

Informe del debate

Introducción

1. De conformidad con una decisión adoptada por el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo en su 291.^a reunión (noviembre de 2004), la Reunión tripartita intermedia sobre el seguimiento de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria (CTMP) (en adelante, la «Reunión tripartita intermedia») se celebró del 21 al 27 de abril de 2005 en la Oficina Internacional del Trabajo. En respuesta a los requisitos establecidos en las dos resoluciones adoptadas, la labor de la Reunión tripartita intermedia se dividió en dos partes, a saber, la discusión de las cuestiones que quedaron pendientes en la CTMP y el examen de las enmiendas propuestas al texto sin corchetes ni llaves durante la CTMP.

Composición de la Reunión tripartita intermedia

2. A la Reunión tripartita intermedia asistieron 69 delegaciones gubernamentales, con un total de 171 participantes, 44 delegados de los armadores y 34 delegados y asesores de la gente de mar. Asimismo, se encontraban presentes varios observadores de organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales.

3. La Reunión tripartita intermedia eligió por unanimidad su Mesa, cuya composición fue la siguiente:

Presidente: Sr. B. Carlton (representante gubernamental, Estados Unidos)

Vicepresidentes: Sr. Zhang Xiaojie (representante gubernamental, China)

Sr. D. Lindemann (representante armador, Alemania)

Sr. B. Orrell (representante de la gente de mar, Reino Unido)

4. La Reunión también reestableció el Comité de Redacción de la CTMP, que trabajaría durante toda la Reunión. Este Comité, en el que también participaron el Secretario General de la Reunión y el Consejero Jurídico o sus representantes, estuvo integrado por las siguientes personas:

Sr. D. Roussel (representante gubernamental, Canadá)

Sr. P. Sadler (representante gubernamental, Reino Unido)

Sr. A. Yahmadi (representante gubernamental, Túnez)

Sr. D. Dearsley (miembro armador, Reino Unido)

Sr. P. McEwen (miembro de la gente de mar, Reino Unido).

Los miembros del Comité de Redacción, con excepción de los representantes de la Oficina, formaron también un Grupo de Redacción Tripartito encargado de formular las recomendaciones solicitadas por la Reunión, antes de que el texto acordado fuese examinado por el Comité de Redacción.

5. En su alocución de apertura, el Presidente de la Reunión, recordó a los asistentes que, aunque la CTMP había sido un éxito, no había concluido su cometido. En consecuencia, la Reunión tenía un claro mandato que cumplir, consistente en elaborar de modo tripartito y finalizar un documento para ser examinado por la Conferencia en la reunión de febrero de 2006.
6. El Sr. J.-M Schindler, Presidente del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, pidió a los participantes que tuviesen en cuenta su mandato: tratar las cuestiones pendientes y examinar las enmiendas que habían sido presentadas a la CTMP pero que aún no habían sido examinadas. Su cometido podría resumirse en cuatro palabras: encontrar fórmulas de compromiso.
7. La Secretaria General, Sra. C. Doumbia-Henry, Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, resumió el proceso que había conducido a la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria y a la celebración de las reuniones posteriores. Recordó el elevado nivel de consenso alcanzado en relación con los principios, estructura y contenido del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo propuesto. Presentó los documentos PTMC/2005/1 y PTMC/2005/2 y explicó que la decisión de celebrar la reunión intermedia se había tomado para ayudar a la Oficina en la preparación del informe que habría de presentarse a la 94.^a reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, en febrero de 2006. De conformidad con las dos resoluciones adoptadas por la CTMP, la presente Reunión debería propiciar futuras deliberaciones tripartitas sobre los aspectos del proyecto de convenio que no pudieron resolverse durante la CTMP. Con este propósito, en primer lugar se pidió a la Reunión que prestase asesoramiento a la Oficina para redactar un texto susceptible de recibir una amplia aceptación en relación con las cuestiones polémicas que habían quedado sin resolver (en particular en el Título 5) y, en segundo lugar, que examinase las enmiendas presentadas durante la CTMP que no fueron examinadas entonces. La Secretaria General dijo que lamentaba que, por motivos presupuestarios, la presente Reunión sólo pudiese desarrollarse en inglés. Con todo, precisó que todos los nuevos textos referentes a los temas controvertidos, respecto de los cuales se llegase a un consenso tripartito, serían remitidos en español, francés e inglés a todos los mandantes, para que éstos formularan comentarios. La Secretaria General recordó a los asistentes el acuerdo inicial en cuanto a estructura, contenido y acercamiento adoptado tres años antes en la primera reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo y destacó algunos puntos clave como la importancia de disponer de un mecanismo de aplicación y control eficaz, y el principio subyacente de la inflexibilidad en relación con los derechos y flexibilidad relativos a los métodos de aplicación. Era importante que el espíritu de cooperación de las reuniones anteriores prevaleciese para asegurar que esa etapa final del camino hacia un nuevo convenio se desarrollase con éxito.
8. El portavoz de los armadores afirmó que su Grupo seguía comprometido con los objetivos convenidos por los interlocutores sociales en el Acuerdo de Ginebra en enero de 2001, y confirmados más tarde por los gobiernos durante la primera reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel. Dado que las reuniones que se estaban celebrando eran una

continuación de la labor iniciada en la CTMP de septiembre de 2004, todas las declaraciones formuladas entonces por el Grupo de los Armadores seguían siendo válidas. La posición de los armadores con respecto a las cuestiones pendientes estaba reflejada en las Actas de la CTMP. Sus opiniones se expresaban de forma más concisa en la comunicación presentada por la Federación Internacional de Armadores en representación del Grupo de los Armadores. Los intereses en juego de esa Reunión eran considerables. Si no se alcanzaba un amplio consenso sobre las cuestiones pendientes, en particular el control de la aplicación del Título 5, la definición de gente de mar, y el ámbito de aplicación, no habría muchas posibilidades de que la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo de 2006 fuera un éxito. En consecuencia, las cuestiones marítimas quedarían excluidas del orden del día de la Organización durante mucho tiempo.

9. El portavoz de la gente de mar lamentó que la reunión que estaba celebrándose fuese necesaria, ya que habían tenido lugar muchas otras reuniones en los últimos tres años. Todas las cuestiones en juego se habían examinado antes detenidamente. Recordó que el acuerdo mencionado en el resumen del Presidente, en un anexo al informe de la primera reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel en 2001, establecía que el nuevo convenio debería ser sencillo, claro y fácil de aplicar. El acuerdo también ponía de relieve la importancia de que los mecanismos de aplicación y control fueran eficaces, tanto para los Estados de abanderamiento como para los Estados rectores del puerto, así como la inclusión del principio del «trato no más favorable». También se convino en que el instrumento debería prever una extensión del control por el Estado del puerto, más allá de las disposiciones del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). El Grupo de la Gente de Mar seguía comprometido con esos objetivos establecidos inicialmente por todas las partes. Quería que el nuevo convenio fuera claro, fácil de ratificar y de aplicar, que proporcionara unas normas mínimas sustanciales, que fuera aplicado efectivamente en la práctica, que estableciera una igualdad de condiciones, y que tuviera el mismo valor que los instrumentos de la OMI, a saber, los convenios SOLAS, MARPOL y de Formación. Si bien pretendía que la ratificación fuera amplia, la gente de mar no aceptaría una reducción de las normas en vigor. Desde el principio, la gente de mar había puesto de relieve que los mecanismos de aplicación y control eran fundamentales para ellos. Los difíciles debates sobre el Título 5 demostraban que los armadores y muchos gobiernos parecían haberse alejado de lo que se había acordado inicialmente. Existía un riesgo real de que la «declaración de derechos de la gente de mar» se convirtiera en otro instrumento de liberalización, lo que sería inaceptable. Sin unos mecanismos eficaces de aplicación y control, las normas de trabajo marítimo en vigor se debilitarían y acabarían por no asegurar nada importante. El proyecto de convenio contenía principios en su sección obligatoria, mientras que los detalles preceptivos que estaban contenidos en los convenios obligatorios existentes se habían trasladado a la Parte B del Código. La situación que primaba en materia de seguridad social era inaceptable. El Grupo de la Gente de Mar había hecho concesiones, siempre que se les concediera a cambio mecanismos de aplicación y control eficaces. Si el nuevo convenio no establecía unas normas mínimas que pudieran aplicarse y que les otorgaran derechos sustanciales, la gente de mar preferiría mantener los instrumentos existentes, con todos sus defectos. Si la Reunión no preveía mecanismos de aplicación y control eficaces, la gente de mar daría por concluida la cuestión y no vería ningún motivo para que se celebrara una reunión marítima en la CIT. Para avanzar, la gente de mar propuso tener en cuenta las soluciones propuestas señaladas en el documento sobre las cuestiones pendientes para el proyecto de convenio refundido sobre trabajo marítimo.

Debate sobre las cuestiones pendientes relativas al proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, 2006, tal y como figuran en el documento PTMC/2005/1

10. La Reunión decidió examinar en primer lugar las notas sobre el Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación, contenidas en el documento *Cuestiones pendientes relativas al proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, 2006 (PTMC/2005/1)*. En el presente informe, dichas notas se abordan siguiendo el orden en que figuran en dicho documento, y no el orden en que se discutieron.

Nota 1: artículo II, párrafo 4

Nota 2: artículo II, párrafo 6

11. Las notas 1 y 2 se examinaron conjuntamente. El portavoz de los armadores señaló que el Convenio debía aplicarse a todos los buques de menos de 500 toneladas de arqueo bruto, ya fueran de propiedad pública o privada, que habitualmente se dedicaran a actividades comerciales, lo que facilitaría su aceptación por parte de los Estados Miembros. Aunque la exclusión de los buques que realizaran actividades comerciales en las aguas territoriales de un Estado podría tener consecuencias para un gran número de buques y de gente de mar, la inclusión de ese tipo de buques en el ámbito de aplicación del Convenio implicaba, por otro lado, una pesada carga para los Estados de abanderamiento.
12. El portavoz de la gente de mar convino en que el Convenio debería ser ratificable, pero discrepó con el portavoz de los armadores con respecto a la definición de los buques abarcados por el mismo. Recordó la importancia que revestían en el Convenio el cumplimiento y el control de la aplicación. El Convenio debería amparar a toda la gente de mar que prestara servicios a bordo de buques, ya fueran grandes o pequeños, o se dedicaran a actividades comerciales dentro o fuera de sus aguas territoriales. No podía aceptar que la gente de mar que trabajaba a bordo de buques de menos de 500 toneladas de arqueo bruto o dedicados a actividades comerciales dentro de sus aguas territoriales no necesitaran protección. La gente de mar que prestase servicios en este tipo de buques necesitaría incluso más protección. Por tanto, el Convenio debería aplicarse a todos los buques, con independencia de su tamaño y de si se dedicaban a actividades comerciales. Los argumentos que apoyaran lo contrario deberían ser muy convincentes. La institucionalización de un «apartheid marítimo» era inaceptable. Refiriéndose a las excepciones contempladas respecto de la aplicación del Convenio — por ejemplo, un buque dedicado a la pesca o a actividades similares, y buques tradicionales —, consideraba que quedaban claras.
13. El portavoz de la gente de mar recordó los debates que tuvieron lugar durante la CTMP en septiembre de 2004, cuando algunos de los textos examinados contenían limitaciones y condiciones muy estrictas referentes a la exclusión de los buques cuyo arqueo bruto fuera inferior a 500 toneladas, y se dedicasen a actividades comerciales dentro de las aguas territoriales de un Estado. Las condiciones establecidas por el Grupo de la Gente de Mar eran las siguientes: en función de su nivel de desarrollo, el Estado Miembro, sólo podía ratificar el Convenio si éste excluía la flota mercante nacional; los derechos fundamentales de la gente de mar estipulados en el artículo III y sus derechos sociales y en materia de empleo, estipulados en los párrafos 1 al 4 del artículo IV, quedaban protegidos por la legislación nacional; al ratificar el Convenio, el Estado Miembro debería comunicar su intención de ampliar progresivamente las disposiciones previstas en el mismo a los buques dedicados a actividades comerciales dentro de sus aguas territoriales; y el Estado Miembro

aceptaba presentar un informe anual, de conformidad con procedimientos similares a los previstos en el artículo 22 de la Constitución de la OIT, y comunicar los progresos realizados para asegurar que los buques dedicados a actividades comerciales dentro de sus aguas territoriales seguían estando protegidos por el Convenio. En el marco del Convenio, las actividades comerciales realizadas dentro de las aguas territoriales deberían limitarse exclusivamente al comercio entre puertos nacionales o a terminales situadas dentro del Estado de abanderamiento en el que el buque estuviese autorizado a navegar, sin entrar en las aguas territoriales de otros Estados. Citando la *Nota 2, artículo II, párrafo 6* señaló que gracias a las propuestas de la Oficina, la cuestión podría solucionarse debidamente.

14. El Grupo Gubernamental estableció un pequeño grupo de trabajo integrado por representantes de China, Estados Unidos, Filipinas, Grecia, Japón, Noruega y Reino Unido al objeto de que elaboraran una propuesta para el debate. Un representante gubernamental de los Estados Unidos resumió el mandato del Grupo en un texto que fuera ratificable para los Estados Miembros y que protegiera al mayor número de gente de mar posible.
15. El representante gubernamental del Reino Unido presentó varias propuestas que constituirían un módulo, para someterlas a la consideración de la Conferencia Marítima. El Grupo propuso insertar «Salvo que se especifique lo contrario» al principio del párrafo 4 del artículo II. El párrafo 6 del artículo II debería suprimirse. Con respecto al Título 3, debería crearse un pequeño grupo de trabajo tripartito al objeto de que formulara propuestas para cualquier cambio necesario. Con respecto al Título 5, el Grupo consideró que deberían exigirse un Certificado de Trabajo Marítimo y una Declaración de Conformidad Laboral Marítima a los buques a partir de 500 toneladas de arqueo bruto que realizaran viajes internacionales, para que pudieran ser objeto de control por el Estado del puerto. Por lo tanto, era necesario insertar una disposición dentro de un nuevo párrafo en la regla 5.1.3.1, con el siguiente tenor: «Esta regla sólo se aplica a los buques a partir de 500 toneladas de arqueo bruto que realicen viajes internacionales». Por consiguiente, en el artículo II del proyecto de convenio debería incluirse una definición de «viajes internacionales» inspirada en la que figura en el Convenio SOLAS. El Grupo también atendió la inquietud expresada por el Grupo de los Armadores con respecto a las inspecciones y a la extensión de un Certificado de Trabajo Marítimo y una Declaración de Conformidad Laboral Marítima, siempre y cuando lo solicitara un armador. Dado que no existía ninguna norma internacional acordada con respecto a la inspección de buques de menos de 500 toneladas de arqueo bruto, aunque estos buques siguieran siendo objeto de inspección por el Estado del puerto, deberían elaborarse directrices relativas a dicha inspección. Aunque no se exigiría a los buques que no realizaban viajes internacionales un Certificado de Trabajo Marítimo ni una Declaración de Conformidad Laboral Marítima, éstos seguirían siendo objeto de inspección por el Estado de abanderamiento. Por último, hizo referencia a otros puntos que exigían enmiendas conexas, y puso de relieve el derecho de la gente de mar a presentar una queja, de conformidad con lo dispuesto en el Título 5.
16. El portavoz de los armadores presentó la mayor parte de las propuestas pero necesitó consultar con mayor detenimiento la idea subyacente en la regla 5.1.3.1 aplicable exclusivamente a los buques de al menos 500 toneladas de arqueo bruto en el caso de los buques que hacían viajes internacionales. A su juicio, esa regla se aplicaría a todos los buques que realizaran viajes internacionales, con independencia de su arqueo bruto.
17. El portavoz de los armadores propuso que el Comité de Redacción de la CTMP dejara muy claro que si un armador quería un certificado podría obtenerlo, pero que no era obligatorio. No obstante, en el texto debería quedar consignada la posibilidad que tenía el armador de obtener dicho certificado.
18. El portavoz de la gente de mar se refirió a la definición del término «buque» contenida en el artículo II del proyecto de convenio. De acuerdo con esa definición, dicho término designaba «los buques distintos de los 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 las reglamentaciones portuarias». Preguntó si ello suponía que toda la gente de mar a bordo de buques — independientemente de su arqueo bruto — que navegasen exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rigiesen las reglamentaciones portuarias quedaba incluida dentro del ámbito de aplicación del presente Convenio. Preguntó también si los buques con un arqueo bruto inferior o superior a 500 toneladas — con independencia de que se dedicasen o no al comercio internacional — quedaban dentro de su ámbito de aplicación si enarbolaban la bandera de un Estado diferente del Estado para el cual realizaban las actividades comerciales. Citó el ejemplo de un buque con bandera liberiana dedicado al comercio entre dos puertos del Reino Unido, con un arqueo bruto superior a 500 toneladas y que no realizara actividades comerciales internacionales. A ese buque se le debería exigir un Certificado de Trabajo Marítimo y una Declaración de Conformidad Laboral Marítima. El Grupo de la Gente de Mar estimaba que el texto que tenía ante sí no reflejaba dicha obligación; por lo que consideraba necesario añadir alguna frase que esclareciera que dicho buque estaba obligado a presentar tales certificados. Posteriormente se refirió al Título 5 del proyecto de convenio relativo al control por el Estado del puerto. Preguntó si dicho control constituía un mecanismo que impulsaba el cumplimiento de las normas del Convenio en todos los buques que no navegaran exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan las reglamentaciones portuarias.

- 19.** El representante gubernamental del Reino Unido señaló que el Convenio se aplicaba a los buques comerciales que navegaran en aguas territoriales de otro Estado Miembro, independientemente de su arqueo bruto. En lo referente a la segunda pregunta del portavoz de la gente de mar, señaló que un buque matriculado en Liberia con un arqueo bruto de al menos 500 toneladas, debería tener un certificado. Aunque el control ejercido por el Estado del puerto era un mecanismo destinado a impulsar el cumplimiento, los buques deberían ser objeto de inspección por el Estado de abanderamiento cada tres años, con independencia de la emisión de cualquier tipo de certificado. Por otra parte, cabía señalar que los inspectores del Estado del puerto estaban facultados para inspeccionar el buque cuando lo estimasen oportuno.
- 20.** A petición del portavoz de la gente de mar, un Consejero Especial de la Oficina en lo relativo al proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo (Sr. D. Devlin) confirmó que el Convenio se aplicaba a toda la gente de mar empleada a bordo de cualquier buque sujeto al Convenio, es decir, todos los buques que se ajustasen a la definición de «buque», con la excepción de lo estipulado en el párrafo 4, artículo II del proyecto de convenio recomendado, o en los casos en que el Convenio expusiera explícitamente lo contrario. Algunos de los buques a los que se aplicaría el Convenio podrían quedar excluidos de ciertas disposiciones del mismo.
- 21.** Respecto de la regla 5.2.2 del Título 5, el portavoz de la gente de mar utilizó nuevamente el ejemplo de un buque matriculado en Liberia que navegara entre puertos del Reino Unido y pidió que se esclareciera si, en virtud de la disposición examinada, las quejas respecto del buque liberiano deberían presentarse a las autoridades liberianas correspondientes y no a las autoridades del Reino Unido.
- 22.** El representante gubernamental del Reino Unido explicó que la disposición de que se trataba se había redactado teniendo presentes los buques que no realizaban viajes internacionales. En caso de que tales buques se encontraran en las aguas territoriales de otro Estado Miembro, se aplicarían las disposiciones relativas al control por el Estado del puerto de dicho país. En consecuencia, podría presentarse una queja a las autoridades del Estado del puerto.

-
23. El portavoz de la gente de mar indicó que aunque no se exigiría al buque liberiano en cuestión disponer de un certificado o de una declaración de conformidad, el buque debería estar en posesión de dichos documentos. Debería extenderse un Certificado de Trabajo Marítimo y una Declaración de Conformidad Laboral Marítima a todos los buques que no navegaran en las aguas territoriales del Estado de abanderamiento. Como esa cuestión no era polémica, debería dejarse en manos del Comité de Redacción de la CTMP.
 24. El portavoz de los armadores indicó que cuando los buques navegaran en aguas distintas de las del Estado de abanderamiento se aplicarían las disposiciones relativas al control por el Estado del puerto.
 25. Un representante gubernamental del Canadá señaló que la definición de «buque» contenida en el proyecto de convenio recomendado era una versión modificada de la contenida en el Convenio de Formación. Por lo tanto, era posible seguir modificándola para aclarar que se aplicaba exclusivamente a los buques que navegaban en las aguas territoriales de un Estado Miembro y no en las de «otro Estado Miembro». Citó el ejemplo del Canadá, donde en los meses de invierno buques suecos surcaban las aguas de los Grandes Lagos. El representante gubernamental del Canadá señaló su deseo de que el Convenio se aplicase en su totalidad a esos buques.
 26. El representante gubernamental del Reino Unido no aceptó la propuesta. A su juicio, interfería con la aplicación del Convenio en su conjunto. El Comité de Redacción de la CTMP debería examinar la cuestión. El representante gubernamental de Grecia expresó su acuerdo al respecto.
 27. El representante gubernamental de Noruega reconoció el problema que se planteaba al Grupo de la Gente de Mar. Estimaba que podría resolverse enmendando la definición de «buque». Cuando un buque navegara entre dos puertos nacionales se aplicarían las disposiciones relativas al ejercicio de la soberanía nacional, por lo que deberían exigirse al buque más documentos que los que se le exigirían en virtud del presente Convenio.
 28. Se pidió al Comité de Redacción de la CTMP que preparase un texto en el que se recogieran las propuestas del Grupo de Trabajo y la presente discusión.
 29. A juicio del representante gubernamental de Filipinas era preferible contar con una cláusula más general referente a la aplicación del Título 3. Propuso el siguiente texto: «Prevía consulta con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar, la autoridad competente podrá decidir en qué medida las disposiciones contenidas en el Título 5 no se aplican a los buques de menos de 500 toneladas de arqueo bruto».
 30. El portavoz de la gente de mar señaló que la cláusula general no debería aplicarse al Título 3 en su totalidad, ya que ese título se refería a temas como la alimentación y el servicio de fonda, y los niveles de ruido, entre otros aspectos. Además, la propuesta, tal como estaba redactada, permitía deducir que la autoridad competente debería consultar con las organizaciones pertinentes de la gente de mar y de los armadores antes de decidir si convenía aplicar la totalidad del Título 3 a los buques de menos de 500 toneladas de arqueo bruto. Pidió que la cuestión siguiera examinándose.
 31. La representante gubernamental de los Estados Unidos recordó que el Comisión núm. 2 de la CTMP había reconocido que el Título 3 podría modificarse en función del examen del artículo II. Se presentaba entonces la siguiente alternativa: introducir una cláusula de flexibilidad para los buques pequeños, en virtud de lo dispuesto en la sección pertinente del Título 3, o contemplar una cláusula general de exención. Señaló que apoyaba la propuesta del representante gubernamental de Filipinas.

-
- 32.** A juicio del portavoz de la gente de mar, en la cláusula general aludida se necesitaría identificar con exactitud los cambios que tendrían lugar. Le inquietaba que incluyese todo el ámbito abarcado en el Título 3, en cuyo caso el texto sería demasiado flexible. La propuesta debería ser examinada por el Grupo de Redacción Tripartito, el cual presentaría una propuesta para su posterior debate en sala.
- 33.** El representante gubernamental del Reino Unido, en su calidad de miembro del Grupo de Redacción Tripartito, pidió que se esclarecieran las instrucciones por las que la propuesta de Filipinas se aplicaría exclusivamente a la regla 3.1 del Título 3 «Alojamiento y servicios de esparcimiento», a los efectos de incorporarla en la regla en un lugar apropiado.
- 34.** El portavoz de los armadores recordó que los debates de la Comisión núm. 2 en la CTMP relativos a la alimentación y el servicio de fonda no habían sido polémicos. Incluso los casos de buques pequeños con tripulaciones poco numerosas no habían planteado problemas. La regla 3.1 era clara. El Grupo de Redacción Tripartito podría formular propuestas respecto de la regla 3.2.
- 35.** El portavoz de la gente de mar no compartía las opiniones expresadas. A su juicio el alojamiento era una cuestión importante, y su Grupo no deseaba que se incluyese una cláusula que permitiera su posible exclusión en toda la regla 3.1 sin que antes se hubiera examinado atentamente. Aun en caso de que la cláusula de flexibilidad se aplicara solamente a la regla 3.1, se trataría de una cláusula de muy amplio alcance, ya que muchas de las cuestiones relativas al alojamiento eran importantes en todo tipo de buque, con independencia de su tamaño. La propuesta del Grupo Gubernamental debía concebirse como un conjunto de elementos y remitirse como tal al Comité de Redacción de la CTMP. No obstante, sería preciso que un pequeño grupo tripartito especial de expertos técnicos se reuniera entre ambas reuniones antes de que venciera el plazo para la presentación de documentos destinados a la Conferencia Marítima, a fin de abordar el asunto y formular propuestas. Sería de gran utilidad que, en el curso de la presente Reunión, un pequeño grupo tripartito se reuniera y examinara los ámbitos que el citado grupo tripartito especial de expertos técnicos examinaría posteriormente. El Grupo de la Gente de Mar no contaba con expertos en esa materia.
- 36.** Un pequeño grupo tripartito integrado por representantes de los armadores y de la gente de mar, así como por representantes gubernamentales de China, República de Corea, Estados Unidos, Japón, Noruega y Reino Unido, se reunió al objeto de formular la siguiente propuesta para su inclusión al final de la norma A3.1:
9. Todo Miembro, previa consulta con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar interesadas, teniendo en cuenta el tamaño del buque y el número de personas a bordo, podrá eximir a los buques de menos de 200 toneladas de arqueo bruto, cuando sea razonable, del cumplimiento de las exigencias enumeradas a continuación:
 - a. A3.1.5, *r*), *v*) y *z*/i);
 - b. A3.1.5, *e*), relativa al aire acondicionado exclusivamente, y
 - c. A3.1.5, *aa*), *bb*), *cc*) y *dd*) — todas ellas relativas a la superficie disponible por marino exclusivamente.
 10. Toda exención del cumplimiento de las exigencias estipuladas en esta norma se contemplará exclusivamente en los casos en que ésta lo prevea, en particular, cuando dichas exenciones estén claramente justificadas por motivos de peso, sin menoscabo de la seguridad y la salud de la gente de mar.
- 37.** Un portavoz del citado grupo dijo que, no obstante la flexibilidad del proyecto de instrumento, era preciso que éste fuera más flexible todavía, a fin de excluir los buques por debajo de un cierto límite. El grupo de trabajo había convenido en que el límite fueran 200 toneladas de arqueo bruto. En segundo lugar, había acordado que sería necesario entablar

consultas antes de que pudieran contemplarse exenciones, ya que debían tenerse en cuenta el tamaño del buque y el número de personas a bordo. En tercer lugar, consideró que era preciso tener presente la naturaleza de la exigencia en cuestión.

38. El portavoz de los armadores apoyó el texto propuesto y los argumentos en que se sostenía.
39. El portavoz de la gente de mar indicó que los resultados de la labor del grupo de trabajo eran inferiores a lo esperado. El proyecto de instrumento no debería incluir normas menos estrictas que las contempladas en el proyecto de convenio sobre el sector pesquero, que se examinaría en la 93.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo en junio de 2005. Por esa razón, la gente de mar prefería postergar la decisión sobre esa materia hasta julio de 2005, una vez que tuvieran a su disposición el texto de dicho convenio.
40. Se acordó que el texto propuesto por el Grupo de Redacción Tripartito podría adoptarse y enviarse al Grupo de Redacción de la PTMC, con una referencia al arqueo bruto de 200 toneladas que debía figurar entre corchetes, para su consideración por la Conferencia Marítima.
41. El Presidente concluyó que existía consenso respecto de la manera de proseguir las labores. La Reunión remitió el texto al Comité de Redacción de la PTMC.

Nota 3: artículo VIII, párrafo 3

42. El portavoz de los armadores señaló que como se perseguía que el Convenio se aplicara a tanta gente de mar como fuese posible, era necesario que entrara en vigor rápidamente. Por otra parte, las disposiciones relativas a un trato no más favorable propiciaban la ratificación del Convenio, aumentando así su credibilidad. Apoyaba por lo tanto la primera parte de la propuesta de la Oficina en el sentido de que el Convenio «entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de como mínimo 30 Miembros, incluidos al menos la mitad de los Miembros que posean en conjunto el [uno] por ciento del arqueo bruto de la flota mundial». No obstante, no estaba de acuerdo con la segunda parte de la propuesta presentada por la Oficina de añadir las palabras «y por lo menos la mitad de los Estados Miembros que suministren mano de obra...».
43. El portavoz de la gente mar señaló que dicha cuestión podía resolverse en la Conferencia Marítima de 2006. Consideraba que la primera parte de la propuesta de la Oficina era constructiva, aunque, antes de alcanzar un acuerdo, convendría examinar el arqueo adoptado por los Estados de abanderamiento tradicionales en contraposición con el adoptado por los pabellones de conveniencia. La gente de mar consideraba que el número de ratificaciones debería ser de 30, y que la proporción total del arqueo bruto de la flota mercante debería ser del 33 por ciento. Añadió que también convendría examinar la posibilidad de exigir que la mitad de los Miembros tuviesen una flota del 0,8 ó 0,7 por ciento, en lugar de una del 1 por ciento.
44. La representante gubernamental de los Países Bajos intervino en nombre de los Estados Miembros de la Unión Europea que se encontraban presentes en la Reunión. Destacó que en el seno de la Unión Europea no existía la posibilidad de ratificar un convenio en bloque, ya que se trataba de un procedimiento nacional. Pasó a exponer que el artículo en cuestión debería indicar el menor número posible de Miembros y la menor proporción posible de arqueo bruto. Estuvo de acuerdo en que resultaría más adecuado debatir esa cuestión en la Conferencia Marítima de febrero de 2006. Su postura recibió el apoyo de los representantes gubernamentales de Noruega y Chipre, que manifestaron su convicción de que, aunque no fuese posible la ratificación en bloque, la Unión Europea exigiría a sus Estados Miembros ratificar el Convenio más adelante.

-
45. Al representante gubernamental del Japón le preocupaba la propuesta de la Oficina, en particular por lo que se refería a la inclusión, por primera vez en un convenio de la OIT, del principio de «trato no más favorable».
 46. El Presidente dijo que estaba claro que durante la Reunión no se llegaría a una conclusión en relación con esa cuestión, y que ésta tendría que remitirse a la reunión Marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, en febrero de 2006.

Nota 4: artículo XIV, párrafo 5

47. El portavoz de los armadores y el portavoz de la gente de mar señalaron que la postura de sus Grupos seguía siendo la misma que la que expresaron en la CTMP: preferían que las enmiendas fuesen ratificadas por 12 Miembros que representasen una proporción total de al menos el 12,5 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.
48. El Presidente preguntó si algún representante gubernamental deseaba exponer su postura al respecto. Al reconocer que no habían tenido la ocasión de debatir la cuestión en detalle, se dejó pendiente para su debate en la Conferencia Marítima.

Nota 5: artículo XV, párrafo 2

49. El portavoz de los armadores y el portavoz de la gente de mar expusieron que la postura de sus Grupos respectivos seguía siendo la misma que habían adoptado durante la CTMP: preferían que las enmiendas presentadas por un gobierno recibieran el apoyo de nueve gobiernos más (1+9).
50. Dos representantes gubernamentales propusieron formulaciones alternativas: el representante gubernamental del Japón propuso un total de cinco o siete, y el representante gubernamental de la República de Corea propuso «1+4». No siguió debatiéndose la cuestión.
51. El Presidente del Grupo Gubernamental señaló que en la reunión de su Grupo, muchos gobiernos habían dado a conocer su opinión respecto del número de Estados que debían apoyar la propuesta de enmienda para que ésta se aceptase. La postura de la mayoría coincidía con la de los interlocutores sociales, a saber, la opción 1+9; otros representantes preferían la opción 1+4.

Nota 6: artículo XV, párrafo 7

52. El portavoz de los armadores y el portavoz de la gente de mar pretendían que el párrafo 7 estipulara que «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 de más de una tercera parte de los Miembros que hayan ratificado el Convenio». El Grupo de los Armadores no deseaba que se incluyera ninguna disposición relativa al porcentaje del arqueo bruto de la flota mercante mundial, mientras que el Grupo de la Gente de Mar aspiraba a que se exigiera no menos del 50 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.
53. En relación con esta cuestión, así como en el caso de otras disposiciones que estaban en blanco en el texto, el portavoz de los armadores indicó que quizás no fuera conveniente que la reunión terminara con un proyecto de convenio que contuviera espacios en blanco. El texto debería reflejar las buenas ideas que se habían examinado, aun cuando siguiese pendiente el asunto de la entrada en vigor del Convenio.

-
54. En su respuesta a lo anterior, la Secretaria General dijo que incumbía a la Oficina preparar un texto y un informe, y presentar ambos documentos a la consideración de la Conferencia marítima en febrero de 2006, en virtud de lo dispuesto en el Reglamento de la Conferencia. La PTMC y la presente reunión habían proporcionado orientación suficiente en lo que respecta a las exigencias de orden jurídico; las cuestiones de orden práctico eran un asunto diferente. Las labores de la Conferencia marítima se verían facilitadas si la presente reunión conseguía elaborar un documento que no contuviera ningún espacio en blanco. En caso contrario, se conservaría el texto de la Oficina, a menos que alguna de las enmiendas recibiera un apoyo mayoritario. En cualquier caso, sería preferible que el único espacio en blanco fuera el correspondiente a los requisitos para la entrada en vigor del Convenio.
55. El portavoz de la gente de mar dijo que podía aceptar tanto el texto de la Oficina como el que contenía espacios en blanco. Suponía que en febrero de 2006 se idearía un procedimiento innovador para la presentación de enmiendas y para su tramitación en el caso del segundo texto.
56. Algunos representantes gubernamentales señalaron que dicha cuestión debería decidirse en la Conferencia Marítima. Otros representantes gubernamentales dijeron que las cuestiones que figuraban en los espacios en blanco podrían figurar en el informe de la Oficina que acompañaría el proyecto de convenio.
57. El Presidente cerró el debate. Hubo acuerdo general con respecto a la redacción utilizada. Sólo quedaba pendiente la cuestión de los números. El punto referente a los Estados que suministraban mano de obra, sobre el que no se alcanzó consenso, podría suprimirse.
58. La Secretaria General insistió en que la posible referencia a los Miembros que suministraban mano de obra marítima era simplemente una de las ideas propuestas por la Oficina para ayudar a lograr un consenso sobre las cuestiones no resueltas en el proyecto de convenio adoptado por la CTMP. En los casos en que no se lograra un consenso tripartito, como había ocurrido con el artículo VIII, 3, y los artículos XIV y XV, los textos que figuraban en el proyecto recomendado se presentarían, por regla general, a la Conferencia Marítima, en febrero de 2006.

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

59. El portavoz de los armadores y el portavoz de la gente de mar explicaron que sus Grupos habían llegado al siguiente acuerdo en relación con los apartados *a)* y *b)* del párrafo 1 de la norma a.C.2:
- a)* los armadores deberán sufragar los gastos de enfermedad o accidente de la gente de mar que trabaje en sus buques ocurridos entre la fecha de comienzo del servicio y la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada o que se deriven del empleo que desempeñaron durante esas fechas;
 - b)* los armadores proporcionarán seguridad financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de una lesión, enfermedad o riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo o en el convenio colectivo de la gente de mar.
60. El representante gubernamental de Ucrania expresó reservas en relación con la sustitución de «seguro» por «seguridad financiera», ya que el significado no quedaba claro.
61. El representante gubernamental de Singapur señaló que debería incluirse alguna cláusula que garantizase que la indemnización que determinaba el acuerdo de empleo de la gente de mar o el convenio colectivo no era inferior a los límites establecidos por la legislación nacional.

-
62. El representante gubernamental de Filipinas señaló que en los casos en que el seguro se utilizaba para ofrecer seguridad financiera, las condiciones se determinaban claramente por adelantado. Aunque no estaba en desacuerdo con el texto propuesto por los interlocutores sociales, solicitó que se aportaran aclaraciones.
 63. Respondiendo a los comentarios del orador anterior, el portavoz de la gente de mar explicó que el término «seguridad financiera» se había utilizado para ofrecer una cobertura apropiada a través de varios medios, incluido el seguro. Consideró innecesario el texto propuesto por el representante gubernamental de Singapur, ya que dicho contrato no tendría ningún efecto.
 64. El representante gubernamental de Noruega pidió a los asistentes que consideraran la posibilidad de que la propuesta del representante gubernamental de Singapur pudiera confundirse con una disposición que introdujera los salarios mínimos; era preciso tomar precauciones al respecto.
 65. El portavoz de los armadores también expresó su preocupación por la introducción de un texto que no estuviera en la misma línea que otras disposiciones acordadas.
 66. Respondiendo a una solicitud de aclaración por parte de los representantes gubernamentales de Chipre y de la República Islámica del Irán sobre el significado de «legislación nacional» en el apartado *b)* del párrafo 1, el portavoz de la gente de mar señaló el principio del párrafo 1 y explicó que esta formulación hacía referencia a la legislación nacional del Estado de abanderamiento.
 67. El representante gubernamental de Grecia reconoció que, también desde un punto de vista práctico, los Estados de abanderamiento podían encargarse perfectamente de los contratos de trabajo para la gente de mar extranjera. El texto propuesto por el representante gubernamental de Singapur era superfluo, porque ese aspecto podría abordarse en el marco de la legislación nacional y no necesitaría incluirse en un convenio que estableciera normas mínimas.
 68. Al haber acuerdo en cuanto a que la enmienda propuesta por el representante gubernamental de Singapur era innecesaria, ya que todo acuerdo que estuviera por debajo de los límites establecidos por la legislación nacional sería ilegal, los asistentes aceptaron el texto propuesto por el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar.

Nota 8: pauta B4.5, párrafo 5

69. El portavoz de los armadores anunció que con respecto a esta cuestión los interlocutores sociales habían logrado un consenso. El nuevo texto del párrafo 5 de la pauta B4.5 debería ser el siguiente:

Los Miembros deberían proporcionar a la gente de mar, nacional o extranjera, que preste servicios a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, la protección prevista por las disposiciones en materia de seguridad social contenidas en el Convenio, cuando proceda, y revisar periódicamente las ramas de protección en materia de seguridad social señaladas en el párrafo 1 de la norma A4.5, a fin de determinar si hay otras ramas que sería pertinente añadir para la gente de mar considerada.

70. El portavoz de la gente de mar confirmó su acuerdo con el texto, especificando que se refería a la gente de mar. Su redacción final podía dejarse en manos del Comité de Redacción de la CTMP. Los representantes gubernamentales de Namibia y Pakistán apoyaron esa propuesta.

-
71. El representante gubernamental de Francia señaló que estaba conforme con la formulación presentada e indicó además que en su país, como en muchos otros, hubiera sido más pertinente referirse a los «residentes y no residentes», que a «nacionales o extranjeros», puesto que la legislación nacional se aplicaba a los residentes en el país, independientemente de su nacionalidad.
 72. La representante gubernamental de los Países Bajos propuso la siguiente modificación: «Los Miembros cuyos nacionales trabajan como gente de mar en buques que enarbolan su bandera». Lo anterior satisfaría la inquietud de la gente de mar, interesada en que no se distinguiera entre nacionales y residentes.
 73. El representante gubernamental de Ghana dijo que en los estatutos de muchos países la seguridad social no se abordaba de manera adecuada. Propuso que el texto dijera lo siguiente: «convendría revisar periódicamente las ramas de la seguridad social contenidas en la norma A4.5.1. en beneficio de la gente de mar».
 74. El portavoz de la gente de mar indicó que los términos «nacionales, extranjeros o ambas categorías» eran importantes en relación con las tripulaciones multinacionales, pero que los interlocutores sociales podrían aceptar los términos «residentes, no residentes o ambas categorías». Con respecto a la eliminación de las palabras «toda rama adicional», recordó a los gobiernos que la expresión se refería a las nueve ramas de la seguridad social, lo que debería quedar claramente especificado en el texto. Advirtió que, antes de introducir cualquier enmienda, se debería examinar muy atentamente el texto propuesto por los interlocutores sociales.
 75. El portavoz de los armadores dijo que el texto propuesto constituía un buen compromiso ante una tarea muy difícil. Apoyaba la utilización de los términos «nacionales o extranjeros» pero también podía aceptar los términos «residentes o no residentes». No obstante, antes de pronunciarse con respecto a los cambios propuestos por el representante gubernamental de Ghana, el Grupo de los Armadores necesitaba consultar con sus expertos en seguridad social.
 76. El representante gubernamental del Reino Unido acogió con beneplácito el nuevo texto. Los términos «residentes o no residentes» podrían contradecir lo estipulado en el párrafo 3 de la norma A4.5. Con el apoyo de los representantes gubernamentales de Alemania y el Japón, aceptó el texto presentado con la inserción de «gente de mar».
 77. El representante gubernamental de Chipre aceptó el nuevo texto propuesto, añadiendo la expresión «gente de mar» y los términos «residentes o no residentes».
 78. Los representantes gubernamentales de Noruega, Países Bajos, Nigeria y Singapur aceptaron el texto propuesto por los interlocutores sociales.
 79. El representante gubernamental de la República de Corea apoyó la propuesta de utilizar «residentes o no residentes».
 80. La Secretaria General señaló que de conformidad con las consultas celebradas con el experto en seguridad social de la Oficina, y teniendo en cuenta el párrafo 3 de la norma A4.5, el texto «nacionales o extranjeros» probablemente fuera más apropiado que «residentes o no residentes».
 81. La representante gubernamental de los Estados Unidos señaló que no veía ningún inconveniente en aceptar la propuesta presentada por el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar, y en que ésta fuera examinada por expertos nacionales en seguridad social antes de la Conferencia Marítima.

-
82. El Presidente propuso que este punto fuera examinado por el Comité de Redacción de la CTMP. Entretanto, la Oficina podría proporcionar orientación clara sobre la utilización de términos como «nacionales» o «residentes». Asimismo, dado que muchos gobiernos presentes no estaban acompañados por expertos en seguridad social, tendrían la oportunidad de consultarles en sus respectivas capitales. Los asistentes convinieron en remitir este texto al Comité de Redacción de la CTMP, con todos los comentarios formulados.

Nota 9: Título 5, párrafo 3

83. El portavoz de los armadores señaló que la cuestión radicaba en permitir que las normas del Título 5 se enmendaran del mismo modo que las normas contenidas en los otros Títulos. Su Grupo podría apoyar esa iniciativa si los gobiernos afirmaban que no dificultaría la ratificación.
84. El portavoz de la gente de mar apoyó los argumentos expresados en el informe de la Oficina. Sería difícil conseguir que las normas del Título 5 fueran totalmente correctas cuando se adoptara el Convenio, por lo que se necesitaría introducir cambios en el futuro. Por lo tanto, debería aplicarse a esas normas un procedimiento simplificado para la adopción de enmiendas. Su Grupo también quería conocer en primer lugar la opinión de los gobiernos.
85. El portavoz gubernamental señaló que los gobiernos normalmente estaban a favor de la opción *b*) del párrafo 4 de la Nota 9, es decir, de suprimir el párrafo 3 del Título 5, aunque algunos gobiernos seguían preocupados por los efectos que eso podría tener en la certificación.
86. La Reunión convino en suprimir el párrafo 3.

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

87. El portavoz de los armadores afirmó que dado que este punto incumbía fundamentalmente a los gobiernos, su Grupo querría conocer en primer lugar la opinión de los mismos.
88. El portavoz de la gente de mar señaló que su Grupo había considerado refundir los párrafos 10 y 11 en un solo párrafo 10. Consideraba que la propuesta de la Oficina era aceptable, pero quería conocer en primer lugar la opinión de los gobiernos. Con respecto al párrafo 10, *a*) de la Nota 10, pidió a la Oficina que aclarara el significado de «las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo que estén plenamente incorporadas en los requisitos nacionales». En relación con el párrafo 10, *b*) de la Nota 10, también pidió que se esclareciera el significado de «los objetivos de la presente disposición».
89. El portavoz gubernamental afirmó que su Grupo estaba de acuerdo con el texto propuesto por el Grupo de Trabajo de la CTMP, y con el proyecto de documentos modelo presentados en los anexos D, E y F.
90. El Consejero Especial explicó que las «disposiciones plenamente incorporadas» se precisarían en el modelo de Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II. En dicha parte II, contenida en el anexo A5-II, se observaba que las «disposiciones plenamente incorporadas» relativas a la edad mínima correspondían a la regla 1.1 y a las respectivas disposiciones del Código. Sin embargo, en el actual proyecto de convenio la lista de las «disposiciones plenamente incorporadas» aún no se había completado; una vez que se aceptara el anexo A5-II, se incluirían dichas disposiciones en su totalidad. Con relación al significado de «los objetivos de la presente disposición», el Grupo de Redacción de la Reunión tripartita intermedia establecido por la resolución de la CTMP se

había reunido y había cambiado todas las referencias al «presente artículo», la «presente norma», etc., por falta de claridad. Cabía suponer que el significado de «la presente disposición» se aclararía de la misma manera.

91. El Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar expresaron su acuerdo con la propuesta de la Oficina para la redacción de los párrafos 9 y 10 de la norma A5.1.3. y los párrafos 1 y 2 de la pauta B.1.3, que fue aceptada por la Reunión.

Nota 11: norma A5.1.3, párrafo 17

92. El portavoz de los armadores y el portavoz de la gente de mar señalaron inicialmente que sus Grupos podrían apoyar la propuesta de la Oficina para un nuevo texto, tal como se establecía en el párrafo 5 de la Nota 11.
93. El representante gubernamental de China dijo que se había examinado y aceptado ampliamente una propuesta presentada inicialmente por un pequeño grupo de trabajo integrado por los representantes gubernamentales de Bahamas, Grecia, Países Bajos y Reino Unido.
94. El representante gubernamental del Reino Unido afirmó que habían tenido que atenderse algunas inquietudes expresadas. Se había preferido el texto original de la CTMP al propuesto por la Oficina en el párrafo 5 de la Nota 11. El Grupo Gubernamental había tenido en cuenta que no se había aceptado una propuesta presentada en la CTMP para que se introdujera el concepto de incumplimiento sustancial. Con esa propuesta se pretendía que la retirada de un certificado fuera una sanción grave pero necesaria a la que pudieran recurrir los Estados de abanderamiento para velar debidamente por la aplicación del Convenio. La decisión de retirar el certificado sólo podría tomarla el Estado de abanderamiento o la organización acreditada, si así lo autorizaba el Estado de abanderamiento. Por lo tanto, era necesario que el texto del Convenio fuera sencillo, pero flexible, para prever todas las situaciones posibles, incluso la posibilidad de una transgresión grave y transgresiones menos graves. La propuesta consistía en conservar el texto original de la CTMP y suprimir las palabras «el buque». También se pedía incorporar una nueva disposición en las pautas, que se convertiría en el párrafo 6 de la pauta B5.1.3, con el siguiente tenor: «Cuando se considere la pertinencia de retirar un certificado de trabajo marítimo, la autoridad competente o la organización facultada para ello debería tener en cuenta la gravedad de las transgresiones y la frecuencia de las mismas». La decisión de retirar el certificado recaía en último término en el Estado de abanderamiento.
95. El representante gubernamental de China señaló que algunos gobiernos habían expresado su voluntad de añadir una frase para que la retirada de un certificado fuera conforme con la legislación nacional. Sin embargo, ese texto adicional no contaba con un apoyo sustancial.
96. El portavoz de los armadores seguía prefiriendo el texto propuesto por la Oficina en el párrafo 5 de la Nota 11.
97. El portavoz de la gente de mar expresó su acuerdo con el texto propuesto por el Grupo Gubernamental con la inclusión de dos cambios mínimos: uno de ellos no era pertinente en la versión española del texto, y el otro consistía en sustituir «y» por «o». El Comité de Redacción de la CTMP debería contemplar la posibilidad de añadir el término «por el Estado de abanderamiento» después del término «objetivo». Esta propuesta fue apoyada por el representante gubernamental del Reino Unido.
98. El portavoz de los armadores podría aceptar la propuesta del Grupo Gubernamental, a condición de que el texto de la pauta se desplazara a la norma, por lo que «debería» pasaría a ser «deberá». La propuesta fue aceptada por los representantes gubernamentales de

Bahamas, Canadá, Francia, Grecia, Malta, Países Bajos, Reino Unido, Singapur, Suecia y Ucrania.

- 99.** El portavoz de la gente de mar aceptó la condición del Grupo de los Armadores; y observó que, según la propuesta presentada, la norma hacía referencia a cualquier incumplimiento, mientras que en la pauta había una gradación de infracciones. Por lo tanto, desplazar ese texto de las pautas a las normas supondría que deberían tenerse en cuenta los casos de incumplimiento «grave».
- 100.** La Reunión aceptó el texto del Grupo Gubernamental en su forma enmendada, y propuso desplazar el texto de las pautas a las normas, con la consiguiente enmienda.

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

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

- 101.** El portavoz de los armadores recordó que las cuestiones tratadas en las Notas 12 y 18 del documento PTMC/2005/1 se habían abordado inicialmente en su conjunto. Su grupo consideraba aceptable, en un principio, el texto propuesto en el párrafo 8 de la Nota 12. Dichas disposiciones deberían desplazarse al Título 2, ya que se derivaban del contrato de trabajo. Asimismo, debería contemplarse la posibilidad de incluir disposiciones sobre medidas disciplinarias que, hasta la fecha, no figuraban en el convenio. Era importante distinguir entre asuntos de poca importancia que podrían resolverse en el buque, y otros que no podrían resolverse a bordo del mismo. Sólo los últimos deberían tratarse en el Título 5. Con respecto a los procedimientos de presentación de quejas en tierra, las propuestas en el párrafo 10 de la Nota 18 ofrecían una posible solución. El orador hizo referencia al párrafo 9.3 del documento PTMC/2005/6 y expresó su acuerdo con el Grupo de la Gente de Mar sobre las limitaciones contenidas en el mismo. En consecuencia, los procedimientos de tramitación de quejas incumbían más bien a los Estados de abanderamiento que a los Estados del puerto.
- 102.** El portavoz de la gente de mar señaló que el texto sobre la presentación de reclamaciones podría desplazarse al Título 2. Sin embargo, era fundamental distinguir claramente entre reclamaciones y quejas. Las primeras hacían referencia a cuestiones cotidianas poco importantes, mientras que las últimas eran más graves y requerían mucha más atención. Aceptó la propuesta de los armadores de incluir disposiciones sobre medidas disciplinarias. Con respecto a la cuestión de los procedimientos de presentación de quejas en tierra, el orador señaló a la atención de los gobiernos el anexo I del documento PTMC/2005/6, ya que ofrecía una buena perspectiva general del significado de la cuestión. El párrafo 3 de la Nota 18 reflejaba las opiniones de su grupo: no podría esperarse que la gente de mar conociera la legislación de todos los Estados de abanderamiento, por lo que podría plantear problemas hacer referencia exclusivamente a la legislación nacional. En relación con la cláusula de trato no más favorable, esta legislación no sería apropiada si un Estado de abanderamiento no había ratificado el Convenio. En ese caso, las quejas no podrían tramitarse, por lo que la cláusula sería innecesaria. Su Grupo estuvo de acuerdo con el procedimiento de presentación de quejas señalado en el párrafo 8 de la Nota 18, ya que, cuando los Estados de abanderamiento no atendieran dichos problemas o no estuvieran localizables, podrían solucionarse los problemas a través de dicho procedimiento. Ese problema se resolvería si la gente de mar pudiera notificarlo a los inspectores encargados del control por el Estado del puerto, que podrían evaluar la situación. Respondiendo al apoyo prestado por los armadores a los conceptos contenidos en el párrafo 10 de la Nota 18, su Grupo se opuso al texto «condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque», salvo que esta expresión se definiera de igual modo que «condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar» en el párrafo 7, e) del artículo 1 del Convenio sobre la inspección del

trabajo (gente de mar), (núm. 178), 1996. Era preciso determinar la conveniencia de alejarse de esa definición solidamente establecida.

- 103.** Respondiendo a una pregunta formulada por el representante gubernamental de Ucrania, el portavoz de la gente de mar explicó que su grupo concedía menos importancia a la disposición relativa a los procedimientos de presentación de reclamaciones a bordo. Los procedimientos de tramitación de quejas en tierra eran mucho más importantes antes de que pudieran tomarse decisiones con respecto a los procedimientos de presentación de reclamaciones a bordo y a su posible inclusión en el Título 2.
- 104.** El representante gubernamental del Canadá señaló que los armadores y la gente de mar parecían estar de acuerdo con respecto a la presentación de reclamaciones a bordo. En relación con las dos opciones propuestas por la Oficina para la regla 5.1.5 en el documento PTMC/04/1, pidió a los dos grupos que analizaran más detenidamente las soluciones de su preferencia.
- 105.** El portavoz de la gente de mar afirmó que la propuesta de la Oficina (párrafo 8, página 27 del documento PTMC/2005/1) ofrecía una posible solución, pero que ésta podía mejorarse. La gente de mar debía conocer los procedimientos existentes y tener acceso a los mismos. Era inapropiado que la gente de mar tuviera que recurrir a terceros para solicitar una copia de los procedimientos pertinentes. En su lugar, debían tener una copia de los procedimientos junto con el contrato de trabajo, para poder comprobar por sí mismos si existían motivos para presentar una queja. También necesitaban tener acceso a los tribunales en el puerto en el que se hallara el buque. Se remitió al documento presentado por el Grupo de la Gente de Mar. Puso de relieve que él se estaba refiriendo a quejas sobre cuestiones mucho más amplias que las relativas a las condiciones de vida y de trabajo. El acceso a los tribunales debería ser el último recurso. Era necesario redactar de nuevo las disposiciones pertinentes, preferiblemente en un pequeño grupo de trabajo.
- 106.** El representante gubernamental de Liberia señaló que el procedimiento de presentación de quejas en tierra planteaba dificultades reales. La propuesta presentada por el Grupo de la Gente de Mar debía examinarse con detenimiento. Personalmente, consideraba que era necesario establecer un mecanismo para resolver las dificultades que se presentaran antes de que se agravaran. Los interlocutores sociales no tendrían que resolver la cuestión del procedimiento de presentación de quejas en tierra hasta que los gobiernos no hubieran examinado dicha cuestión.
- 107.** Un representante gubernamental de Noruega observó las numerosas inquietudes expresadas sobre el anterior proyecto de convenio recomendado presentado en la CTMP. No consideraba muy útiles las explicaciones facilitadas en el párrafo 10 de la página 37 del documento PTMC/2005/1. Existían legislaciones nacionales divergentes, que no eran reconocidas por los convenios internacionales. El párrafo 10 podría prever acciones legales en cada Estado Miembro ratificante. Preguntó si eso significaba que todo puerto podía ser un lugar donde celebrar un juicio, lo que era de extrañar teniendo en cuenta la ley sobre tratados internacionales. Era necesario hacer referencia directamente a los lugares en que se podían examinar los litigios. Si la gente de mar estaba dispuesta a hacerlo explícitamente, entonces su delegación convendría en que el Estado en el que estuviese constituida la sociedad propietaria del buque, o el país de residencia legal de los respectivos marinos, se incluyera entre los posibles lugares para la celebración de un juicio. A este respecto, había otras opciones; sin embargo, su delegación no podía estar de acuerdo con que por el simple hecho de que un barco llegara a un puerto, éste hubiera de convertirse automáticamente en un lugar para la celebración de un juicio.
- 108.** El portavoz de la gente de mar puso de relieve la necesidad de distinguir entre los procedimientos relativos a cuestiones contractuales y las quejas relativas a la violación de derechos. Los procedimientos de presentación de quejas a bordo contenidos en el Título 5 eran necesarios. Instó a que el examen de las observaciones del representante

gubernamental de Noruega se hiciera con precaución. La postura del Grupo de la Gente de Mar se especificaba claramente en su documento (PTMC/2005/6). La jurisdicción exclusiva del Estado de abanderamiento sólo existía cuando el buque navegaba en alta mar. Los procedimientos de presentación de quejas a bordo se utilizarían en primer lugar, pero tendrían limitaciones y, en muchos casos, era necesario el acceso a la jurisdicción en el puerto en que se hallaba el buque. Esta cuestión debía abordarse de forma práctica, y no podía reflexionarse sobre las especificidades de algunos puertos. Era necesario establecer un procedimiento adecuado de presentación de quejas en tierra, y podría ser útil pedir al Comité de Redacción de la CTMP que examinara la cuestión.

109. Un representante de los armadores indicó que, con respecto a los procedimientos de presentación de quejas, su grupo aceptaría el texto propuesto en el párrafo 8 de la Nota 12, con algunas modificaciones. El mecanismo de presentación de reclamaciones debería desplazarse al Título 2, al objeto de que también pudiera utilizarse para tratar los casos de mala conducta. Los interlocutores sociales deberían abordar esa cuestión, pero no antes de recibir información de los gobiernos. Con respecto al párrafo 10 de la Nota 18, afirmó que los principios enumerados estaban estrechamente relacionados con el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), (núm. 147), 1976. Sin embargo, algunas de las propuestas iban más allá de sus principios. Incumbía a la autoridad competente examinar las quejas presentadas, no a los tribunales. El párrafo 9.3 del documento presentado por el Grupo de la Gente de Mar estipulaba que el funcionario encargado del control por el Estado del puerto tendría la obligación de notificar cualquier incumplimiento que se hubiera observado durante la inspección del buque, en relación con la aplicación de la legislación nacional o de los convenios de negociación colectiva al Estado de abanderamiento, así como a la OIT. A este respecto, podría tenderse un puente entre las opiniones divergentes. Merecía la pena tener en cuenta tanto los principios señalados en el párrafo 10 del documento de la Nota 18, como las opiniones expresadas por la gente de mar en su informe.

110. El representante gubernamental de China, en nombre del Grupo Gubernamental, señaló que la mayoría de los gobiernos podrían aceptar las propuestas de la Oficina que figuraban en la Nota 12. Con respecto a la Nota 18 sobre los procedimientos de tramitación de quejas en tierra, consideraba que el texto del proyecto recomendado de convenio refundido sobre el trabajo marítimo presentado a la CTMP debería utilizarse como base, y modificarse para tomar en consideración las siguientes fases de los procedimientos de tramitación de quejas:

- la gente de mar ejerce su derecho a presentar una queja al Estado del puerto;
- el Estado del puerto investiga inicialmente la queja, y comprueba que ésta no puede resolverse a través de los procedimientos de tramitación de reclamaciones a bordo;
- obtención, cuando sea factible, de una rectificación oportuna por parte del buque;
- cuando la queja no pueda resolverse en el buque, el Estado del puerto la notifica al Estado de abanderamiento para solicitar asesoramiento y un plan de acción en caso de rectificación;
- cuando la queja no se resuelva tras haber tomado las medidas arriba mencionadas, el Estado del puerto notifica el asunto, según proceda, al Estado de abanderamiento, a la OIT, y a los representantes de los armadores y de la gente de mar del Estado Miembro, incluida cualquier respuesta del Estado de abanderamiento (de conformidad con el párrafo 5 de la norma A5.2.1), y
- registro de las quejas relativas al incumplimiento del Convenio.

111. El Grupo Gubernamental solicitó que el Grupo de Redacción Tripartito de la CTMP elaborara un nuevo proyecto de texto teniendo en cuenta los procedimientos arriba

mencionados. El nuevo proyecto de texto no debería hacer referencia al derecho de la gente de mar de presentar una queja a un tribunal, es decir, no debería incluir ninguna referencia a la jurisdicción, a las audiencias, ni al Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999. En particular, el nuevo proyecto de texto debería reconocer la necesidad de asegurar un modo práctico de reparar los perjuicios ocasionados a la gente de mar, reconociendo al mismo tiempo las limitaciones inherentes al control por el Estado del puerto (párrafo 9.3 del documento presentado por el Grupo de la Gente de Mar), y establecer que el funcionario habilitado del Estado del puerto no tenía la obligación de resolver todas las quejas, sino sólo de investigarlas y resolverlas, en la medida de lo posible.

- 112.** El portavoz de los armadores y el portavoz de la gente de mar estuvieron de acuerdo en que las propuestas del Grupo Gubernamental constituían una base adecuada para un nuevo texto, asimismo se solicitó al Grupo de Redacción Tripartito que preparase un texto basándose en las opiniones expresadas.
- 113.** El representante gubernamental del Reino Unido informó sobre el texto propuesto por el Grupo de Redacción Tripartito para la regla 5.2.2, la norma A5.2.2 y la pauta B5.2.2. La regla tenía una redacción abierta y no pretendía limitar a la gente de mar en relación con el procedimiento a seguir. En la norma A5.2.2 se exponía en términos generales un procedimiento que podría utilizarse para aplicar la regla 5.2.2, pero no se mencionaba ningún otro medio. Señaló a la atención de los asistentes la utilización de la palabra «puede» en la primera oración del párrafo 1. Aunque, una vez transmitida la queja a un funcionario del puerto autorizado, el resto del procedimiento adquiriría carácter obligatorio («deben»). En el párrafo 3, la solución de la queja a bordo debería distinguirse del procedimiento de resolución de quejas a bordo. El párrafo 5 se refería a la notificación del Estado del puerto al Estado de abanderamiento en el caso de no solucionarse las quejas. Si el Estado de abanderamiento no proporcionaba asesoramiento y un plan de acción correctivo, en el párrafo 6 se exigía que el Estado del puerto notificase a la OIT y a las organizaciones de los armadores y de la gente de mar correspondientes. Se refirió al texto entre corchetes de dicho párrafo, que algunos miembros del Grupo Gubernamental consideraban preferible, con arreglo al cual se requeriría que todas las quejas, independiente de si se hubiesen resuelto o no, se notificaran a la OIT, con objeto de incluirlas en una base de datos que proporcionaría una visión general de la situación en el mundo. La pauta B5.2.2 no sufría grandes cambios, a excepción del párrafo 5 nuevo, que abordaba el caso en que el Estado de abanderamiento respondía afirmativamente a la solicitud del Estado del puerto contenida en el párrafo 5 de la norma A5.2.2.
- 114.** El representante gubernamental de China, interviniendo en nombre del Grupo Gubernamental, apoyó el texto, pero prefería suprimir el texto entre corchetes ya que consideraba que podría dificultar su aceptación.
- 115.** El portavoz de los armadores apoyó el texto en su totalidad y solicitó que se transmitiese al Comité de Redacción de la CTMP.
- 116.** El portavoz de la gente de mar consideraba que el texto entre corchetes debería examinarse de nuevo. En cuanto al párrafo 5 de la pauta, los Estados de abanderamiento aún tenían que demostrar su capacidad para tramitar una queja. En consecuencia, era necesario reconsiderar el párrafo o incluso suprimirlo.
- 117.** El portavoz de los armadores estuvo de acuerdo en conservar el texto entre corchetes, pero consideraba que el párrafo 5 debería desplazarse al texto de la norma.
- 118.** La representante gubernamental de los Países Bajos convino en que toda queja no resuelta debería notificarse a la OIT. Sin embargo, en el caso de una queja resuelta, consideraba

que la notificación sería innecesaria, dado que las quejas se notificarían en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT.

- 119.** Un observador, el Presidente del Memorando de Entendimiento de París, explicó que una vez inspeccionado el buque, el funcionario responsable del control por el Estado del puerto elaboraría un informe en el que mencionaría cualquier queja, independientemente de que se hubiese resuelto o no. Este informe, una vez introducido en la base de datos del Memorando de Entendimiento de París, podría transmitirse automáticamente a la OIT.
- 120.** La Secretaria General especificó que los informes elaborados en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT se presentaban a intervalos periódicos establecidos por el Consejo de Administración, generalmente de varios años. El intervalo en cuestión podría ser demasiado largo para que la intervención de la OIT en la resolución de una queja resultase eficaz. La notificación de quejas a la OIT debería hacerse caso por caso, y no debería representar una carga inaceptable para la Oficina. Expuso el ejemplo de la base de datos desarrollada por la OIT en colaboración con la OMI sobre el abandono, y garantizó el seguimiento necesario a dichos informes.
- 121.** El representante gubernamental de Namibia señaló que la base de datos del Memorando de Entendimiento de París no sustituiría la obligación de notificación prevista en el artículo 22 de la Constitución de la OIT.
- 122.** El representante gubernamental de Malta no puso ninguna objeción a conservar el texto entre corchetes.
- 123.** El representante gubernamental de Nueva Zelanda, que intervino como antiguo Presidente del Memorando de Entendimiento de Tokio, aseguró a los asistentes que el Memorando de Entendimiento de Tokio de control por el Estado del puerto no tendría ninguna dificultad en transmitir a la OIT el mismo tipo de información que el Memorando de Entendimiento de París.
- 124.** El representante gubernamental de Noruega opinaba que, por razones prácticas, la expresión «copia del informe del funcionario habilitado» debería redactarse de nuevo.
- 125.** La representante gubernamental de la India propuso, en relación con el párrafo 6, que la Reunión debería especificar la periodicidad de la notificación. En cuanto al párrafo 5 de la pauta, recordó a los asistentes que la resolución de la queja correspondía ante todo al Estado de abanderamiento.
- 126.** El portavoz de la gente de mar se consideró alentado por el debate. Podría encontrarse una solución al párrafo 5 de la pauta si se sustituía «debería» por «podría», y se añadía texto en la línea de «al recibir un plan de acción aceptable», al final del párrafo. El portavoz de los armadores estuvo de acuerdo con la propuesta.
- 127.** La Reunión convino en transmitir el texto relacionado con el procedimiento de tramitación de quejas en tierra al Comité de Redacción de la CTMP, junto con una serie de puntos planteados en relación con la redacción.
- 128.** El portavoz de los armadores señaló que habitualmente la tramitación de reclamaciones y quejas a bordo era una cuestión que debía resolverse entre los interlocutores sociales, aunque consideraba que los gobiernos también debían participar. Se estaba preparando un proyecto de texto sobre el particular.
- 129.** El portavoz de la gente de mar, habiendo mencionado que el procedimiento que figuraba en el Título 2 no debería tratarse en el debate en curso, observó que en la regla 5.1.5, el párrafo 1 podía debatirse, mientras que los párrafos {2} {3} y {3} {4} ya se habían

aceptado y deberían incluirse en el texto. El párrafo 4 era importante para la gente de mar, en particular con respecto a la copia del procedimiento de tramitación de la queja que debía acompañar al acuerdo de empleo. Se presentarían enmiendas al párrafo 3, en especial en relación con la utilización de la palabra «hostigamiento». El Grupo de Redacción Tripartito de la CTMP podría mejorar el texto de la pauta B5.1.5. Por último, consideraba que algunos de los procedimientos podrían trasladarse al Título 2, pero estaba de acuerdo en que no era posible hacerlo entonces.

- 130.** La Reunión convino en que el texto del procedimiento de tramitación de quejas a bordo debería transmitirse al Grupo de Redacción Tripartito.
- 131.** El miembro del Grupo de Redacción Tripartito que representaba a la gente de mar informó que, tras mucha reflexión, su Grupo había aceptado que se volviera a examinar el texto relativo a los procedimientos para presentar quejas a bordo, contenidos en la regla 5.1.5, la norma A5.1.5 y la pauta B5.1.5 del proyecto recomendado de convenio que se presentaría a la consideración de la CTMP. Su Grupo había aceptado sustituir los textos alternativos contenidos en el párrafo 1 de la regla 5.1.5 por el siguiente texto:

Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su bandera cuenten a bordo con procedimientos justos, eficaces y rápidos para la tramitación de las quejas de la gente de mar relativas a infracciones de las disposiciones contenidas en el presente Convenio (incluidos los derechos de la gente de mar).

- 132.** Su Grupo aceptó también que en el proyecto recomendado se suprimiese el párrafo 2, que el párrafo {2}{3} figurase con el número 2, y el párrafo {3}{4} con el número 3, y que se conservasen sin modificaciones la norma A5.1.5 y la pauta B5.1.5.
- 133.** La Reunión aceptó lo anterior y envió el texto al Comité de Redacción de la CTMP.

Nota 13: norma A5.2.1, párrafo 1

- 134.** El portavoz de los armadores consideró útil la nota de la Oficina y expresó su amplio acuerdo con la misma. Las inspecciones por el Estado del puerto deberían llevarse a cabo por motivos objetivos, y deberían limitarse las inspecciones realizadas por los inspectores.
- 135.** El portavoz de la gente de mar consideró muy útil la referencia al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). Había una clara distinción entre las expresiones «inspeccionará» y «puede inspeccionar». El Convenio núm. 147 no exigía a los Estados ejercer el control por el Estado del puerto; ese control debía ejercerse cuando hubiera razones de peso para creer que había una deficiencia. Era totalmente apropiado que los inspectores del Estado del puerto ejercieran un «juicio de valor», también conocido como «juicio profesional». Muchos inspectores del Estado del puerto eran sumamente competentes, y podrían detectar muchas deficiencias en relación con las normas de la OIT, en particular si habían recibido formación al respecto. Apoyó el texto propuesto por la Oficina, que proporcionaba una base idónea para resolver la cuestión.
- 136.** El representante gubernamental de China indicó que los gobiernos no habían examinado todavía esa cuestión en particular. Parecía fácil aceptar el párrafo 1, pero el párrafo 2 seguía planteando serios problemas a algunos gobiernos.
- 137.** La representante gubernamental de los Países Bajos expresó su acuerdo con la primera parte del párrafo 5 de la Nota. Con respecto a la segunda parte del párrafo 5, propuso la siguiente modificación: «podría vulnerar los principios o derechos fundamentales en el ámbito de aplicación de este convenio». Aunque algunos gobiernos, incluidos Bulgaria,

Canadá y Estados Unidos, apoyaban la propuesta de los Países Bajos, retiró dicha propuesta para apoyar otra presentada por el representante gubernamental del Japón.

- 138.** Un representante gubernamental del Japón apoyó el establecimiento de un mecanismo eficaz de control de la aplicación. Sin embargo, el control por el Estado del puerto sólo debía complementar las inspecciones realizadas por el Estado de abanderamiento, y sus criterios deberían ser claros y objetivos. El lenguaje utilizado en la segunda parte de la propuesta formulada en el párrafo 5 de la Nota 13 era demasiado subjetivo. Propuso el nuevo texto siguiente inspirado en el párrafo 7, c) de la norma A5.1.4 relativo a las inspecciones por el Estado de abanderamiento: «una trasgresión grave de los requisitos (incluidos los derechos de la gente de mar) previstos en el presente convenio».
- 139.** El representante gubernamental de Alemania indicó que podrían suprimirse fácilmente los elementos de subjetividad a través de pautas formuladas por los inspectores del Estado del puerto. El representante gubernamental de la República de Corea añadió que sería útil alcanzar un acuerdo sobre las condiciones para la formulación de dichas pautas.
- 140.** Los representantes gubernamentales de Australia, Bahamas, China, República de Corea, Ghana, India, República Islámica del Irán, Liberia, Malasia, Nueva Zelandia, Filipinas, Federación de Rusia y Singapur apoyaron la propuesta presentada por el Japón. El término «principios fundamentales» era demasiado subjetivo, y Japón propuso como alternativa incluir los aspectos esenciales de la propuesta de la representante gubernamental de los Países Bajos, estableciendo al mismo tiempo criterios más objetivos, claros y específicos, y asegurando una mayor coherencia con las disposiciones del Estado de abanderamiento. Los gobiernos que habían apoyado inicialmente esa propuesta también respaldaron la presentada por el Japón cuando se retiró la primera.
- 141.** Un observador (Memorando de Entendimiento de París), recordando la reciente intensiva campaña de inspección sobre cuestiones de la OIT, reconoció que se trataba de un ámbito muy subjetivo. A los inspectores del Estado del puerto les llevaría mucho tiempo y esfuerzo cumplir debidamente su misión. Por lo tanto, sería preciso formular, con la participación de la OIT, pautas claras que previeran la formación de los inspectores en ese ámbito tan importante. Los inspectores del Estado del puerto necesitarían orientación con respecto a lo que constituía una vulneración de los principios y derechos fundamentales. La propuesta presentada por el Japón parecía atractiva, porque reflejaba las responsabilidades del Estado de abanderamiento; sin embargo, el control por el Estado del puerto no debería ir más allá de las responsabilidades del Estado de abanderamiento, sino que debería asegurar que los Estados de abanderamiento y los armadores cumplieran las exigencias establecidas en el Convenio.
- 142.** El representante gubernamental de la República de Corea observó que el artículo 3 del proyecto de convenio estipulaba que la evaluación respecto del cumplimiento de los derechos fundamentales correspondía a los Estados de abanderamiento, y no al sistema de control del Estado del puerto.
- 143.** El portavoz de la gente de mar no encontraba en el artículo 3 la parte sobre la asignación de responsabilidades en relación con la observación de los derechos y principios fundamentales, a la que se había referido el representante gubernamental de la República de Corea. Además, habida cuenta de que tantos buques tenían raramente la oportunidad de ser objeto de una inspección por su Estado de abanderamiento, el Estado del puerto tenía una función importante que desempeñar al respecto. Si se adoptase la propuesta del representante gubernamental del Japón, se perderían las alusiones a los derechos y principios fundamentales. El Grupo de la Gente de Mar se reservó su opinión.
- 144.** La Secretaria General señaló que la propuesta del representante gubernamental del Japón hacía hincapié en la gravedad de la «trasgresión». En el párrafo 1, e) del artículo II del

proyecto de convenio se definía la expresión «requisitos del presente convenio», con referencias a los artículos, al Reglamento y a la Parte A del Código.

145. El portavoz de la gente de mar seguía pensando que existía una diferencia entre el artículo II y la propuesta del representante gubernamental del Japón. En cuanto a la redacción utilizada en el párrafo 7, apartado c), de la norma A5.1.4, relativa a las responsabilidades del Estado de abanderamiento frente a las del Estado del puerto, se observaba una falta de coherencia.
146. La propuesta del Grupo de la Gente de Mar de inserción en el párrafo 1 de la norma A5.2.1 era la siguiente: «En todo caso, tal inspección se llevará a cabo cuando las condiciones de trabajo y de vida que se consideren deficientes o se alegue que lo son puedan constituir claramente un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, o cuando la autoridad competente tenga motivos para creer que un caso de incumplimiento entraña una trasgresión grave de los requisitos del presente convenio (incluidos los derechos de la gente de mar)».
147. El portavoz de la gente de mar también señaló que la propuesta de la Oficina que figuraba en el párrafo 5 de la Nota 16 resultaba interesante, y que la alusión a las quejas en el párrafo 1, d) de la norma A5.2.1 parecía bastante restrictiva.
148. El Grupo de los Armadores podría aceptar el texto propuesto por el Grupo de la Gente de Mar, aunque ello no afectaría a su posición en relación con posteriores disposiciones del texto.
149. La Reunión aceptó el texto del Grupo de la Gente de Mar.

Nota 14: norma A5.2.1, párrafo 3

150. La Reunión aceptó el texto propuesto por la Oficina.

Nota 15: norma A5.2.1, párrafo 4, b)

151. El portavoz de los armadores señaló que su Grupo estaba dispuesto a secundar a la mayoría de los gobiernos en esa cuestión, puesto que era a ellos a los que incumbía principalmente.
152. En respuesta a la solicitud de aclaración del Grupo de la Gente de Mar, la Secretaria General explicó que existían dos procedimientos posibles. Uno era el incluido en el párrafo 2 del artículo 4 del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), y el otro el basado en las normas de la OMI: sobre los puntos de contacto nacionales para seguridad y prevención de la contaminación (MSC/Circ.781, MEPC.6/Circ.2 (anexos 1 y 2)).
153. Un observador (Memorando de Entendimiento de París) dijo que el párrafo 4 sólo hacía referencia a los casos en que se llevaban a cabo inspecciones detalladas y se observaban deficiencias, pero en los que no se inmovilizaba el buque. Habitualmente, en dichas condiciones, los inspectores de control del Estado del puerto se limitaban a registrar las deficiencias. No obstante, la propuesta iría más allá de esa práctica, al introducir el requisito de informar específicamente a los Estados de abanderamiento. Además, exigiría que los funcionarios responsables del control en el Estado del puerto indicasen qué medidas era necesario tomar para corregir las deficiencias. Se trataba de una dirección distinta a la seguida por la práctica vigente, transfería de facto responsabilidades del Estado de abanderamiento a la autoridad a cargo del control en el Estado del puerto, que de ese modo pasaba a ser la responsable.

-
- 154.** El representante gubernamental de Liberia propuso sustituir «deberá» por «podrá» al final del encabezamiento del párrafo 4, para que fuera más flexible y previese casos de infracción que no exigiesen necesariamente la inmovilización del buque.
- 155.** El representante gubernamental de Dinamarca señaló que si bien en teoría cada intervención debía notificarse de conformidad con el Convenio SOLAS, en realidad sólo se redactaban informes en caso de inmovilización.
- 156.** El portavoz de la gente de mar explicó que los gobiernos deberían alcanzar un acuerdo en relación con la disposición. Aunque apoyaba que se llevasen registros, recordó a los gobiernos las inquietudes expresadas en anteriores reuniones en el sentido de que unos requisitos de alcance excesivo podrían obstaculizar la inspección.
- 157.** El representante gubernamental de Noruega dijo que se trataba de un procedimiento engorroso para el Estado de abanderamiento. En algunos casos, el cónsul honorario podría tardar un tiempo considerable en personarse en el puerto, y si el buque no estaba inmovilizado, no existían motivos para insistir en su presencia. Propuso suprimir el apartado *b)* del párrafo 4 y volver a introducir la cuestión en el párrafo 6.
- 158.** Muchos representantes gubernamentales, incluidos los de Argentina, Australia, Canadá, China, Chipre, Estonia, Francia, India, República Islámica del Irán, Liberia, Malasia, Malta, Namibia, Países Bajos, Panamá, Federación de Rusia, Singapur y Suecia, apoyaron la propuesta de Noruega.
- 159.** El representante gubernamental del Brasil estuvo de acuerdo con la primera opción, a saber, invitar al representante del Estado de abanderamiento a estar presente, en la medida de lo posible. Observó que si se suprimía el apartado *b)* del párrafo 4, entonces podría no entenderse bien el párrafo 5. El representante gubernamental del Pakistán también apoyó la primera opción, señalando que la presencia de un representante del Estado de abanderamiento podría resultar útil.
- 160.** Los representantes gubernamentales de Italia y Malasia convinieron en que el párrafo 5 debería volver a examinarse.
- 161.** El representante gubernamental de la República Islámica del Irán apoyó la propuesta del representante gubernamental de Noruega, y señaló que en el párrafo 6 no se había mencionado la presencia de un representante del Estado de abanderamiento. Se preguntó por qué era necesaria en aquellos casos en que no existía causa para la inmovilización del buque.
- 162.** Un observador (Memorando de Entendimiento de París) señaló que su organización realizaba 24.000 inspecciones anuales. Según el último recuento, el 50 por ciento de los buques no cumplían con los convenios vigentes de la OIT, lo que supondría el envío de 12.000 notificaciones al año, y de cinco o seis notificaciones al día en el caso de los Estados de abanderamiento grandes.
- 163.** El representante gubernamental de Grecia estuvo de acuerdo con la propuesta del representante gubernamental de Noruega de añadir el apartado *b)* del párrafo 4 al párrafo 6 junto con las otras referencias a la inmovilización. En el apartado *a)* del párrafo 4 figuraba una disposición según la cual el Estado del puerto enviaría la notificación correspondiente al representante diplomático del Estado de abanderamiento. El párrafo 5 incluía un texto redactado con claridad según el cual si el Estado del puerto consideraba que debía informar a la OIT sobre una inspección, también debería presentar las impresiones del Estado de abanderamiento. Por consiguiente, en lugar de invitar a un representante a estar presente, sería mejor volver a redactar el texto, e invitar al Estado de abanderamiento a presentar sus

comentarios sobre los resultados de la inspección detallada. Sólo debería invitarse al representante en caso de inmovilización del buque.

164. El representante gubernamental de la República Islámica del Irán expresó la preocupación de varias delegaciones en relación con el párrafo 5. Propuso suprimir el apartado *b)* del párrafo 4, pero conservando la última frase y añadiéndola al apartado *a)* del mismo párrafo.
165. La representante gubernamental de la India observó que solicitar comentarios al Estado de abanderamiento requeriría mucho tiempo. Indicó que el nuevo régimen de control por parte del Estado del puerto en la India era muy distinto del anterior. Llevaría tiempo entender la legislación laboral de todos los países. Propuso redactar de nuevo el apartado *b)* del párrafo 4 para que los Estados de abanderamiento pudiesen decidir si enviar un representante o facilitar comentarios. En los casos de inmovilización del buque, debería estar presente un representante del Estado de abanderamiento.
166. El portavoz de los armadores señaló el apoyo mayoritario a la propuesta de Noruega y se unió al acuerdo general para desplazar la última frase del apartado *b)* al apartado *a)* del párrafo 4, y suprimir el resto del apartado *b)*, y agregar en el párrafo 6 la disposición relativa a la notificación (contenida en el apartado *b)* del párrafo 4).
167. El portavoz de la gente de mar destacó la importancia del apartado *a)* del párrafo 4. Existían más deficiencias que no requerían la inmovilización del buque que deficiencias que sí la requiriesen. Lo que pudiera parecer una cuestión sin importancia para una de las partes, podía ser fundamental para otra; y la notificación de deficiencias era importante para el Grupo de la Gente de Mar. De ese modo, los inspectores del trabajo y los armadores podrían intervenir en caso de necesidad. El Grupo de la Gente de Mar apoyaría que se desplazase el apartado *b)* del párrafo 4 al párrafo 6, conservando la parte final, «y pedir al Estado de abanderamiento que responda a la notificación dentro de un plazo prescrito», y desplazándola al apartado *a)* del mismo párrafo. Se conservaría el párrafo 5. Reconoció que las notificaciones anuales facilitadas por el Memorando de Entendimiento de París eran considerables, no obstante, destacó la importancia que revestía la notificación de deficiencias para la gente de mar.
168. En consecuencia, la Reunión convino en suprimir el apartado *b)* del párrafo 4, enmendar el texto del apartado *a)* del mismo párrafo, añadiendo la última frase del apartado *b)*, y agregar en el párrafo 6 la disposición relativa a la notificación (contenida en el apartado *b)* del párrafo 4).

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

169. El portavoz de los armadores indicó que el funcionario responsable del control por el Estado del puerto debería poder exigir que el buque se adaptase a las normas del Convenio, y aceptar una única deficiencia importante, o una serie de deficiencias menores. El Grupo de los Armadores expresó el deseo de conocer la opinión del representante del Memorando de Entendimiento de París sobre las esferas que planteaban dificultades para la inspección por el Estado del puerto.
170. El portavoz de la gente de mar recordó que el debate sobre esa cuestión que había tenido lugar durante la CTMP no había arrojado resultados definitivos. La cuestión de la inmovilización de un buque por problemas de carácter laboral no tenía por qué ser motivo de alarma. Los funcionarios responsables del control por el Estado del puerto eran profesionales, con un sólido criterio profesional. Su Grupo consideraba aceptable el razonamiento desarrollado en los párrafos 4 y 5 de la Nota 16.

-
- 171.** El portavoz de la gente de mar pasó a resumir detalladamente el documento PTMC/2005/6 presentado por su Grupo. Facilitaba una visión general de los objetivos originales que habían motivado la elaboración del convenio refundido sobre el trabajo marítimo, así como una visión de conjunto del control por el Estado del puerto en el contexto de los instrumentos de la OIT. También analizaba el régimen vigente establecido por el Convenio núm. 147 de la OIT y el modo en que se aplicaba. El objetivo del documento era basarse en la práctica y en la experiencia pertinente en otros lugares, y satisfacer las expectativas de su Grupo en relación con el cumplimiento del control por el Estado del puerto en el contexto del nuevo convenio. En primer lugar, el documento destacaba la importancia de la existencia de mecanismos de cumplimiento y control de la aplicación. Aportaba modos de enfocar la noción de navegación en condiciones deficientes. Se refería a cómo se llevaba a cabo el control por el Estado del puerto, en particular en el marco del sistema del Memorando de Entendimiento de París, en relación con el Convenio núm. 147 y con diversos instrumentos de la OMI. Incluía una lista de factores y cuestiones del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo que podrían provocar la inmovilización de un buque por parte de los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto. En resumen, aunque reconocía las limitaciones inherentes al control por el Estado del puerto, exponía el modo en que los funcionarios responsables, aunque no siempre actuasen en relación con determinadas cuestiones, podrían notificar al Estado de abanderamiento y a la OIT sobre las infracciones de las que debería hacerse cargo el Estado de abanderamiento, o en su defecto, el sistema de supervisión de la OIT. El Grupo de la Gente de Mar consideraba la pauta B5.2.1, tal y como aparecía en el párrafo 6 de la Nota 16, desde un punto de vista pragmático. Por lo que se refería al cese de la inmovilización del buque, con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones (párrafo 11 de la Nota 16), se trataba de una cuestión que planteaba algunos problemas, aunque en el caso de deficiencias relacionadas con el alojamiento se podría justificar dicho requisito.
- 172.** Un observador (Presidente del Memorando de Entendimiento de París) valoró el documento del Grupo de la Gente de Mar. Confirmó que para el nuevo convenio, su organización prefería utilizar el enfoque de los convenios SOLAS/MARPOL. Se trataba de un enfoque o modelo, con dos principios básicos, la existencia de motivos claros y la asignación de la responsabilidad final al Estado de abanderamiento y no a la autoridad responsable del control por el Estado del puerto. La OIT debía seguir participando en los procedimientos. El nuevo convenio iría más allá que el Convenio núm. 147, y en el marco del Memorando de Entendimiento de París se podrían hacer las comprobaciones necesarias, siempre que se facilitaran al personal competente indicaciones pertinentes y claras sobre la aplicación. El párrafo 6 de la norma A5.2.1 era menos denso que el párrafo 4. Su organización estaba lista para colaborar con la OIT en la formulación de orientaciones claras, lo que podría resultar un proceso lento.
- 173.** El representante gubernamental de Noruega, apoyado por la representante gubernamental de Dinamarca, respaldó el documento del Grupo de la Gente de Mar, pero señaló un problema de principio en relación con la cuestión de la falta de pago de los salarios, donde observaba una contradicción entre la aplicación del Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques y el recurso al embargo del buque que disponía el nuevo convenio a través del control por el Estado del puerto. Si se aplicase sistemáticamente el recurso a la intervención del Estado del puerto podrían peligrar algunas de las medidas previstas, como el depósito de una fianza en un banco por parte del armador.
- 174.** El representante gubernamental del Canadá solicitó la opinión del Grupo de la Gente de Mar sobre el método que consideraban más adecuado. Su portavoz señaló que los salarios constituían un punto nuevo que tratar al respecto. La aplicación del Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques conllevaba acciones contundentes, como la subasta del buque. Consideraba que no siempre era necesario recurrir a soluciones tan drásticas, además, la intervención de un tribunal siempre llevaba tiempo. El control por el Estado del puerto era una solución más rápida y sencilla.

-
- 175.** El representante gubernamental de Ucrania se refirió a ejemplos de posibles factores y cuestiones que podrían llevar a la inmovilización de un buque por parte de las autoridades de control del Estado del puerto, tal y como disponía el párrafo 8.6 del documento presentado por el Grupo de la Gente de Mar, y preguntó cuáles se consideraban más prioritarios. El portavoz de la gente de mar respondió que existía una lista de cuestiones de interés, aunque no esperaban que todas ellas se retuvieran y se incorporaran a las pautas.
- 176.** El representante gubernamental de la República de Corea dijo que en caso de vulneración de algún derecho de la gente de mar, ésta debía rectificarse, y la inmovilización del buque era el único modo de hacerlo.
- 177.** El portavoz de la gente de mar señaló que si un buque se encontraba a punto de emprender un viaje largo, y no se había pagado el salario a la tripulación, el funcionario encargado del control por el Estado del puerto podría intentar rectificar la situación, sin proponer necesariamente la inmovilización del buque. Las medidas que habría que adoptar se basarían en el criterio profesional de dicho funcionario. Confiaba en que los funcionarios habilitados para dicha tarea pudiesen asumir fácilmente las nuevas responsabilidades que se proponía incluir en el Convenio.
- 178.** El representante gubernamental de la República Islámica del Irán puso de relieve la necesidad de tener en cuenta el problema al que se enfrentarían los países en desarrollo con respecto a las nuevas responsabilidades de control por el Estado del puerto propuestas. Los puntos relacionados con la inspección eran más subjetivos que los que figuraban en los convenios de la OMI.
- 179.** El portavoz de la gente de mar recordó a los asistentes a la Reunión que, en relación con el control por el Estado del puerto, debería utilizarse el término «podrá» en lugar de «deberá», y que los países en desarrollo no podrían aplicar de inmediato el Convenio al nivel de los Memorandos de Entendimiento de París y Tokio.
- 180.** El portavoz de los armadores también elogió el documento elaborado por el Grupo de la Gente de Mar, los puntos que se exponían en el párrafo 8.6 podrían utilizarse en el debate sobre cuándo se consideraba apropiado proceder a la «inmovilización» y cuándo no. El Grupo de los Armadores prefería la utilización del verbo «poder» al del verbo «deber», al igual que en la intervención anterior, en relación con los párrafos 4 y 5 de la Nota 16. También señaló que en el párrafo 5 «humillante y degradante» debería sustituirse. Se examinaría el texto propuesto por el Grupo de la Gente de Mar para determinar qué puntos de la propuesta podrían incorporarse al Convenio.
- 181.** El representante gubernamental de China, interviniendo en nombre del Grupo Gubernamental, señaló que se habían puesto de acuerdo sobre un proyecto de texto para el párrafo 6 de la norma A5.2.1 que tenía en cuenta la importancia de mantener la coherencia entre lenguaje y ámbito de aplicación. Esa propuesta, que también conllevaba cambios para el párrafo 2 de la pauta B5.2.1, era del siguiente tenor:

Norma A5.2.1, párrafo 6

Cuando, tras una inspección más detallada llevada a cabo por la autoridad competente, se observe que el buque no cumple los requisitos del presente Convenio, y que:

- a) las condiciones a bordo del buque son claramente peligrosas para la salud o la seguridad de la gente de mar, o
- b) el incumplimiento constituye una transgresión grave o recurrente de los requisitos del presente Convenio (incluidos los derechos de la gente de mar);

la autoridad competente encargada de llevar a cabo la inspección tomará medidas para asegurar que el buque no navegará hasta que se haya rectificado cualquier incumplimiento en cuanto a lo señalado en los apartados a) o b) de este párrafo, o hasta que la autoridad

competente haya aceptado un plan de acción para rectificar estas infracciones y tenga la certeza de que el plan se llevará a cabo de forma oportuna. Si se impide que el buque zarpe, la autoridad competente notificará inmediatamente al Estado de abanderamiento al respecto, e invitará a un representante del Estado de abanderamiento a estar presente, en la medida de lo posible, solicitando al Estado de abanderamiento que responda a dicha notificación en un plazo establecido. La autoridad competente también informará a las organizaciones pertinentes de armadores y de gente de mar en el Estado Miembro en que se haya realizado la inspección.

- 182.** Como resultado de esa propuesta, dos de las definiciones que figuraban en los apartados *a)* y *c)* del anterior párrafo 2 de la pauta B5.2.1 ya no serían necesarias. Además, la definición restante debería someterse al Comité de Redacción de la CTMP para que la numerase de nuevo, y examinase si resultaba más adecuado utilizar el término «transgresión» o «infracción» y adaptar la definición en consecuencia.
- 183.** El portavoz de los armadores estuvo de acuerdo con el texto en lo esencial, pero era de la opinión que el apartado *c)* de la pauta B5.2.1 debería conservarse.
- 184.** El portavoz de la gente de mar propuso que se definiese el término «autoridad competente». Asimismo, solicitó la inserción de «inmediatamente» en la última oración del párrafo principal. En cuanto a la pauta, no estuvo de acuerdo en conservar el apartado *c)* del párrafo 2. Por último, preguntó si dado que se habían retirado algunas referencias a las dificultades materiales graves y a los salarios del texto de la norma A5.2.1, el apartado *b)* preveía la inmovilización del buque en caso de incumplimiento de lo establecido en la regla 2.2 y en la norma A2.2.
- 185.** La Secretaria General de la Reunión explicó que el apartado *b)* se refería a transgresiones graves o recurrentes de los requisitos del Convenio. Señaló la explicación contenida en el párrafo 1, *e)*, del artículo II, con el siguiente tenor: «requisitos del presente Convenio designa los requisitos contenidos en estos artículos, así como en el Reglamento y en la Parte A del presente Convenio». Cuando, según el criterio profesional de la autoridad de control del Estado del puerto, el incumplimiento de la regla 2.2 y la norma A2.2, relativas a los salarios fuese una «transgresión grave y recurrente de los requisitos», entonces sería posible proceder a la inmovilización. Era necesario elaborar orientaciones detalladas adecuadas para los inspectores de control del Estado del puerto, a fin de ayudar a la autoridad de control del Estado del puerto en la decisión de ese y otros casos.
- 186.** El portavoz de la gente de mar interpretó positivamente esa respuesta, que confirmó la Secretaria General. Aceptó la propuesta, pero señaló que su plena aceptación dependería de los resultados del debate sobre los puntos que contenía el anexo A5-III.
- 187.** El portavoz de los armadores anunció que su Grupo retiraba la solicitud que había presentado para conservar el apartado *c)*.
- 188.** Se remitió el texto al Comité de Redacción de la CTMP, con la inserción del término «inmediatamente».

Nota 17: norma A5.2.1, párrafo 7

- 189.** La Reunión aceptó el texto propuesto por la Oficina para sustituir la palabra «inspectores» por «funcionarios habilitados», y pidió al Comité de Redacción de la CTMP que lo examinara.

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

Véase la Nota 12.

Nota 19: regla 5.3, párrafo 3

190. El representante gubernamental de Liberia se preguntó si sería necesario que los Estados proveedores de mano de obra garantizaran que las agencias encargadas de la dotación respetaban el Convenio en relación con los acuerdos de empleo, a fin de asegurar la coherencia con el instrumento.
191. El portavoz de los armadores y el portavoz de la gente de mar convinieron en que la cuestión se abordaba en el Título 2, que establecía claramente que esa responsabilidad incumbía a los Estados de abanderamiento. Por consiguiente, la inclusión ahí de texto sobre el papel de los Estados proveedores de mano de obra resultaría innecesaria y podría inducir a confusión.
192. Se decidió que el párrafo 3 de la regla 5.3 no debería incluirse en el proyecto de convenio.

Nota 20: anexos A5-I y A5-III**Anexo A5-I**

193. El portavoz de los armadores presentó tres propuestas sobre el modo en que debería enmendarse el anexo A5-I. En primer lugar, debería suprimirse la referencia al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), ya que se trataba de un instrumento autónomo. En segundo lugar, era preciso suprimir la referencia a un servicio de contratación y de colocación autorizado, ya que en muchos casos los armadores no eran el empleador directo. Asimismo, esa cuestión ya estaba contemplada en el punto relativo al contrato de trabajo. En tercer lugar, para reflejar los debates sobre los procedimientos disciplinarios y de presentación de reclamaciones, estos procedimientos deberían incorporarse al punto relativo a los procedimientos de tramitación de quejas a bordo. Aunque su Grupo no tenía ninguna propuesta que presentar con respecto al punto relativo al pago de los salarios, pidió a los gobiernos que esclarecieran cómo determinarían el grado de cumplimiento de este requisito.
194. El portavoz de la gente de mar aceptó que se omitiera la referencia al Convenio núm. 185, y que el punto relativo a los procedimientos de tramitación de quejas a bordo debería enmendarse añadiendo referencias a los procedimientos disciplinarios y de presentación de reclamaciones, una vez que se hubieran acordado. La referencia a los servicios de contratación y colocación debería mantenerse y enmendarse añadiendo «según proceda», para prever los casos en que éstos servicios no se utilizaban. Respondiendo a la pregunta que los armadores habían formulado a los gobiernos relativa al cumplimiento del pago de los salarios, señaló que, por ejemplo, los justificantes mensuales del pago de los salarios constituirían una prueba.
195. Un representante de los armadores, haciendo referencia a la cuestión relativa a la supervisión de los servicios de contratación y colocación por el Estado de abanderamiento, señaló que si bien en algunos Estados proveedores de mano de obra podría no existir un sistema de concesión de licencias, los acuerdos de empleo de la gente de mar establecidos por dichos Estados podrían seguir cumpliendo los requisitos del Convenio. No pretendía que dichos requisitos impidieran que se empleara a la gente de mar. Con respecto a la cuestión del pago de los salarios, si bien estaba de acuerdo con que se mantuviera este

punto en la lista, puso de relieve que la cuestión del salario mínimo se abordaba en las directrices pero no en la norma. La representante gubernamental de los Países Bajos también deseaba recibir más información sobre el modo en que se podría inspeccionar el pago de los salarios.

- 196.** El portavoz de la gente de mar esclareció que, en lo que respecta al salario, él estaba refiriéndose al párrafo 4, *e)* de la norma A2.1, según la cual los acuerdos de empleo de la gente de mar deberán contener, entre otros aspectos, «el importe del salario de la gente de mar o la fórmula utilizada para calcularlo, en los casos en que se utiliza una fórmula para estos fines». El Estado de abanderamiento podría comprobar esto último. Con respecto a la cuestión de la contratación y colocación, él estaba refiriéndose al párrafo 8 de la norma A1.4, que preveía que los Estados Miembros «deberán exigir a los armadores de buques que enarboles su bandera, que recurran a servicios de contratación y colocación de gente de mar establecidos en países o territorios en los que no se aplique el presente Convenio, que se aseguren de que, en la medida en que sea factible, esos servicios estén de conformidad con las disposiciones de la presente norma». Todo Estado Miembro que ratificara el Convenio, debía cumplir dichas obligaciones para evitar abusos como, por ejemplo, que la gente de mar tuviera que pagar para obtener un empleo. El Estado de abanderamiento debía conocer la nacionalidad de la gente de mar respectiva y si la agencia de contratación cumplía los requisitos del Convenio.
- 197.** Un representante de los armadores se refirió al párrafo 2 de la norma A.1.4, que establecía que «si un Miembro tiene servicios privados de contratación y colocación de gente de mar en su territorio, éstos sólo deberán operar de conformidad con un sistema normalizado de licencias o certificación». A su parecer, los Miembros podían tener su propia forma de reglamentación, lo que no tenía que suponer necesariamente «un sistema de licencias o certificación». Esta deficiencia podría corregirse cambiando el texto por «un sistema de licencias o certificación u otra forma de reglamentación».
- 198.** El representante gubernamental del Japón, apoyado por el portavoz de los armadores, señaló que había que distinguir entre la supervisión de la contratación — privada o mediante agencias de contratación y colocación — llevada a cabo por un Estado Miembro en su propio territorio, y la responsabilidad que incumbía al Estado de abanderamiento de velar por que los buques que navegaban bajo su bandera cumplieran las exigencias previstas en el Convenio. El nuevo párrafo 3 de la regla 1.4 y el párrafo 8 de la norma A1.4 abordaban exclusivamente la cuestión de la responsabilidad del Estado de abanderamiento — de asegurar, en la medida de lo posible, que dichos servicios satisficieran los requisitos establecidos en el Convenio — cuando se hubiesen utilizado servicios de contratación y colocación establecidos en Estados que no hubiesen ratificado el Convenio. Sin embargo, ningún requisito establecía que esta responsabilidad incumbiera al Estado de abanderamiento en caso de que se hubiera recurrido a los servicios de contratación y colocación con asiento en Estados que hubiesen ratificado el Convenio. En virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 de la regla 1.4 y del párrafo 2 de la norma A1.4, el Estado de abanderamiento no estaba facultado para inspeccionar los buques que hubiesen recurrido a servicios de contratación y colocación con sede en Estados que hubieran ratificado el Convenio. Por lo tanto, y en aras de la coherencia, debería suprimirse o enmendarse el punto relativo a los servicios de contratación y colocación que figuraba en el anexo A5-I que contenía una lista de comprobación destinada al Estado de abanderamiento, para hacer referencia en la misma exclusivamente a la inspección de los servicios de contratación y colocación que actuaban en países que no hubiesen ratificado el Convenio. El orador dio a conocer después preocupaciones similares con respecto al anexo A5-III y pidió a la Oficina que aclarara la situación.
- 199.** El portavoz de la gente de mar pidió que se esclareciera si el Estado de abanderamiento era o no responsable respecto de lo establecido en la regla 1.4 o en la norma A1.4. Si a dicho Estado no le incumbiese responsabilidad en esos casos, sería necesario corregir una

omisión tan grave introduciendo un texto a tales efectos, ya que incumbía al Estado la responsabilidad de asegurar, mediante inspección, que la gente de mar a bordo de un buque se beneficiara de la protección que le confería el Convenio, independientemente de que proviniera de un Estado que hubiese ratificado el Convenio, o de un Estado que no lo hubiese hecho.

200. El representante gubernamental de Singapur, apoyado por el representante gubernamental de Filipinas, hizo notar que tanto al Estado de abanderamiento como al armador le incumbía asegurar que los servicios de contratación satisficieran las exigencias previstas en el Convenio. No era necesario volver a examinar esa cuestión, que también podría resolverse utilizando la expresión «recurso a un servicio privado de contratación y colocación, autorizado».

201. La Secretaria General señaló que el representante gubernamental del Japón había planteado dos cuestiones referentes a la inclusión de una referencia a los servicios de contratación y colocación en las listas de los ámbitos de inspección:

Es conveniente incluir dicho ámbito como objeto de inspección por el Estado de abanderamiento, sobre todo teniendo en cuenta que en virtud de la regla pertinente (1.4) las obligaciones de dicho Estado se limitaban a regular la acción de sus armadores en conexión con los servicios de contratación con asiento en países que no hubiesen ratificado el convenio (regla 1.4, párrafo 3).

A ese respecto sería necesario determinar el alcance de la responsabilidad de un Estado Miembro respecto de los buques que enarbolaran su bandera.

202. La oradora señaló además que en el proyecto de convenio las reglas expresaban generalmente los derechos aplicables a toda la gente de mar. Por ejemplo, con relación a la edad mínima de admisión al trabajo, los inspectores del Estado de abanderamiento debían velar por que los requisitos del Convenio en virtud de la regla 1.1 se observaran siempre y para toda la gente de mar a bordo de buques que enarbolaban la bandera de ese Estado. En cambio, las obligaciones básicas relativas a los servicios de contratación y colocación se habían redactado teniendo en cuenta su naturaleza específica. Aunque la obligación estipulada en el párrafo 1 de la regla 1.4 era de índole general, las obligaciones en virtud de los párrafos 2 y 3 se vinculaban al lugar donde los servicios de contratación y colocación tenían su asiento. A este respecto cabía considerar tres situaciones posibles:

- a) los armadores utilizan servicios de contratación y colocación con asiento en el territorio del Estado Miembro;
- b) los armadores utilizan unos servicios de contratación y colocación con asiento en el territorio de países que han ratificado el Convenio;
- c) los armadores utilizan unos servicios de contratación y colocación con asiento en el territorio de países que no han ratificado el Convenio.

203. La situación «a)» estaba prevista en el párrafo 2 de la regla 1.4: «Los servicios de contratación y de colocación de la gente de mar que operen en el territorio de un Miembro deberán estar de conformidad con las normas establecidas en el Código». Se trataba de una obligación que cada Miembro tenía como tal, independientemente de la capacidad en que actuase. Si, por consiguiente, los servicios de contratación y de colocación se incluyesen en la lista de ámbitos que debían inspeccionarse, la obligación sería pertinente en el contexto de las inspecciones del Estado Miembro realizadas por el Estado de abanderamiento, que sin duda dependerían de la supervisión de los servicios de contratación y de colocación llevada a cabo por el Estado Miembro.

-
- 204.** La situación «c)» estaba prevista en el párrafo 3 de la regla 1.4: «Con respecto a la gente de mar que trabaje a bordo de buques que enarbolan su bandera, los Estados Miembros deberán exigir que los armadores que utilicen los servicios de contratación y de colocación de la gente de mar con sede en países o territorios donde no se aplique el Convenio garanticen que dichos servicios se ajustan a los requisitos que establece el Código». Las obligaciones del Estado Miembro en tanto que Estado de abanderamiento serían fundamentalmente asegurar que sus armadores disponían de un sistema adecuado para comprobar que los servicios de contratación y de colocación cumplían con los requisitos del Código. Esta cuestión se precisaba con mayor claridad en el párrafo 8 de la norma A1.4.
- 205.** Por último, en la situación «b)» se preveía implícitamente que la obligación que figuraba en el párrafo 3 se limitaba a los países que no habían ratificado el Convenio. Por lo tanto, no se esperaba que el Estado de abanderamiento llevase a cabo ninguna otra inspección en esas circunstancias que no fuera comprobar que los servicios de contratación y de colocación que el armador había utilizado tenían su sede en un Estado Miembro que hubiera ratificado el Convenio, y que el servicio utilizado figuraba en la lista de servicios de contratación y de colocación que dicho Estado Miembro prestaba periódicamente a la OIT. Si el Estado de abanderamiento había recibido indicaciones claras de que los derechos básicos expuestos en el párrafo 1 de la regla no se estaban respetando en relación con la gente de mar a bordo de buques que enarbolaban su bandera, era evidente que tendrían que investigar más a fondo la cuestión.
- 206.** El representante gubernamental del Reino Unido, apoyado por el portavoz de la gente de mar, propuso comprobar que la terminología utilizada en la lista del anexo A5-I se ajustase a la utilizada para las mismas cuestiones en los encabezamientos de las reglas y las normas del Convenio. Con ello se podrían evitar algunos de los problemas que habían planteado los armadores y algunos gobiernos. Esta observación condujo a un amplio debate sobre las posibles repercusiones de un cambio de tal envergadura en las obligaciones de los Estados de abanderamiento. Se concluyó que esta cuestión debería abordarla el Grupo de Redacción Tripartito.

Anexo A5-III

- 207.** El portavoz de los armadores y el portavoz de la gente de mar propusieron que se velara por la coherencia del anexo A5-III, que se refería a las inspecciones por parte de funcionarios del Estado del puerto responsables del control, con el anexo A5-I.
- 208.** El representante gubernamental de Alemania preguntó de qué modo los funcionarios encargados del control en el Estado del puerto gestionarían las cuestiones relativas a los salarios, en especial en aquellos casos en que no se derivasen de una queja.
- 209.** El portavoz de la gente de mar recordó a los asistentes que la conformidad de su Grupo con el párrafo 6 de la norma A5.2.1 dependía del acuerdo sobre los anexos. Era evidente que el funcionario responsable del control por el Estado del puerto no estaba obligado a comprobar el cumplimiento del pago de los salarios, a menos que tuviese motivos de peso para hacerlo. No constituía una tarea difícil para los funcionarios encargados del control en el Estado del puerto. Dicha cuestión debería seguir figurando en la lista contenida en el anexo.
- 210.** El representante gubernamental de la República de Corea puso de relieve la cuestión de la inspección de los contratos de trabajo de la gente de mar, y que algunos puntos relativos a la inspección estaban repetidos. A su juicio, no todos los detalles del contrato estaban contenidos en el contrato de enrolamiento. Por lo tanto, sólo los detalles que figuraban en la lista del párrafo 4 de la norma A2.1 deberían ser objeto de control por el Estado del puerto.

-
211. Se convino en que el anexo A5-III también debería remitirse al Grupo de Redacción Tripartito.

Nota 21: anexos A5-II y B5-I

212. El representante gubernamental de Dinamarca propuso añadir una nota al pie del certificado de trabajo marítimo que figuraba en el anexo A5-II para garantizar que la cuestión de los buques con un arqueo medio inferior al estipulado por el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969 se trataba adecuadamente. Recibió el apoyo de la Reunión, que remitió la propuesta al Comité de Redacción de la CTMP a fin de que la incorporase.

Anexo A

213. El representante gubernamental de la Argentina leyó la siguiente declaración:

En relación con el modo en que las Islas Malvinas figuran en el anexo A del documento PTMC/2002/5, la Argentina reafirma su soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur y sus territorios marítimos colindantes, que forman parte de su territorio nacional y respecto de las cuales existe una disputa de soberanía, reconocida en las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas núm. 2065, 3160, 31/49, 37/9, 38/12, 39/6, 40/21, 41/40, 42/19 y 43/25. Lamentablemente, la situación no se refleja debidamente en el documento arriba mencionado.

214. El representante gubernamental del Reino Unido, en respuesta a la declaración del representante gubernamental de la Argentina, leyó la siguiente declaración:

La postura del Reino Unido la expuso en detalle Sir Emyr Jones Parry, representante permanente del Reino Unido ante las Naciones Unidas, en derecho de réplica por escrito con fecha de 30 de septiembre de 2004 a la declaración, el 21 de septiembre de 2004 durante la Asamblea General de las Naciones Unidas, del Presidente Nestor Carlos Kirchner de la República de la Argentina. El Reino Unido no albergaba dudas en cuanto a su soberanía sobre las Islas Flakland, Georgias del Sur y Sándwich y sus territorios marítimos colindantes.

Debate sobre las enmiendas propuestas al proyecto de Convenio refundido sobre el trabajo marítimo, 2006

215. La Reunión tripartita intermedia examinó las 159 enmiendas propuestas que se habían presentado a la CTMP, pero que no se discutieron entonces. Estas enmiendas se resumieron en el *Compendio de las enmiendas propuestas al proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, 2006* (documento PTMC/2005/2) que la Reunión tenía ante sí. En el informe que se presenta a continuación se abordan las enmiendas en el orden en que aparecen en el documento, no en el orden en que se discutieron. El informe da cuenta del debate de las propuestas que se consideraron aceptables, así como de otras propuestas que fueron objeto de debates sustanciales.
216. El Presidente recordó a la Reunión que, de conformidad con la resolución pertinente de la CTMP, en el informe de la Oficina a la Conferencia sólo se incluirían las enmiendas que recibieran un apoyo tripartito consensual.

Enmienda 5: C.1/D.14
Preámbulo, párrafo 9

217. El representante gubernamental de Venezuela se opuso decididamente a que se introdujeran referencias a un instrumento que podrían no haber ratificado todos los futuros Estados Miembros. Las cuestiones relativas a la soberanía no deberían figurar en el Preámbulo.
218. La Secretaria General hizo referencia a los textos explicativos contenidos en el documento PTMC/2005/2, y añadió que muchos convenios de la OIT hacían referencia a otros convenios en sus preámbulos. El Preámbulo de este instrumento que se redactó para explicar la razón de ser y el contexto del nuevo instrumento, no era vinculante. Sólo lo eran las referencias contenidas en el texto referente a la parte sustantiva.
219. El portavoz de los armadores recordó un debate sobre el artículo III en el que el Consejero Jurídico había confirmado que las referencias contenidas en los preámbulos no eran vinculantes.
220. La enmienda no obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 8: C.1/D.12
Artículo II, párrafo 1, c)

221. La enmienda obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 12: C.1/D.19
Artículo II, párrafo 4

222. La enmienda obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 25: C.2/D.2
Regla 1.2, Cláusula relativa a la finalidad

223. Los representantes gubernamentales de Brasil, China, República de Corea, Estados Unidos, Filipinas, Ghana, Indonesia, Japón, Liberia, Malta, Nigeria, Pakistán y Singapur apoyaron la enmienda.
224. El portavoz de los armadores indicó que el hecho de que un marino estuviera en tierra durante sus vacaciones o acudiera a las oficinas de una organización de los armadores, era ajeno al Convenio. En su lugar, el Convenio trataba de la aptitud física de la gente de mar cuando estuviera a bordo de un buque, y el certificado médico daba fe de ello.
225. El portavoz de la gente de mar señaló que su enmienda, es decir, «asegurar la aptitud física de la gente de mar para realizar las tareas para desempeñar sus funciones en el mar», tenía un propósito adecuado y que el Grupo de la Gente de Mar la apoyaba.
226. Tras debatir la cuestión, el representante gubernamental de los Países Bajos, hablando en nombre de los gobiernos de los Estados Miembros de la Unión Europea y los Estados en curso de adhesión a la UE que estaban presentes, y de Noruega suscribió el apoyo tripartito a esa enmienda.
227. La enmienda obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 30: C.2/D.7
Norma A1.2, párrafo 9

228. La enmienda fue apoyada por el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar, así como por algunos representantes gubernamentales, como los de Canadá, India, República de Corea, Estados Unidos, República Islámica del Irán, Noruega y los Estados miembros de la Unión Europea y los Estados en curso de adhesión a la UE, que estaban presentes.

Enmienda 33: C.2/D.23
Regla 1.3

229. El portavoz de los armadores no apoyó esta enmienda.

230. El representante gubernamental de Liberia declaró que esta enmienda había sido sustituida por la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria. Fue apoyada por los representantes gubernamentales de Estados Unidos y Reino Unido.

231. La enmienda no obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 34: C.2/D.25
Regla 1.3, párrafo 2

232. El representante gubernamental de Grecia apoyó la enmienda, ya que la definición de «gente de mar» incluía personas a bordo que no eran marinos acreditados, sino que necesitaban aún cursos de familiarización. El propósito de la enmienda era garantizar la coherencia de la disposición con lo establecido en las normas internacionales.

233. El representante gubernamental de Liberia recordó a los asistentes que los cursos de familiarización ya eran una práctica habitual y prevista en el Convenio sobre Formación. Fue respaldado por los representantes gubernamentales de Namibia, Pakistán y Singapur.

234. La representante gubernamental de los Estados Unidos señaló que apoyaba lo expresado por el representante gubernamental de Grecia, pero en vista de que el proyecto de convenio distinguía clara y correctamente entre familiarización y formación, no apoyaba la enmienda.

235. El representante gubernamental de Indonesia se refirió a los capítulos 6.1.1 y 6.1.2. del Convenio sobre Formación que trataba de los diferentes tipos de formación. Propuso utilizar la palabra «y» en lugar de la palabra «o», cuando en la enmienda se hiciese referencia a la familiarización y la formación.

236. El representante gubernamental de Chipre dijo que el texto podría referirse a la formación y a la familiarización. Por lo tanto, la enmienda debería rezar: «... formación y familiarización».

237. La representante gubernamental de los Países Bajos apoyó la exigencia de una familiarización para las personas a bordo que no fueran marinos profesionales.

238. El portavoz de la gente de mar hizo hincapié en que a bordo había personas que necesitaban formación en materia de seguridad, a los fines de que inspiraran confianza en situaciones de emergencia. El portavoz de los armadores aceptó la nueva versión de la enmienda.

-
239. El representante gubernamental de Chipre propuso introducir «según proceda» antes de «formación».
240. El representante gubernamental de Bahamas señaló que deberían tenerse en cuenta las circunstancias y el tipo de trabajadores. Algunos de ellos sólo necesitaban familiarización, pero no como alternativa a la formación.
241. El portavoz de los armadores retiró la enmienda y anunció que se presentaría a la Conferencia una nueva versión de la misma, teniendo en cuenta las opiniones expresadas hasta entonces a ese respecto.

Enmienda 37: C.2/D.31

Regla 1.4

242. El representante gubernamental del Japón apoyó la promoción de las oficinas públicas gratuitas de empleo, habida cuenta de que en su país se contaba con dichos servicios. No obstante, le preocupaba el requisito de «seguir prestando» el servicio después de la entrada en vigor del presente Convenio, dado que ello supondría una obligación permanente. Por lo tanto, tal vez los gobiernos optasen por suspender dicho servicio antes de ratificar el Convenio. Si la intención era evitar la proliferación indebida de la intermediación privada en el empleo, se trataba de una cuestión que ya se abordaba en el párrafo 2 de la norma A1.4.
243. El portavoz de la gente de mar estuvo de acuerdo con dicha intervención, y procedió a retirar la enmienda.

Enmienda 47: C.2/D.41

Norma A2.1, párrafo 1, a)

244. Se propuso una subenmienda en el sentido de que el acuerdo de empleo debería estar «firmado por la gente de mar y el armador o un representante del armador». La enmienda, en su forma subenmendada, obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 48: C.2/D.42

Norma A2.1, párrafo 1, d)

245. La enmienda obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 51: C.2/D.45

Norma A2.2, párrafo 1

246. El representante gubernamental de Grecia propuso añadir el texto siguiente: «salvo que se disponga expresamente otra cosa en alguno de los convenios colectivos aplicables». Le preocupaba que los intervalos mensuales aludidos pudieran contradecir los intervalos más prolongados que pudieran estar contemplados en otros convenios colectivos.
247. El representante gubernamental del República Islámica del Irán propuso modificar el texto de la siguiente manera: «y con arreglo a cualquier acuerdo colectivo aplicable», o bien, «ajustándose a...», para tener en cuenta la inquietud expresada por el representante gubernamental de Grecia.

248. La enmienda obtuvo acuerdo tripartito, sin subenmiendas.

Enmienda 53: C.2/D.47
Pauta B2.2.2, párrafo 1, d)

249. La enmienda obtuvo acuerdo tripartito.

Enmienda 55: C.2/D.49
Norma A.2.3, párrafo 5

250. El representante gubernamental del Japón apoyó la enmienda señalando que estaba en armonía con lo dispuesto en el Convenio sobre Formación, que estipulaba diez horas diarias de descanso. Apoyaron también dicha enmienda los representantes gubernamentales de Chipre, Estados Unidos, Dinamarca, Filipinas y Liberia, y el representante gubernamental de los Países Bajos, quien lo hizo además en nombre de Noruega y de una mayoría de los Estados miembros de la Unión Europea que estaban presentes en la Reunión.

251. El portavoz de la gente de mar objetó la inclusión de la noción de «condiciones extraordinarias de funcionamiento» y pidió que éstas se definieran. Con frecuencia, se daban órdenes precipitadas a los buques de navegar, sin considerar debidamente los períodos de descanso de la gente de mar. Se refirió posteriormente a un informe sobre la fatiga entre la gente de mar, publicado en el Reino Unido, donde se señalaba que ésta era causa de muchos accidentes. Se trataba por lo tanto de una cuestión crucial. Instó a los gobiernos a que consideraran su posición a este respecto porque con toda seguridad se iba a plantear en la Conferencia.

252. La enmienda no obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 58: C.2/D.52
Norma A2.7, párrafo 2

253. La representante gubernamental de los Países Bajos, en nombre de la mayoría de los Estados miembros de la Unión Europea que se hallaban presentes en la Reunión, y de Noruega, apoyó la enmienda, que tenía en cuenta la exigencia en materia de dotación asociada con la alimentación y el servicio de fonda.

254. El representante gubernamental del Japón se opuso a la enmienda en razón de lo dispuesto en la norma A2.7 sobre unos niveles de dotación que permitían que las operaciones del buque se hicieran en condiciones de seguridad, eficiencia y protección. La alimentación y el servicio de fonda nada tenían que ver con las operaciones del buque y no deberían tenerse en cuenta al determinarse su nivel de dotación.

255. La representante gubernamental de los Países Bajos dijo que las labores relativas a la alimentación y el servicio de fonda exigían trabajo y tiempo por lo que deberían tenerse en cuenta, en virtud de lo dispuesto en el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180).

256. El representante gubernamental de la República de Corea apoyó lo expresado por el orador anterior, y añadió que los niveles de dotación que se contemplaban en los instrumentos de la OIT eran superiores a los niveles previstos en los instrumentos de la OMI.

-
257. El portavoz de los armadores, tras atender los argumentos expuestos, aceptó la enmienda. Esta recibió entonces acuerdo tripartito.

Enmienda 59: C.2/D.12

Regla 3.1, párrafo 1

258. El portavoz de la gente de mar presentó una subenmienda destinada a sustituir las palabras «gente de mar que vive y trabaja a bordo» por las palabras «gente de mar que vive y/o trabaja a bordo». La mencionada subenmienda se necesitaba porque había gente de mar que trabajaba a bordo pero no vivía en el buque.

259. La enmienda recibió apoyo tripartito en su forma subenmendada.

Enmienda 61: C.2/D.13

Regla 3.1, párrafo 2

260. El representante gubernamental del Reino Unido dijo que aunque en un principio no se había alcanzado un acuerdo en relación con esta enmienda, quería que se debatiera el principio contenido en ella. Aunque el convenio que estaba por adoptarse se aplicaría a los buques nuevos, era imprescindible que también se aplicara a los buques más antiguos, en lo que respecta a las disposiciones contenidas en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92) y el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133). En caso de que la enmienda no se aceptara, las disposiciones del nuevo convenio no se aplicarían a los buques construidos el día anterior al de entrada en vigor del convenio. El portavoz de la gente de mar consideró que una opinión jurídica respecto de esta cuestión sería muy útil.

261. La representante gubernamental de los Estados Unidos apoyó la enmienda preguntó si en el nuevo Convenio se podrían incluir referencias a las obligaciones asumidas por los Miembros en virtud de los Convenios núms. 92 y 133.

262. Los representantes gubernamentales de la República de Corea y Suecia apoyaron firmemente la propuesta del representante gubernamental del Reino Unido.

263. El Consejero Especial señaló que el nuevo Convenio podría recoger ese tipo de requisitos. Aun cuando los antiguos convenios dejarían de ser vinculantes para los Miembros ratificantes que ratificaran también el nuevo Convenio, éste podría contener una disposición que obligara a los Estados Miembros a seguir cumpliendo sus obligaciones en virtud de los Convenios núms. 92 y/o 133 en el caso de los buques ya existentes.

264. La representante gubernamental de los Estados Unidos dijo que la modificación propuesta parecía ser inapropiadamente amplia, ya que podría entenderse que también abarcaba a los países que no habían ratificado los Convenios núms. 92 y 133. Era necesario velar por que todos los buques construidos antes de la entrada en vigor del nuevo convenio siguiesen vinculados por los requisitos de dichos Convenios que regían para ellos en el momento de su entrada en vigor.

265. El representante gubernamental del Japón apoyó las cuestiones planteadas por la representante gubernamental de los Estados Unidos. El representante gubernamental del Canadá señaló que apoyaba el principio subyacente en la enmienda.

266. El portavoz de los armadores y el portavoz de la gente de mar se inclinaban a aceptar el principio subyacente en la misma, pero estimaban que cabía mejorar su formulación. El

Comité de Redacción de la CTMP podría examinar la cuestión con el asesoramiento del Consejero Jurídico.

267. Se decidió que la enmienda no debería obtener apoyo tripartito en esta fase, sino que, si pudiera redactarse de nuevo con el asesoramiento de la Oficina, podría retomarse de nuevo en la Conferencia Marítima de febrero de 2006.

Enmienda 63: C.2/D.14
Norma A3.1, párrafo 1, a)

268. El portavoz de la gente de mar presentó la siguiente subenmienda (figura en negrita en el texto):

«a) cumplan unas normas mínimas para garantizar unas condiciones de trabajo y de vida seguras y decentes, así como alojamiento e instalaciones de esparcimiento a la gente de mar que deba vivir y/o trabajar a bordo, y»

y agregó que las modificaciones se derivaban de las de la enmienda 59, que había obtenido apoyo tripartito.

269. El Grupo de los Armadores no apoyó la subenmienda. La enmienda no obtuvo apoyo tripartito.

270. Como la enmienda no obtuvo apoyo tripartito en las condiciones descritas, se decidió que podría reformularse con el asesoramiento de la Oficina y examinarse nuevamente en la Conferencia Marítima de febrero de 2006.

Enmienda 65. C.2/D.15
Norma A3.1, párrafo 1

271. La representante gubernamental de los Países Bajos, en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea que estaban presentes en la Reunión, señaló que no habían adoptado una postura común al respecto. A muchos les preocupaba la situación de los pequeños y especializados, como las dragas. Propuso que el pequeño grupo de trabajo ya constituido examinara la cuestión.

272. El portavoz de los armadores y el representante gubernamental de Grecia aceptaron la propuesta de encargar a dicho grupo de trabajo que examinara la cuestión.

273. Los representantes gubernamentales de Alemania, Bahamas, República de Corea, Dinamarca, Liberia, Noruega y Suecia apoyaron la enmienda y recomendaron firmemente respaldarla haciendo notar que solamente se aplicaría a los buques nuevos.

274. El representante gubernamental del Japón hizo hincapié en la amplitud del término «alojamiento». Los espacios en cubierta a los que se refería la norma A3.1 (párrafo 13) del proyecto de convenio, en su forma revisada por el Grupo de Redacción intermedio, también podrían considerarse como alojamiento. No apoyó la enmienda.

275. El representante gubernamental de Indonesia apoyó lo expresado por el orador anterior y pidió que se aclarara de qué manera se trataría el caso de los buques donde la zona de alojamiento estuviera ubicada en la popa.

-
276. El portavoz de la gente de mar dijo que era obvio que todo espacio abierto no podía considerarse como espacio de alojamiento y pidió al Grupo de los Armadores que justificara su postura.
277. El portavoz de los armadores señaló que la enmienda que examinaban causaría problemas porque el diseño de las dragas era muy diferente al de otros buques mercantes.
278. A juicio del portavoz de la gente de mar, el convenio se aplicaría a un número muy reducido de dragas. El término «buque» se aplicaba a buques distintos de los que navegaban en aguas interiores o en aguas situadas dentro o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rigiesen reglamentaciones portuarias.
279. La representante gubernamental de Dinamarca aceptó lo dicho en el sentido de que el convenio no se aplicaría a la mayor parte de las dragas. Los convenios existentes sólo estipulaban que los dormitorios no deberían estar situados más allá del mamparo de colisión.
280. El Consejero Especial señaló que el término «alojamiento» no incluía las instalaciones de esparcimiento.
281. El representante gubernamental de la República Islámica del Irán dijo que las dragas no siempre se encontraban en aguas abrigadas, sino que a veces realizaban viajes internacionales para llevar a cabo trabajo de dragado en todo el mundo.
282. Esta enmienda no obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 69: C.2/D.21
Pauta B3.1.5, párrafo 11

283. El representante gubernamental de la República de Corea propuso una subenmienda para añadir las palabras «incluido un somier de resortes o un colchón de resortes» al final de la primera oración. Si bien era necesario que las literas fueran más cómodas y de mejor calidad, esto podría asegurarse sin tener que recurrir a simples somieres de resortes o a colchones de resortes.
284. El portavoz de la gente de mar apoyó la enmienda en su forma subenmendada. Por lo tanto, la enmienda, en su tenor modificado, obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 76: C.3/D.27
Regla 4.1, párrafo 2

285. El representante gubernamental de Dinamarca explicó que con la propuesta, que debería leerse junto con la enmienda 80, se pretendía esclarecer el alcance de la protección en materia de salud prevista en la regla. Por lo tanto, se desplazó una parte de la norma a la regla, de forma que el texto se redujo y quedó más claro. En caso de no apoyarse esta propuesta, la enmienda 80 se retiraría.
286. El Grupo de la Gente de Mar expresó su desacuerdo. La enmienda no obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 82: C.3/D.9
Norma A4.1, párrafo 4, a)

287. El portavoz de la gente de mar, ante la decisión adoptada en relación con el Título 3 de colocar entre corchetes el límite de arqueo bruto de 200 toneladas (véase el párrafo 40, más arriba), señaló que ya podía apoyar la enmienda.

288. La enmienda obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 83: C.3/D.24
Norma A4.1, párrafo 4, a)

289. Dado que, en cuanto a contenido, la enmienda 83 era igual que la enmienda 82, también obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 84: C.3/D.8
Norma A4.1, párrafo 4, e)

290. El representante gubernamental de Noruega señaló que el texto del párrafo 4, e) de la norma A4.1 del proyecto de convenio estaba basado en el Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164), que aunque había sido ratificado por 14 Estados Miembros, no lo había sido por Estados con flotas importantes. El Convenio núm. 164 establecía la obligación para los Estados de asumir gastos de los que deberían hacerse cargo los armadores. Los servicios médicos y las telecomunicaciones se consideraban cada vez más servicios comerciales y no servicios de utilidad pública. Por consiguiente, propuso enmendar el texto con el siguiente tenor: «A fin de garantizar el tratamiento médico para la gente de mar a bordo de un buque, los Estados Miembros adoptarán una normativa que asegure que, a cualquier hora del día o de la noche, en los buques que enarboles su bandera se puedan efectuar consultas médicas por radio o por satélite, incluido el asesoramiento de especialistas. Toda consulta médica deberá ser gratuita para la gente de mar». La representante gubernamental de los Países Bajos apoyó la enmienda.

291. El portavoz de los armadores señaló que esa cuestión había sido objeto de prolongado debate en reuniones anteriores. Su Grupo no podía apoyar que ahora los gastos recayesen en los armadores, por lo que se oponía a la enmienda.

292. La enmienda no obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 92: C.3/D.10
Pauta B4.1.4, párrafo 1, c)

293. El representante gubernamental del Reino Unido señaló que exigir a un Estado el mantenimiento de una lista de médicos era impracticable, ya que estas listas cambiaban con demasiada frecuencia. Los representantes gubernamentales de Alemania, Bahamas, Chipre, Dinamarca, Grecia, Liberia, Malta, Países Bajos y Portugal apoyaron esta postura.

294. El portavoz de la gente de mar señaló que la disposición en cuestión se basaba en el Convenio núm. 164. Los centros de asistencia médica no siempre contaban con médicos disponibles, por lo que era importante elaborar y mantener una lista de médicos.

295. La enmienda no obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 98: C.3/D.35
Norma A4.2, párrafo 1, d)

296. La representante gubernamental de los Países Bajos apoyó la enmienda.
297. La representante gubernamental de la India señaló que podrían darse casos en que no hubiera familiares a los que entregar el cuerpo o que pudieran ocuparse del sepelio. En tales casos, el armador debería asumir la responsabilidad de los gastos de sepelio en el puerto más cercano posible. Esta situación debería reflejarse en la enmienda.
298. El representante gubernamental de Liberia apoyó la propuesta y, respaldado por el Grupo de los Armadores, propuso que el texto se enmendara para que rezara como sigue: «los armadores deberán pagar los gastos de sepelio, y de la repatriación del cuerpo o de las cenizas, de conformidad con los deseos del familiar más cercano en caso de muerte a bordo o en tierra durante el período de contratación». La representante gubernamental de la India apoyaría este texto si previera que los armadores asumirían los gastos de sepelio, con independencia de que también asumieran la responsabilidad de repatriar el cuerpo o las cenizas.
299. Los representantes gubernamentales de Estados Unidos y Namibia señalaron que podría plantear un problema jurídico que un marino fallecido hubiera expresado en su testamento una voluntad que no correspondiera con la de sus familiares con respecto a la repatriación del cuerpo y los gastos de sepelio.
300. El portavoz de la gente de mar señaló que las disposiciones en cuestión se basaban en las del Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55), que había sido ratificado por 17 Estados. Los gastos de sepelio no deberían pasarse a los familiares del marino fallecido. Los representantes gubernamentales de Chipre y Singapur apoyaron la postura del Grupo de la Gente de Mar.
301. La representante gubernamental de los Países Bajos propuso enmendar el texto para que rezara como sigue: «los armadores deberán pagar la repatriación del cuerpo o de las cenizas conforme a los deseos de los familiares, con arreglo a los deseos del familiar más cercano y/o los gastos de sepelio en caso de muerte a bordo o en tierra durante el período de contratación».
302. El portavoz de la gente de mar declaró que su Grupo sólo podía apoyar esa propuesta si se sustituyera «y/o» por «y». Sin embargo, el portavoz de los armadores, apoyado por el representante gubernamental de Liberia, señaló que su Grupo sólo apoyaría la opción «y/o».
303. La enmienda no obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 100: C.3/D.2
Norma A4.2, párrafo 3, b)

304. La enmienda obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 109: C.3/D.15
Norma A4.4, párrafo 2

305. Atendiendo una petición de aclaración del Grupo de los Armadores, el representante gubernamental del Reino Unido explicó que con esta propuesta se pretendía prever situaciones en las que no existían instalaciones de bienestar.
306. El Grupo de la Gente de Mar no podía apoyar la enmienda. Esta no obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 112: C.3/D.3
Norma A4.6 (nueva)

307. El representante gubernamental de Filipinas apoyaba la enmienda en principio, pero le inquietaba que, al adoptarla, surgieran problemas con relación a la norma A4.5. El representante gubernamental de Nigeria también apoyó la enmienda, y señaló, para que constara en acta, que su Gobierno había establecido recientemente un régimen de pensiones para la gente de mar y los trabajadores portuarios.
308. El portavoz de los armadores recordó que el texto de la enmienda se había tomado directamente del Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71) que había sido ratificado por 13 Estados. Si ese texto no se incluía en el nuevo Convenio, se perdería la protección contemplada en dicho convenio. Invitó a los representantes gubernamentales de Estados que hubiesen ratificado el Convenio a que lo defendieran.
309. El representante gubernamental de Grecia dijo que, aunque su Gobierno había ratificado el Convenio y lo aplicaba plenamente, no apoyaría la propuesta porque algunos gobiernos habían indicado antes que ello supondría un obstáculo para la ratificación. El representante gubernamental de Suecia confirmó lo arriba mencionado al indicar que la adopción de esa enmienda supondría un gran problema para su Gobierno.
310. El portavoz de la gente de mar dijo que si no se aceptaba la enmienda, el Convenio núm. 71 no debería figurar en la lista de convenios contenida en el artículo X que se revisaría en el Convenio refundido sobre el trabajo marítimo.
311. La enmienda no obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 113: C.1/D.65
Título 5, párrafo 1

312. El portavoz de los armadores presentó la enmienda y explicó que esclarecería la versión en inglés del texto.
313. Con respecto a si cambiaría el sentido del texto para su traducción al francés, el representante gubernamental del Canadá afirmó que el término no plantearía problemas. El Grupo de la Gente de Mar y la representante gubernamental de los Países Bajos, que intervino en nombre de Noruega y de los gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea y de los Estados en curso de adhesión a la UE, que estaban presentes en la Reunión, apoyaron la enmienda, de modo que esta enmienda obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 118: C.1/D.11
Regla 5.1.1, párrafo nuevo

314. El portavoz de la gente de mar explicó que se trataba de una cuestión importante para su Grupo, puesto que se refería a los derechos fundamentales de la gente de mar.
315. El representante gubernamental del Canadá observó que ese principio se abordaría mejor en el Preámbulo. Si se incluía en el Título 5, se limitaría su ámbito de aplicación. Los representantes gubernamentales de la República de Corea, Japón y Liberia estuvieron de acuerdo.
316. El representante gubernamental de Suecia se opuso a la enmienda y señaló que el principio en cuestión estaba consagrado en la Declaración Universal de Derechos Humanos y en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. Dado el número de ratificaciones, no era necesario reafirmar el principio. Compartían su opinión los representantes gubernamentales de Dinamarca y de la Federación de Rusia.
317. El portavoz de la gente de mar explicó que los acuerdos bilaterales no permitían a la gente de mar ejercer sus derechos. Como la enmienda no había obtenido apoyo tripartito, el Grupo de la Gente de Mar presentaría a la Conferencia una nueva enmienda sobre el particular.

Enmienda 131: C.1/D.18
Norma A5.1.4, párrafo 4

318. El representante gubernamental de la República de Corea, en calidad de patrocinador, retiró su apoyo a la enmienda.
319. El representante gubernamental de Liberia también deseaba retirar su apoyo, pero consideraba que la cuestión del intervalo de las inspecciones debía examinarse. Dada la naturaleza de las cuestiones que eran objeto de inspección, consideraba más indicadas las inspecciones en intervalos de dos o tres años que las inspecciones anuales.
320. El representante gubernamental del Japón no prestó su apoyo a las inspecciones anuales, que consideraba llevarían a un aumento de la carga financiera y administrativa.
321. El representante gubernamental de Dinamarca propuso que las inspecciones previstas en el nuevo Convenio deberían ajustarse a los requisitos internacionales de gestión de la seguridad y a los relativos a la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.
322. El representante gubernamental de la República Islámica del Irán señaló que el texto, tal y como estaba redactado, permitía a los Estados de abanderamiento llevar a cabo inspecciones con más frecuencia, dado que las disposiciones sólo establecían los requisitos mínimos. El representante gubernamental del Reino Unido estuvo de acuerdo, y observó que los Estados de abanderamiento deberían concentrarse en los buques más susceptibles de incumplir los requisitos, y no en aquellos que no lo eran.
323. Los representantes gubernamentales de Bahamas, Estados Unidos y Liberia también propusieron que la OIT se pusiera de acuerdo con la OMI sobre el modo de coordinar las inspecciones previstas en el nuevo Convenio con las auditorías de los requisitos internacionales de gestión de la seguridad y de los relativos a la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

-
324. En respuesta a una solicitud de aclaración, la Secretaria General dijo que existía un acuerdo marco entre la OIT y la OMI; los dos organismos ya tenían una relación de trabajo consolidada. Si la Conferencia llegara a un acuerdo sobre las propuestas, tendría que llegarse a un entendimiento sobre el asunto. También informó de que las resoluciones no relacionadas con el punto del orden del día no se debatirían en la Conferencia, dado que no se habían previsto recursos para una Comisión de Resoluciones. Las resoluciones relativas al punto del orden del día podrían formularse y presentarse durante la Conferencia.

Enmienda 133: C.1/D.23
Norma A5.1.4, párrafo 9

325. El representante gubernamental del Japón observó que el texto para el párrafo 9 de la norma A5.1.4 estaba basado en el párrafo 2 del artículo 7 del Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178), aunque era mucho más estricto e inflexible. No proporcionaba a los inspectores la misma facultad discrecional de amonestar y de aconsejar. Le preocupaba que los inspectores se sintiesen obligados a iniciar los procedimientos en caso de que se hubiese cometido la misma infracción en una o más ocasiones anteriores, independientemente de la naturaleza de dichas infracciones previas.
326. La representante gubernamental de los Países Bajos, hablando en nombre de Noruega y de los gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea y los Estados en curso de adhesión a la UE que estaban presentes en la Reunión, apoyó la enmienda.
327. El Grupo de la Gente de Mar no apoyó la enmienda. Esta no obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 134: C.1/D.35
Norma A5.1.4, párrafo 9

328. El representante gubernamental del Reino Unido puso de relieve que no sólo era una gran carga administrativa llevar un registro de todas las facultades discrecionales, sino que esto también podría dar lugar a que los inspectores aconsejaran o amonestaran con menos frecuencia para evitar el papeleo a que esto daría lugar.
329. La gente de mar no apoyó esta enmienda, que no obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 135: C.1/D.42
Norma A5.1.4, párrafo 10

330. El representante gubernamental del Reino Unido, apoyado por el representante gubernamental de Liberia, señaló que si bien no deberían escatimarse esfuerzos para proteger el carácter confidencial de la información proporcionada por la gente de mar, en algunos casos esto sería sumamente difícil de conseguir. Asimismo, algunos países contaban con una legislación relativa a la libertad de información, lo que podría plantear incompatibilidades. La enmienda también fue apoyada por la representante gubernamental de los Países Bajos, en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea y los Estados en curso de adhesión, que estaban presentes, y de Noruega.
331. El portavoz de la gente de mar puso en tela de juicio el término «en la medida en que sea razonable, y factible», por considerarlo subjetivo. Su Grupo no apoyaba la enmienda. Esta no recibió apoyo tripartito.

Enmienda 137: C.1/D.38
Pauta B5.1.4, párrafo 10, a)

332. El representante gubernamental del Reino Unido señaló que con esa enmienda se pretendía aliviar a los gobiernos de una carga innecesaria. Sería sumamente difícil identificar toda la normativa referente a la gente de mar, en particular porque no toda se circunscribía a la legislación marítima. Además, sería necesario revisar y actualizar permanentemente la lista de la legislación vigente, lo que aumentaría la carga para los gobiernos. Fue respaldado por la representante gubernamental de los Países Bajos, que intervino en nombre de Noruega y de los gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea y de los Estados en curso de adhesión a la UE que estaban presentes en la Reunión.
333. El representante gubernamental del Canadá señaló además que un país debería presentar esa lista de la legislación vigente cuando el instrumento de ratificación se deposite ante la OIT. Sin embargo, no sería necesario actualizar permanentemente dicha lista.
334. El portavoz de la gente de mar dijo que en muchos países la creación de una lista de esas características no sería un asunto muy complicado, porque en la mayoría de ellos la legislación excluía a la gente de mar. Apoyaba lo expresado por el representante gubernamental del Canadá en el sentido de que en el momento de la ratificación debería crearse dicha lista.
335. El Grupo de la Gente de Mar no apoyó la enmienda. Esta no obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 139: C.1/D.40
Pauta B5.1.4, párrafo 10, d)

336. El representante gubernamental del Reino Unido indicó que esta enmienda también abordaba cuestiones de orden práctico. El proyecto de convenio ampliaba su ámbito de aplicación a personas consideradas como gente de mar sobre las cuales los gobiernos no tenían información. Recopilar la información pertinente sería una tarea muy difícil. La representante gubernamental de los Países Bajos, hablando en nombre de Noruega y de los gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea y de los Estados en curso de adhesión a la UE, que estaban presentes en la Reunión, señaló que los países mencionados apoyaban mayoritariamente la enmienda. También la apoyó el representante de la Federación de Rusia.
337. El Grupo de la Gente de Mar no apoyó la enmienda. En consecuencia, ésta no obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 140: C.1/D.41
Pauta B5.1.4, párrafo 10, f)

338. El representante gubernamental de Alemania, hablando en nombre de Noruega y de los gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea y de los Estados en curso de adhesión a la UE, que estaban presentes en la Reunión, propuso una subenmienda con el siguiente texto: «estadísticas sobre lesiones y enfermedades profesionales notificadas, al menos las contempladas en los reglamentos sanitarios marítimos internacionales de la OMS, que afectasen a la gente de mar.» Lo anterior permitiría esclarecer el significado de la disposición y ampliaría su alcance.
339. El portavoz de la gente de mar dijo que su Grupo no tenía claro cuál era el contenido de los citados reglamentos sanitarios marítimos internacionales. Por otra parte, el Convenio no se

refería a las enfermedades que requerían cuarentena, sino al trabajo en condiciones de seguridad, a las enfermedades profesionales y a su prevención. Su Grupo estimaba que la disposición examinada no era apropiada.

340. La enmienda no obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 147: C.1/D.30

Regla 5.2.1

341. El portavoz de la gente de mar apoyado por el representante gubernamental de la República de Corea, consideró que, tras el debate anterior sobre la inmovilización de los buques, su enmienda ya no procedía. Los gobiernos podían llegar a un acuerdo para enmendar la norma A5.2.1, lo que también abarcaba la cuestión de la inmovilización. No se apoyó la enmienda.

Enmienda 151: C.1/D.13

Norma A5.2.1, párrafo 3

342. El portavoz de la gente de mar dijo que, tras el debate anterior, ya no era pertinente la cuestión relativa a la norma A5.2.1.

343. El representante gubernamental de Dinamarca destacó la necesidad de hacer referencia a la regla que estipulase el requisito correspondiente. No era admisible que los inspectores señalaran la existencia de deficiencias sin indicar la fuente. La representante gubernamental de los Países Bajos, que intervino en nombre de los gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea presentes en la Reunión, expresó su conformidad.

344. El portavoz de la gente de mar señaló que a su Grupo no le convencía ese argumento. La enmienda no obtuvo apoyo tripartito.

Enmienda 153: C.1/D.25

Norma A5.2.1, párrafo 4

345. El representante gubernamental del Japón apoyó el nuevo apartado *e*). Teniendo presente la cuestión de la equidad, era importante que la información estuviese disponible para todas las partes interesadas. Su Gobierno ya había introducido en su sitio web la información sobre la inmovilización de buques, aunque no divulgaba ninguna información personal. Se llegó a un acuerdo para la regla 5.2.2 en relación con los procedimientos de tramitación de quejas. La información tenía que ser accesible y neutral.

346. Un observador (Presidente del Memorando de Entendimiento de París) estuvo de acuerdo en que la información sobre las inspecciones que se llevasen a cabo en el marco del Memorando de Entendimiento de París estuviese disponible en EQUASIS. En circunstancias normales, la información se introduciría en el sitio web público.

347. La representante gubernamental de los Países Bajos, interviniendo en nombre de los gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea presentes en la Reunión y respaldada por el representante gubernamental de Ucrania y el Grupo de los Armadores, prestó su apoyo a la enmienda, con una subenmienda para sustituir «en la medida de lo necesario» por «si se solicita previamente y en la medida de lo necesario».

-
348. El portavoz de la gente de mar dijo que no estaba convencido. La enmienda no obtuvo apoyo tripartito.

Enmiendas 154 y 155: C.1/D.8 y C.1/D.37 Pauta B5.2.1, párrafo 2, b)

349. La representante gubernamental de los Países Bajos, interviniendo en nombre de los gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea presentes en la Reunión, destacó la importancia de esta enmienda y la apoyó. La enmienda también recibió el apoyo de los representantes gubernamentales del Brasil, República de Corea, Filipinas, Nigeria, Pakistán y Singapur, y obtuvo apoyo tripartito.

Otras enmiendas

350. Todas las demás enmiendas se retiraron o no se aceptaron por falta de apoyo tripartito sin que tuvieran lugar debates sustantivos.

Clausura del debate

351. El representante gubernamental de Liberia lamentó la rapidez con la que los asistentes habían trabajado. La necesidad de apoyo tripartito había conducido a la no aceptación de muchas enmiendas. Confiaba en que estas enmiendas no se volverían a plantear en el futuro, ya que si bien los interlocutores sociales podrían reunirse periódicamente, ese no era el caso de los gobiernos. Por lo tanto, pidió que se programase una reunión de representantes gubernamentales previa a la Conferencia Marítima de febrero, para que llegaran a un acuerdo con respecto a las diversas cuestiones. Ello aceleraría considerablemente el consenso en la plenaria. El representante gubernamental de las Bahamas estuvo de acuerdo y confió en que la Conferencia prevería el máximo tiempo posible para la celebración de reuniones del Grupo Gubernamental.
352. La Secretaria General estuvo de acuerdo en que sería útil que los gobiernos se reunieran con anterioridad a la Conferencia, pero señaló que la Oficina no disponía de recursos para costear una reunión. Invitó a los gobiernos a prestar apoyo financiero para la celebración de dicha reunión.
353. El portavoz de la gente de mar dijo que su Grupo se sentiría decepcionado si todas las enmiendas que no se habían aceptado en la Reunión se volvieron a presentar en 2006. Su Grupo no presentaría muchas enmiendas nuevas, a pesar de que algunas de las que habían presentado, habían perdido apoyo en el curso de la Reunión que estaba celebrándose.
354. El representante gubernamental de México, en representación de los países de Latinoamérica presentes en la Reunión, expresó satisfacción por los progresos realizados. Sin embargo, aunque el español había sido una lengua de trabajo, la participación de dichos países se había visto dificultada por la falta de una versión en español de algunas de las propuestas principales, así como de un servicio de interpretación simultánea, debido a las restricciones presupuestarias conocidas por todos. Teniendo en cuenta dichas restricciones, agradeció a la Oficina sus esfuerzos y confió en que esa situación no se reproduciría en el futuro. Al objeto de fomentar los progresos realizados en las negociaciones, no se opondrían a la adopción de los documentos derivados de la Reunión, sino que sus gobiernos se reservarían su postura y podrían reconsiderar las cuestiones abordadas en la Reunión durante la Conferencia Marítima.

-
- 355.** El Consejero Especial, en nombre de la Secretaria General, señaló que a la Reunión tripartita intermedia habían asistido 162 representantes gubernamentales de 68 países, 44 representantes de los armadores, 35 representantes de la gente de mar, y 12 representantes de organizaciones internacionales. En total se contabilizaron 253 participantes. El proyecto de informe de la Reunión se enviaría a todos los participantes para que introdujeran correcciones, acompañado de una versión del Convenio que reflejara las labores realizadas hasta la fecha. Refiriéndose en particular a las preocupaciones manifestadas por el Gobierno de México, en representación de los países latinoamericanos, el Consejero Especial indicó que el texto de las disposiciones anteriormente pendientes respecto de las cuales se había alcanzado ahora un consenso tripartito se remitiría a todos los mandantes, en versión española, francesa e inglesa. En el informe de la Oficina a la Conferencia se adjuntaría una síntesis de los comentarios recibidos. En lo que respecta a la Conferencia Marítima, que se celebraría del 7 al 23 de febrero de 2006, habría una Comisión de Verificación de Poderes, pero no una Comisión de Resoluciones. De conformidad con la práctica habitual en las reuniones marítimas de la Conferencia Internacional del Trabajo, el Director General elaboraría un informe sobre los cambios producidos en la industria marítima. Sin embargo, ese informe no se debatiría hasta que el Convenio se hubiera concluido. Según el Reglamento de la Conferencia, la Oficina haría lo posible por hacer llegar su informe a los Estados Miembros con cuatro meses de antelación.
- 356.** La Secretaria General, el Presidente de la CTMP, el Presidente, y los Vicepresidentes del Grupo Gubernamental, de los armadores y de la gente de mar, así como los demás participantes, expresaron su agradecimiento a todos los presentes por los esfuerzos realizados, su dedicación y su cooperación.

(Firmado) B. Carlton,
Presidente.