho Convenio se aplicarán mutatis mutandis.

Los ópticos calificados incluidos en la lista aprobada por el Ministerio pueden expedir certificados de visión.

Los reconocimientos médicos siguen las Directrices OIT/OMI/OMS a que se hace referencia en la pauta B1.2.1.

.....
.....

Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II

Medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento continuo entre las inspecciones

El armador, cuyo nombre figura en el Certificado de Trabajo Marítimo al que se adjunta la presente Declaración, ha redactado las siguientes medidas para garantizar el cumplimiento continuo entre las inspecciones:

...

<Indique a continuación las medidas redactadas por el armador para garantizar el cumplimiento de cada uno de los puntos que figuran en la Parte I>

1. Edad mínima (regla 1.1)

La fecha de nacimiento de cada marino se indica junto a su nombre en la lista de la tripulación.

La lista es comprobada al comienzo de cada viaje por el capitán o el oficial que actúe en su nombre («oficial competente»), que registra la fecha de dicha verificación.

Cada marino menor de 18 años recibe, en el momento de su contratación, una anotación por la que se le prohíbe la realización de trabajo nocturno o de los trabajos que figuren en la lista específica de trabajos peligrosos (véase supra, Parte I, sección 1), así como de cualquier otro trabajo peligroso, y por la que se le exige que consulte al oficial competente en caso de duda. El oficial competente conserva un ejemplar de la anotación con la firma del marino bajo la expresión «recibí y leí» y con la fecha de la firma.

2. Certificado médico (regla 1.2)

Los certificados médicos son conservados por el oficial competente de forma estrictamente confidencial, junto con una lista confeccionada bajo su responsabilidad en la que, por cada marino que se encuentre a bordo, se hacen constar: las funciones del marino, la fecha del certificado médico o certificados médicos actual(es) y el estado de salud indicado en el certificado en cuestión.

En el caso posible de duda sobre si el marino es apto físicamente para desempeñar una función o funciones específicas, el oficial competente consulta al médico del marino o a otro profesional calificado y registra un resumen con las observaciones del médico, así como el nombre y número de teléfono del profesional y la fecha de la consulta.