

**Subgrupo tripartito del Grupo de Trabajo
tripartito de alto nivel sobre las normas
relativas al trabajo marítimo**

Ginebra
3-7 de febrero de 2003

Informe final

Introducción

1. El Subgrupo del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo se reunió en la Oficina Internacional del Trabajo del 3 al 7 de febrero de 2003. El tema que se examinaría en esta reunión era el fruto de una propuesta unánime de la Comisión Paritaria Marítima (29.^a reunión de enero de 2001) de reunir todas las normas internacionales del trabajo marítimas, con coherencia y actualizándolas, en un instrumento único que incorporara, en la medida de lo posible, el contenido sustancial de todas las normas internacionales marítimas del trabajo que no estuvieran obsoletas. El Consejo de Administración estableció el mencionado Subgrupo a los fines de facilitar las labores del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel en su tarea de elaborar ese nuevo instrumento.
2. Era la segunda vez que el Subgrupo se reunía y, al igual que la vez anterior, lo hacía con posterioridad a la reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, celebrada en octubre de 2002.

Composición del Grupo de Trabajo

3. La Presidenta fue la Sra. Birgit Sølling Olsen (Gobierno, Dinamarca) y el Vicepresidente el Sr. Edmund T. Sommer (Gobierno, Estados Unidos). Los portavoces del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar fueron, respectivamente, los Sres. Dierk Lindemann y Brian Orrell. El Sr. Douglas Bell (Gobierno, Bahamas) desempeñó las funciones de portavoz del Grupo Gubernamental.

Apertura de la reunión y consideraciones generales

4. La Sra. Sally Paxton, Directora Ejecutiva del Sector Diálogo Social dio comienzo a la reunión. Dijo que el hecho de contar con una participación más nutrida que en reuniones anteriores demostraba el interés y la necesaria experiencia deseada en los críticos momentos en que se elaboraba un convenio refundido sobre normas relativas al trabajo marítimo. El anteproyecto contenía las orientaciones, consejos e ideas sobre su posible estructura, procedimiento de enmienda y cumplimiento adelantadas por el Subgrupo y por el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel. Constituía una base excelente para emprender la labor de innovación y demostraba la eficacia de la asociación establecida entre la Oficina y sus mandantes. Pidió a los asistentes que orientaran a la Oficina en su labor y

continuaran entregando sus conocimientos y experiencia para abordar lo que estaba aún pendiente relativo al contenido sustancial del nuevo instrumento que refundía en un solo texto las normas vigentes relativas al trabajo marítimo. Hizo hincapié en que la materia prima contenida en el anteproyecto necesitaba ser transformada en disposiciones simples, claras, y, sobre todo, de aceptación universal y que incorporaran también la fuerza contenida en las normas vigentes. Dijo que la Oficina esperaba que los consejos e ideas que adelantaría este Subgrupo acerca del enfoque que habría de adoptarse para cada «familia» de normas permitirían elaborar un nuevo texto susceptible de alcanzar el ambicioso objetivo perseguido.

5. La Secretaria General (Sra. Cleopatra Doumbia-Henry) presentó los documentos preparados por la Oficina (STWGMLS/2003 y su anexo). Aunque los artículos y el Título 5 (cumplimiento) ya se habían beneficiado del asesoramiento brindado a la Oficina, todavía se necesitaba examinarlo con detenimiento. Esperaba que el Subgrupo estaría en condiciones de ayudar a la Oficina en cuestiones de fondo en los temas de mayor interés para la Oficina, a saber, que se elaborara un convenio susceptible de ser ampliamente ratificado pero en el que no se diluyera la fuerza incorporada en las normas existentes. En su presente forma, el texto contenía las normas que figuraban en los convenios sobre el trabajo marítimo existentes ratificadas en mayor o menor grado por los países. Se requerían la experiencia y los conocimientos de los integrantes de este Subgrupo para encontrar soluciones innovadoras. La Oficina necesitaba recibir orientación general respecto del enfoque que habría que adoptar en los Títulos 1 a 4 del nuevo convenio, pero principalmente en lo que respecta al Título 4, relativo a la seguridad social.
6. La Oficina también debía consultar al Subgrupo respecto de la elaboración de un nuevo instrumento sobre los documentos de identidad de la gente de mar. Las consultas permitirían a los Miembros interesados determinar si podrían encontrar una solución a las diferencias que quedaron de manifiesto en sus respuestas al cuestionario enviado a los gobiernos. Por último, indicó que el Consejo de Administración había solicitado a la Oficina un informe sobre la marcha de los trabajos relativo a ciertos aspectos claves del convenio refundido propuesto e invitaba al Subgrupo a examinar el anteproyecto elaborado por la Oficina.
7. En una comunicación conjunta a la reunión presentada por los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar (STWGMLS/2003), al tiempo que se elogiaba a la Oficina por haber elaborado un anteproyecto del convenio exhaustivo y detallado, se expresó preocupación por los numerosos aspectos del trabajo esperado del Subgrupo y por los medios que permitirían perfeccionar su redacción y concluir el texto del convenio en los próximos meses. Dado que los proyectos de texto se pusieron a disposición de los participantes con cierto retraso, muchos representantes gubernamentales probablemente no tuvieron tiempo de examinarlos como correspondía y celebrar consultas con sus colegas de otros departamentos. Los dos Grupos también lamentaban que el anteproyecto no contuviera sugerencias sobre la separación entre las disposiciones obligatorias de la parte A del Código y las no obligatorias contenidas en la parte B. Tomaron nota de que la Oficina no había tenido tiempo de simplificar la redacción de las disposiciones existentes. Presentaron propuestas destinadas a centrar el debate y a velar por que los resultados estuvieran armonizados con el objetivo de que el nuevo convenio fuera simple, actualizado, claro y, lo más importante, aplicable en la práctica. A la comunicación mencionada anexaron los siguientes documentos que el Grupo de alto nivel no había podido abordar por falta de tiempo en su última reunión. Uno se refería a los principios que debían incorporarse al nuevo convenio refundido (véase el anexo 1 al presente informe). Los otros eran documentos presentados separadamente por el Grupo de los Armadores y por el Grupo de la Gente de mar sobre el control de la aplicación, así como una comunicación conjunta presentada por ambos grupos sobre el mismo tema, que puede consultarse en el anexo 2.

-
8. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar señaló que la labor de preparación del convenio había llegado a un punto crítico. Su Grupo deseaba poder hablar abiertamente en reuniones informales con ánimo positivo y sentido práctico. Aunque felicitaba a la Oficina por el trabajo realizado, le preocupaba la lentitud con que se habían traducido los documentos. A su Grupo le preocupaba el marcado énfasis puesto en el enfoque del Código IGS, pero apreciaban que no se hubiera adoptado el enfoque del MARPOL (que, entre otras cosas, permitía que los Estados se eximieran de acatar las disposiciones contenidas en determinados títulos). No obstante, les preocupaba que el documento continuara permitiendo diferentes niveles de ratificación y con ello que ciertos países se rigieran por normas menos estrictas. El texto propuesto no era simple, claro, ni estaba exento de ambigüedad, y permitirían demasiada flexibilidad. A su Grupo le seguían preocupando las disposiciones que permitirían la delegación de ciertas funciones en organizaciones externas (como las sociedades de clasificación), y excluirían ciertos aspectos y restricciones en lo concerniente a las enmiendas. Aunque el trabajo ya realizado era bueno, importaba abordar la cuestión de cómo conseguir una ratificación amplia, establecer procedimientos expeditos de enmienda y elaborar disposiciones adecuadas sobre el cumplimiento de la normativa.
 9. Un representante del Gobierno de Dinamarca encontraba valiosa la labor realizada por la Oficina e insistió en que era necesario que el nuevo convenio fuera claro, simple, de fácil ratificación y aplicación, y centrado en el objetivo de asegurar condiciones de vida y de trabajo dignos a la gente de mar. Le preocupaba en particular el Título 4 relativo a la seguridad social, haciendo notar que sólo dos países habían ratificado el Convenio núm. 165, uno de los cuales no era una nación marítima. Era preciso aclarar el Título 2 relativo a las remuneraciones y las horas de trabajo. Además, si bien las horas de trabajo y la dotación de los buques otorgaban a los Estados la posibilidad de reglamentar ya sea las horas de trabajo de la gente de mar o las de descanso, el anteproyecto sólo había reflejado la reglamentación relativa a las horas de trabajo.
 10. El representante del Gobierno de Francia consideraba valiosa la labor realizada por la Oficina. Insistió en que era necesario que los documentos se tradujeran a los idiomas oficiales en plazos adecuados para facilitar su examen por los otros departamentos en los que tenía incidencias el nuevo instrumento. El Convenio debía contener definiciones precisas en lo que respecta al ámbito de aplicación (personas a las que se aplicaría). A ese respecto, se refirió específicamente al párrafo 31, g) que consideraba confuso. Suponía que se trataba de un problema de traducción. No estaban claras las disposiciones relativas al arqueo bruto.
 11. El representante del Gobierno de Noruega apreciaba los documentos elaborados por la Oficina. Señaló que no solamente era necesario refundir las disposiciones sino actualizarlas. Le sorprendían las objeciones expresadas respecto del enfoque del Código IGS. Señaló también que se precisaba un sistema de certificaciones eficaz y fácil de cumplir, así como un sistema de control de calidad. Los Gobiernos del Reino Unido y de Noruega habían presentado propuestas en ese sentido. La mejor manera de abordar esas cuestiones era refundirlas en un solo paquete y someterlas a la consideración del Grupo de Trabajo de alto nivel, pues no se había prestado la debida consideración al control de calidad.
 12. El representante del Gobierno de Grecia dio las gracias a la Oficina por el anteproyecto de texto para enseguida referirse a la pesadilla que esperaba al departamento de seguridad social de su país. Propuso incluir una cláusula relativa a «un trato no más favorable» que podría tener el efecto de un filtro. Las disposiciones debían estar redactadas con claridad.
 13. El representante del Gobierno de Nigeria agradeció a la Oficina el trabajo realizado. Se necesitaba un texto más claro y que no dejara lugar a ambigüedades. No obstante, el logro de tal objetivo no debía hacer perder de vista el espíritu de otros convenios, en particular, los Convenios núms. 179 y 147. Pidió además que se considerara la cuestión del apoyo a

los países en desarrollo en lo que respecta el proceso de puesta en práctica del nuevo instrumento, en especial los principales países proveedores de mano de obra.

14. Respecto de la comunicación conjunta del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar (véase el párrafo 7 *supra*), el portavoz del Grupo de los Armadores dijo que ese documento no constituía una crítica a la labor de la Oficina sino que se trataba simplemente de un documento que permitiría que los trabajos avanzaran. No se disponía de mucho tiempo para preparar el nuevo instrumento. Estaban dispuestos a impulsar el trabajo en vista de la labor que tenían por delante: refundir más de 69 convenios y recomendaciones de la OIT. El nuevo instrumento debería englobar los convenios y recomendaciones existentes y prever su necesaria actualización. Se reconocía en esos momentos que se precisaba actuar con mayor cautela. El reducido número de ratificaciones de ciertos convenios era un asunto de cuidado y era importante preguntarse por las razones que habían impedido su ratificación. Aunque la seguridad social era un componente esencial del trabajo, el Convenio núm. 165 constituía una pesadilla y era inoperante. Por último, dijo que era importante aprovechar al máximo el poco tiempo de que disponían y que su Grupo estaba dispuesto a hacer lo posible por acelerar la marcha de los trabajos.
15. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar respaldó lo expresado por el portavoz del Grupo de los Armadores sobre la comunicación conjunta aludida. Su Grupo había esperado que el texto de la Oficina hubiera resuelto mejor el problema relativo al contenido de las partes A y B del Código. Ello habría permitido a los interlocutores sociales expresar sus puntos de vista de manera que en el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel se hubiera podido escuchar lo que tenían que decir los gobiernos. En la comunicación se proponía a la OIT que contratara a un consultor encargado de prestar asistencia con las labores pendientes en el escaso tiempo de que se disponía. El orador concluyó ofreciendo asesoramiento para acelerar el ritmo de los trabajos.
16. El representante del Gobierno de Bahamas, que intervino en representación del Grupo Gubernamental, dijo que ese Grupo valoraba la labor realizada por la Oficina y resumió la discusión mantenida por el mismo en torno a los artículos y al Título 5 del proyecto propuesto por la Oficina.
17. Con respecto al Artículo I, su Grupo se había concentrado en las definiciones de los términos gente de mar, capitán, oficiales, tripulación y personal subalterno. Se había convenido que el término «gente de mar» debería incluir todas las personas empleadas a bordo, mientras que el término «tripulación» abarcaría oficiales, personal subalterno y demás personal que habría que definir. También se había reconocido la necesidad de definir «empleador y armador», junto con la posible consideración de otro tipo de buques. En lo concerniente al ámbito de aplicación, se prestó la debida atención a los viajes no internacionales que no siempre tenían lugar en aguas territoriales.
18. Con respecto al Artículo II, se consideró la necesidad de que los conceptos de seguridad y salud estuvieran contemplados en el mismo.
19. En cuanto al Artículo III, se había observado que si bien las expresiones «Estado del pabellón» y «Estado del registro», se utilizaban a menudo simultáneamente, no eran lo mismo, en particular si se consideraba la posibilidad de fletamiento a casco desnudo que ofrecían algunos Estados Miembros. El término «Estado del pabellón» también se consideraba apropiado con referencia al futuro convenio. Se observó igualmente que, en cuestiones relativas a la seguridad social, la responsabilidad podía corresponder a los Estados del pabellón o a los Estados proveedores de mano de obra, pero aún no se había llegado a una conclusión al respecto.
20. Al considerar el Artículo IV, el Grupo Gubernamental había examinado los conceptos de «equivalencia sustancial» y de «trato no más favorable». Se propuso que este último

concepto podría contribuir a eliminar enfoques subjetivos de parte de los inspectores. También se reconoció la necesidad de aclarar ese Artículo.

21. Con respecto al Artículo V, se estimó que no era indispensable mencionar la necesidad de ratificar otros convenios (distintos a los de la OIT) como condición *sine qua non* para ratificar el futuro instrumento, pero que en caso de mantenerse este principio sería apropiado añadir el Convenio STCW.
22. Con referencia a las condiciones para la entrada en vigor del futuro instrumento, algunos países señalaron que el único criterio apropiado era el número de Estados ratificantes, mientras que otros consideraron igualmente importante el criterio del tonelaje o el volumen de la dotación. No se llegó a conclusiones definitivas sobre el tema.
23. En lo concerniente al Título 5, se consideró más conveniente incluir algunas disposiciones bajo el epígrafe «aplicación» en lugar del epígrafe «cumplimiento». También se observó que los Estados del pabellón tendrían dificultades para controlar el cumplimiento de las disposiciones que incumbieran más directamente a los Estados proveedores de mano de obra. Al observarse que en el texto no se hacía referencia en ningún momento al abandono de la gente de mar, se recordó la gran importancia que revestía colaborar estrechamente con la OMI a ese respecto. Por último, dado que algunos países delegaban algunas de sus funciones a sociedades de clasificación, era preciso que el texto fuera claro, a fin de asegurar su interpretación y aplicación uniformes.
24. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar se refirió a las inquietudes que había despertado en su Grupo el trato dado al capitán del *Prestige*. Leyó en voz alta la declaración que sigue y pidió que se la incluyera en el texto del informe:

El Grupo de la Gente de Mar había hecho hincapié con anterioridad en que la inexistencia de trabajo decente en el sector se debía a la desreglamentación que había acompañado todo el proceso de asignación de pabellones. En uno de los considerandos de la Resolución sobre las medidas adoptadas respecto de la gente de mar en caso de accidente marítimo, adoptada en la 29.^a reunión de la Comisión Paritaria Marítima, de la OIT, se decía que se observaba con gran inquietud que se había procedido a arrestar a la gente de mar, por períodos largos y poco razonables. Estamos ahora extremadamente preocupados porque el Sr. Mangouras, capitán del *Prestige*, buque registrado bajo pabellón de Bahamas, sigue encarcelado en España a raíz de una fianza excesivamente alta y poco razonable exigida por los tribunales españoles.

Aunque se ha hablado mucho acerca de lo injusto de la situación, se ha hecho muy poco para remediarla. El armador no ha cumplido sus obligaciones para con el Sr. Mangouras pagando tal fianza. Por su parte, el Estado del pabellón tampoco ha tomado disposiciones para actuar — como se hubiera esperado que lo hiciera en virtud de sus deberes y obligaciones — presentando una solicitud formal de liberación del capitán ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, en virtud del artículo 292 del UNCLOS (pronta liberación de buques y de sus tripulaciones).

Las innumerables palabras piadosas y declaraciones de quienes se sienten en deuda con el capitán no pueden reemplazar una acción concreta. No cuesta pronunciar palabras grandilocuentes sobre todo si con ello no se gasta dinero. Llegado el momento de tomar medidas para liberar al citado capitán sólo hemos presenciado inacción y un pasarse el bulto de unos a otros. Es una ignominia que siga preso el capitán Mangouras y un hecho que deploramos. Ello demuestra claramente que en la industria naviera no existe el trabajo decente y que el sistema actual presenta disfunciones que le son inherentes.

25. En respuesta a dicha declaración, el portavoz del Grupo de los Armadores dijo que aunque su Grupo no quería asociarse a la declaración tal como se había formulado, deseaba dejar en claro que se hallaba extremadamente preocupado por tal situación. Señaló que en 2002 la ISF había puesto en conocimiento de las autoridades españolas su preocupación por ese hecho.

-
26. El representante del Gobierno de Grecia dio las gracias a la ISF y a la ITF por sus declaraciones. Dos miembros de su delegación habían visitado al capitán Mangouras en la cárcel española y estaban seguros de que hubiera apreciado oír las declaraciones de apoyo. Grecia había pedido una investigación completa de este caso para asegurarse de que esos incidentes no volvieran a ocurrir. Su país esperaba que se permitiera al capitán Mangouras participar en la investigación, puesto que era la persona más afectada.
 27. El representante del Gobierno de las Bahamas dijo que su país lamentaba profundamente el trato dado al capitán Mangouras, quien había actuado con honestidad y valentía, trato que sólo podría servir para disuadir a otros capitanes de actuar como lo hizo el capitán Mangouras. Funcionarios de gobierno habían visitado al capitán, encarcelado junto a presos comunes y al que solamente se permitía poner pie en el tribunal para presentar escritos en su defensa. El Gobierno de Bahamas había tomado medidas de carácter diplomático ante las instancias de mayor jerarquía para obtener su liberación. Con respecto a la declaración leída por la gente de mar, dijo que se estaba considerando proseguir la acción en virtud de las disposiciones del UNCLOS.
 28. El representante del Gobierno de Chipre dijo que su delegación había manifestado en repetidas ocasiones que la cuestión era de incumbencia de la OIT puesto que constituía una violación de los derechos de la gente de mar. No era la primera vez que ocurrían tales incidentes.
 29. Dado que muchos oradores se habían referido a las medidas adoptadas por las autoridades españolas pero España, la Presidenta señaló, para que constara en acta que el Gobierno de España no estaba representado en esta reunión.
 30. La Secretaria General dijo que la Oficina había tomado medidas para señalar a la atención pública el contenido de la citada resolución de la CPM y su pertinencia en el caso del capitán Mangouras. Las normas marítimas de la OIT vigentes y el proyecto de texto que tenía ante sí el Subgrupo no incluían disposiciones a ese respecto. En consecuencia, el Subgrupo podría quizás considerar la oportunidad de abordar la cuestión en el nuevo convenio.

Enmienda (Artículos XI, XII y XIII)

31. El portavoz del Grupo de los Armadores apoyó el Artículo XI en su redacción actual. El funcionamiento del convenio debería revisarse permanentemente. Aprobaba asimismo la composición propuesta de la Comisión Marítima Tripartita, la ponderación de votos para asegurar un equilibrio y la posibilidad de que asistieran los gobiernos no ratificantes, sin derecho de voto, y otras organizaciones en calidad de observadores.
32. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar también expresó su acuerdo con el texto del Artículo XI. Sin embargo, cuestionó la expresión «a menos que se estipule lo contrario» que figuraba en el párrafo 3.
33. La Secretaria General explicó que esto se abordaba en los párrafos 4, c), y 5 del Artículo XIII, que también hacía referencia a los porcentajes necesarios para aprobar una enmienda.
34. En una discusión de los tres Grupos sobre dicho tema, se hizo referencia a las prácticas establecidas en otros órganos de la OIT. Algunos gobiernos, incluidos Bahamas, Chipre, Namibia, Noruega y los Países Bajos insistieron en que la ponderación relativa de los Grupos debería ser 2, 1 y 1. Los armadores y la gente de mar preferían la práctica habitual de la OIT en las comisiones de las conferencias, donde la ponderación relativa era 1, 1 y 1. La Oficina explicó que la situación prevista en el Artículo XI era en cierto modo diferente,

ya que los textos adoptados por la Comisión Marítima Tripartita no podrían ser enmendados por la Conferencia, sino sólo aprobados o rechazados.

35. Los portavoces del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar aceptaron la fórmula 2, 1, 1. Ambos discutieron sucintamente la posibilidad de que uno o más de los Grupos decidiera imponer a los demás, de un modo poco razonable, una enmienda no deseada. Señalaron que debían contemplarse formas de evitar tal situación.
36. El representante del Gobierno de Grecia, refiriéndose al párrafo 4 del Artículo XI, señaló que la Comisión Marítima Tripartita también debería invitar a organizaciones que pudieran hacer aportaciones al trabajo de la misma.
37. La Secretaria General de la reunión explicó que el Consejo de Administración establecería la Comisión y que el hecho de que el Consejo de Administración se encargara de las invitaciones se debía exclusivamente a los procedimientos habituales de la OIT. Sin embargo, existía una gran flexibilidad, ya que los miembros del Consejo de Administración estaban facultados para encargarse de estas cuestiones cuando el Consejo de Administración no estaba reunido. Las organizaciones internacionales como la OMI estaban permanentemente invitadas a las reuniones de la OIT.
38. El representante del Gobierno de la República de Corea señaló que se precisaban nuevos textos sobre la aplicación de enmiendas al Convenio a los buques existentes.
39. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar pidió que se aclarara la expresión «a menos que se estipule lo contrario», que aparecía constantemente. Indicó asimismo que no era apropiado que un miembro individual pudiera proponer enmiendas, ya que las propuestas deberían formularse a nivel de Grupo. También se pidió una explicación de la última frase contenida en el párrafo 2 del Artículo XIII, en la que debería aplicarse la misma lógica de Grupo.
40. El portavoz del Grupo de los Armadores estimó que el apoyo de al menos la mitad de un Grupo era una garantía y no representaba una diferencia de trato con respecto al Grupo Gubernamental.
41. Con respecto a la expresión «a menos que en el convenio se estipule otra cosa», en el marco de un procedimiento simplificado de enmienda, en virtud del Artículo XIII, la Secretaria General de la reunión recordó que ese debería ser el procedimiento habitual para enmendar el Código. La introducción que figura en el Título 5 es un ejemplo de disposiciones que exigen el procedimiento explícito de enmienda para una determinada parte del Código.
42. El representante del Gobierno de las Bahamas señaló las dificultades que planteaba el párrafo 8 del Artículo XIII que estipulaba que si una parte (un Gobierno) expresaba su desacuerdo con una enmienda, ésta no debería aplicársele. Lo anterior provocaría una gran confusión a la hora del control realizado por el Estado del puerto, en particular si se aplicaba la cláusula del «trato no más favorable». A su parecer, este tipo de flexibilidad no era el modo apropiado de introducir mejoras.
43. La representante del Gobierno del Reino Unido expresó su acuerdo con el orador anterior, puesto que tal procedimiento podría compararse con la estrategia «compare y elija». También pidió a la Oficina información sobre el posible tamaño de la futura Comisión Tripartita.
44. La Secretaria General de la reunión contestó que la decisión se dejaría en manos del Consejo de Administración, en particular cuando se demostrara la necesidad de equilibrar el número de armadores y de gente de mar con el de los gobiernos. Todos los gobiernos

que habían ratificado el convenio serían miembros de la Comisión; los que no lo hubieran hecho asistirían en calidad de observadores.

45. El representante del Gobierno de Namibia se refirió a los párrafos 7 en adelante del Artículo XIII, donde se estipulaba que la aprobación de una enmienda estaría sujeta a una mayoría de dos tercios, y que un tercio de la Comisión podía rechazar la enmienda. Lo anterior requería más explicaciones. También expresó su acuerdo con la opinión del Gobierno de Bahamas.
46. La Secretaria General de la reunión explicó que el sistema descrito se había establecido de conformidad con el Convenio STCW de la OMI, en el que dos tercios de las partes con derecho a voto debían aprobar una enmienda para su adopción. No obstante, seguía abierta la cuestión de la abstención.
47. Un representante del Gobierno de Estados Unidos señaló que la diferencia entre la objeción por un tercio aprobada por la OMI y este proyecto en lo que respecta al Artículo XIII, radicaba en que, en la OMI, dicho tercio debía representar más del 50 por ciento del arqueo bruto mundial. Expresó su inquietud por la posibilidad de que los gobiernos no pudieran ratificar una nueva enmienda si su propio sistema legislativo no lo permitiera. Añadió que el control por el Estado del puerto y la cláusula de «trato no más favorable» ejercían presión sobre los Estados para que aceptaran las enmiendas.
48. El representante del Gobierno de Grecia dijo que no le resultaba claro el proceso de aprobación de una nueva enmienda. Un país que no hubiera ratificado el convenio original tendría que aceptar una enmienda. En cambio, un país que hubiera ratificado el convenio original podría decidir no aprobarla.
49. La Secretaría aclaró la cuestión explicando que un nuevo miembro podrá tomar la decisión de ratificar el instrumento en su conjunto, incluida la nueva enmienda. En cambio, un antiguo miembro que al momento de ratificar el convenio no apoyaba la enmienda tenía la posibilidad de abstenerse. Sin embargo, observó que las normas podrían imponerse a través del control por el Estado del puerto.
50. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar dijo que desearía que en el Artículo XII se estableciera un alto nivel de arqueo bruto. Con respecto al Código B, afirmó que facilitaba orientación y apenas tenía comentarios que formular, pero señaló que debería entrar en vigor inmediatamente tras su adopción.

Definiciones y ámbito de aplicación (Artículo I)

51. El portavoz del Grupo de los Armadores señaló que era necesario aclarar algunas definiciones y señaló que deseaba conocer la definición exacta de «Miembro».
52. La Secretaría indicó que era preciso examinar con mayor detenimiento las definiciones y que la sección no versaba sobre cuestiones de fondo porque no era apropiado en la fase actual. Dando curso a la pregunta sobre la definición de «Miembro», dijo que su definición estaba contenida en la primera línea del Artículo II, donde rezaba: «todo Miembro que ratifique el presente Convenio».
53. El portavoz del Grupo de los Armadores puso de relieve la necesidad de que el término «Miembro» se definiera en el Artículo I y que se sustituyera la expresión «plataformas petroleras y de perforación» contenida en el párrafo 2, g) por «unidades móviles en alta mar». El orador también señaló que la expresión «los buques que no naveguen fuera de sus aguas territoriales» que figuraba en el párrafo 4 era demasiado restrictiva y que debería

sustituirse por «los buques que no se dediquen a la navegación marítima comercial internacional». También era necesario definir a todas las demás personas a bordo que no estuvieran necesariamente contratadas en ninguna operación del barco.

- 54.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar señaló que, en general, el Artículo I no les planteaba problemas, aunque quizá fuera demasiado detallado. Si se incluían definiciones en los Artículos, éstas debían ser válidas para siempre. En este texto, la Oficina había utilizado definiciones contenidas en los convenios existentes. Sin embargo, con la excepción de los prácticos mencionados en el párrafo 1, c) no era aplicable a los Convenios núms. 22 y 23, como se indicaba. Quizá fuera necesario examinar nuevamente todas las definiciones. El Grupo de la Gente de Mar podría estar de acuerdo con el Grupo de los Armadores acerca de la necesidad de incluir una definición de las demás personas a bordo, distintas de la auténtica gente de mar, pero no tenía nada que decir sobre la propuesta de sustituir la expresión «plataformas petroleras y de perforación» por «unidades móviles en alta mar», ya que no estaba convencido de que conviniera incluir tales definiciones en el Artículo. El estilo en que estaba redactado el párrafo 4 exigía una nueva perspectiva, ya que al excluirse los buques que no se dedicaran a la navegación marítima comercial internacional, mucha gente de mar quedaría al margen, como la que trabajaba en industrias que operaban en alta mar por lo que su exclusión resultaba inaceptable. El requisito de la consulta indicado en el texto al final del párrafo 3, planteaba cuestiones relativas a la autenticidad de dicha consulta. En algunos Estados se habían realizado consultas, pero luego ignoraron las opiniones expresadas en ellas. En otros, los interlocutores sociales no estaban representados y por ende el diálogo social no tenía posibilidades de éxito. Era necesario considerar las medidas que podrían adoptarse para remediar tal situación.
- 55.** El portavoz del Grupo Gubernamental señaló que, siempre que se utilizara algún término en un artículo debía incluirse en el mismo su definición. En cambio, si el término no se empleaba en un artículo, su definición podría figurar en las Reglas o en el Código. En una fase temprana, era preciso llegar a un acuerdo sobre una definición de «gente de mar» y también se pidió que se facilitara una definición de «empleador». Las opiniones de los interlocutores sociales eran importantes a ese respecto. La opinión general del Grupo Gubernamental era que el término «gente de mar» incluía al capitán, a los oficiales y al personal subalterno y que era preciso acuñar otro término para referirse a las demás personas a bordo. El orador propuso que la Oficina proporcionara una serie de definiciones como puntos de partida.
- 56.** El portavoz del Grupo de los Armadores señaló que su Grupo había discutido la definición de «empleador». Recordó la definición de empleador contenida en los Convenios núms. 179 y 180, que incluía a los empleadores de un buque. La definición de armador debía incluir la de empleador, ya que en caso contrario el texto plantearía problemas.
- 57.** El Secretario del Grupo de los Armadores hizo referencia a la sección A-VI/I del capítulo VI del Convenio STCW de la OMI que distinguía claramente la tripulación de las demás personas a bordo, con relación a la formación en materia de seguridad. Si bien debía impartirse formación básica a todas las personas a bordo, la tripulación requería una formación más avanzada. Era deseable hacer este tipo de distinción en la definición que adoptara la reunión.
- 58.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar estuvo de acuerdo en que había que distinguir entre la tripulación (capitán, oficiales y personal subalterno) y las demás personas a bordo. La cuestión clave era garantizar que el Convenio contemplara a todas las personas presentes en el buque, las cuales debían recibir un trato similar. Muchos Convenios de la OIT incluían definiciones de «empleador» y la Oficina debería examinarlas. También debería considerarse cómo solucionar la situación de un empleador a bordo cuya nacionalidad fuera distinta de la del Estado del pabellón habida cuenta de que el UNCLOS

establece obligaciones onerosas para el Estado del pabellón, entre otras, obligaciones de orden administrativo, social y laboral.

59. La Presidenta de la reunión observó cierta inquietud entre los gobiernos. Podría resultar difícil llegar a una definición única del término «gente de mar» por lo que los gobiernos agradecerían ayuda al respecto.
60. El representante del Gobierno de Chipre insistió en la necesidad de elaborar una definición precisa de «gente de mar», ya que algunas disposiciones eran aplicables a la gente de mar y otras a todas las personas a bordo de un buque. Estuvo de acuerdo con el enfoque propuesto y señaló que la distinción entre gente de mar y todas las demás personas a bordo debería decidirse sobre una base práctica. Se propusieron dos criterios para incluir entre la gente de mar: i) al personal que se hallaba a las órdenes del capitán, por ejemplo para garantizar la seguridad del buque y la de sus pasajeros (aun cuando esto sólo fuera parte de sus obligaciones) y ii) a quienes se aplicaran los acuerdos de negociación colectiva. El Convenio debería especificar claramente si esto debería aplicarse solamente a la gente de mar o a todas las personas a bordo.
61. El representante del Gobierno de la República de Corea señaló que en algunas partes del texto del Convenio se distinguía entre armador y empleador, por ejemplo, en los párrafos 3 y 9 que figuraban en las páginas 48 y 49. Algunas disposiciones del texto eran aplicables a todo el personal; otras sólo a parte del mismo. En vista de ello era urgente contar con definiciones precisas. No obstante, antes de definir otros términos era preciso convenir en primer lugar una definición del término «buque». Sólo entonces podría definirse a los empleadores y a los trabajadores a bordo de éste. Algunos trabajadores serían gente de mar; otros se limitarían a trabajar a bordo, por ejemplo los trabajadores temporales, los prácticos, etc., sin ser considerados necesariamente gente de mar. En la República de Corea, no se incluía entre la gente de mar al personal hotelero que trabajaba a bordo de un buque, lo que no siempre era el caso en otros países.
62. La representante del Gobierno de la India propuso que la expresión «gente de mar» abarcara exclusivamente la que se necesitaba para operar el buque. Aquellos buques que navegaban dentro de los límites de las aguas territoriales debían quedar al margen del convenio y sujetos a la legislación nacional.
63. El representante del Gobierno de los Países Bajos comentando el párrafo 4 dijo que tenía dudas acerca del ámbito de aplicación respecto a los buques de investigación, los remolcadores y otros buques que no se dedican al comercio internacional.
64. La representante del Gobierno de Filipinas apreció la flexibilidad del párrafo 4 respecto a los buques de cabotaje a condición de que estuvieran amparados por la legislación nacional. En cuanto al párrafo 2, abogó por una mayor flexibilidad y señaló que cada Miembro debería regirse por la legislación y la reglamentación vigentes en su país. Respecto al párrafo 4, propuso que se pusiera un punto después de nacional y se suprimiera el resto de la frase.
65. El representante del Gobierno de Namibia se interrogó sobre la ubicación de las definiciones en el texto del Convenio dado que algunas de las que figuraban en los Artículos eran consideradas sempervirentes y otras deberían ponerse en las distintas secciones según correspondiera. Luego, comentó que a la hora de considerar una definición para los Artículos, habría que pensar si podía modificarse mediante los procedimientos tácitos de enmienda. También mencionó la necesidad de considerar los buques anclados mar adentro, en particular, los buques de minas de diamante, en el caso de su país.

-
66. Varios representantes gubernamentales estuvieron de acuerdo con la definición de «gente de mar» y con los comentarios hechos por el representante del Gobierno de Chipre.
 67. El representante del Gobierno de Canadá apoyó la definición sugerida por el representante del Gobierno de Chipre y señaló que el texto de los párrafos 2 a 4 era suficientemente flexible como para incluir o excluir el comercio internacional, pero le inquietaba el ámbito de aplicación en cuanto a buques tales como los buques de aprovisionamiento en alta mar, contratados por largos períodos.
 68. El representante del Gobierno del Reino Unido sugirió que a estas alturas, y por el bien de la reunión, convenía establecer la definición de gente de mar.
 69. El portavoz de la gente de mar dijo que le inquietaba la cuestión de esa definición. Recordó las reuniones anteriores y los convenios en los cuales se habían aprobado definiciones. Señaló que en esa profesión, cualquiera que trabajara en un barco (personal de hostelería, técnicos, equipos de reparación, etc.) se consideraba gente de mar. Preguntó si debería haber o no diferentes niveles de vida y de trabajo para la gente a bordo de los buques. En cuanto a las definiciones de empleador, señaló que bastaba con las utilizadas en convenios anteriores.
 70. La Presidenta sugirió confiar la redacción de la definición de gente de mar a un pequeño comité integrado por los representantes gubernamentales de Chipre, Países Bajos y Reino Unido que se habían ofrecido voluntarios y a quienes se sumarían un representante de los armadores y otro de la gente de mar. Recordó que no se trataba de un órgano decisorio y que su cometido se limitaba a presentar recomendaciones y propuestas. Luego, propuso que la reunión empezara a tratar el Artículo II.
 71. El portavoz de los armadores se preguntó qué aportaba el Artículo II al contenido del nuevo instrumento dado que todos los Estados Miembros tenían la obligación de ceñirse a la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento. A su juicio no había motivo alguno de volver a ponerlo y, por lo tanto, propuso que el contenido de dicho Artículo se incluyera en el Preámbulo.
 72. La Secretaría respondió que la Declaración en sí no era un documento vinculante sino una declaración oficial de la Conferencia Internacional del Trabajo en la que se reconocían las obligaciones vinculantes relativas a los principios y derechos fundamentales que cada Miembro asumía al incorporarse a la OIT y aceptar su Constitución. El párrafo 1 del Artículo II propuesto tendría por efecto incluir este reconocimiento de las obligaciones vinculantes desde el punto de vista jurídico.
 73. El portavoz del Grupo de los Armadores señaló que el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel debería considerar nuevamente el texto del párrafo 4 relativo a una posible exclusión del ámbito de aplicación del nuevo convenio a los «buques que no navegan fuera de sus aguas territoriales, a condición de que la gente de mar embarcada en dichos buques esté amparada por la legislación nacional». Era importante tener en cuenta las observaciones previas formuladas a ese respecto por el representante del Gobierno de Filipinas.
 74. Como respuesta a una pregunta, un representante de la Oficina dijo que la referencia a los derechos contenidos en el párrafo 4 remitía al lector a los derechos y principios fundamentales que figuraban en el párrafo 1 del Artículo II, y no al resto de dicho Artículo.
 75. Respecto de la declaración consensuada que formuló la Reunión de expertos sobre las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional (mayo de 2002), el portavoz del Grupo de la Gente de Mar dijo que a su Grupo le parecía bien la referencia al Artículo II relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo. Dijo también que deberían considerarse las consecuencias que

tendría el texto que figuraba en el párrafo 4, según el cual podría excluirse del ámbito de aplicación del convenio a los buques que no navegaran fuera de las aguas territoriales.

76. El portavoz del Grupo Gubernamental apoyó lo expresado por la gente de mar y dijo que su Grupo deseaba que se ampliaran los conceptos contenidos en el párrafo 2, *a*) del Artículo II, encaminados a incluir los términos «seguridad» y «salud».
77. La representante del Gobierno de Indonesia pidió que se redactara con mayor claridad el texto del párrafo 4 del Artículo II, y apoyó igualmente la propuesta del representante de Filipinas, por ejemplo, suprimir el final de dicho texto (... «incorporando los derechos establecidos en el Artículo II de este Convenio»).

Definición de «gente de mar» o «marino»

78. La representante del Gobierno del Reino Unido presentó el documento de trabajo elaborado por un pequeño comité de redacción tripartito establecido para facilitar recomendaciones sobre las definiciones de los términos «gente de mar» o «marino» y «empleador» (véase el anexo 5). La nueva definición propuesta de «gente de mar» o «marino» contenida en el Artículo I, 1, *f*) sería la siguiente: los términos «gente de mar» o «marino» se aplican a toda persona empleada o contratada o que trabaje en la calidad que sea a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio. Se añadirá a tal definición una disposición que reza así: «a menos que en el presente Convenio se estipule otra cosa, el Convenio se aplicará a toda la gente de mar o marino».
79. Además, los apartados *c*), *d*) y *e*) del párrafo 1, donde se especifican las categorías de la gente de mar, se eliminarán de los Artículos y se incluirán donde sea necesario al objeto de aclarar la aplicación de las disposiciones en la parte A del Código, debiendo eliminarse el párrafo 3. Hubo unanimidad con respecto a la necesidad de definir con mayor precisión las cuatro categorías de marinos (capitanes, oficiales, personal subalterno y otro personal), al objeto de aclarar la aplicación de algunas partes del Código. Con respecto a la definición de «empleador», debería mantenerse la definición actual de armador, de conformidad con los Convenios de la OIT y la OMI, y debería definirse el término «empleador» en las partes específicas del Código en que se utilizaba, y no en los Artículos.
80. El portavoz del Grupo de los Armadores dijo que a su Grupo le había planteado problemas la definición de «gente de mar» o «marino» tan amplia propuesta por el comité de redacción, que parecería indicar que las personas que trabajan de prácticos de puerto y que se hallaban a bordo del buque durante un tiempo muy corto se considerarían «gente de mar».
81. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar dijo que su Grupo apoyaba firmemente la definición, puesto que era universal, familiar y duradera. En particular, estaban satisfechos con la cláusula que puntualizaba «a menos que se especifique lo contrario, el presente Convenio se aplicará a toda la gente de mar o marino». Esto permitiría incluir diferentes definiciones en las partes del Convenio, según fuera necesario. También significaba que debería poder eliminarse la expresión «a menos que se especifique lo contrario» de otras partes del Convenio. Propuso que la Oficina debería introducir este cambio en todo el Convenio para evaluar las consecuencias del mismo. Su Grupo no deseaba abrir nuevamente el debate sobre definiciones durante la reunión.
82. El Presidente del Grupo Gubernamental dijo que su Grupo había discutido el informe con el Comité de Redacción. Se habían planteado varias preguntas; la Oficina había respondido a las mismas satisfactoriamente y señalado que los casos difíciles podrían dejarse en manos de la legislación nacional. La definición de «gente de mar» o «marino» no debería

debatirse nuevamente durante la reunión, sino que debería ser discutida ulteriormente por el Grupo de Trabajo de alto nivel.

83. Tras escuchar las opiniones anteriores, el portavoz del Grupo de los Armadores señaló que su Grupo mantenía su posición y que se reservaría sus opiniones sobre el texto hasta la próxima reunión del Grupo de Trabajo de alto nivel.
84. Se acordó que la definición propuesta por el Comité de Redacción se utilizaría como definición de trabajo.

Principios y derechos fundamentales (Artículos II y III)

85. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar se preguntaba si era necesario incluir tanto detalle en el Artículo III. En general, dicho texto reflejaba el contenido del Convenio núm. 147 con algunas diferencias respecto de las cuales su Grupo deseaba alguna explicación, por ejemplo, el uso de la expresión «gente de mar extranjera». Encontraba acertada la referencia a los principios y derechos fundamentales en el párrafo 1, *b)* del Artículo III. No obstante, no le parecía clara la redacción de los párrafos 2, *a)* y 2, *b)* por cuanto a los Estados del pabellón, a los Estados proveedores de mano de obra y a los Estados del puerto les cabía también una responsabilidad. Mencionó a ese respecto la claridad con que se especificaban las obligaciones de los Estados del pabellón en el artículo 94 del UNCLOS, relativo al control de las cuestiones de orden social a bordo de los buques, que deberían abordarse en el proyecto del texto.
86. El portavoz del Grupo de los Armadores señaló que gran parte del texto del Artículo III reflejaba las disposiciones del Convenio núm. 147. Se preguntaba sin embargo cómo iba un Miembro a ejercer «control efectivo sobre los contratos», como lo disponía el párrafo 2, *a)* y, en particular, cómo podría realizarse tal control en el caso de contratos individuales.
87. Como respuesta a las preguntas planteadas, la Secretaria General confirmó que gran parte del texto se había extraído del Convenio núm. 147, lo que correspondía a la intención del Artículo en cuestión. Era evidente que parte de los pormenores se podrían trasladar e incorporar en las partes del Código, especialmente si se tenía en cuenta que casi todo el Convenio núm. 147 se reflejaba en el Artículo II. Por lo general, el párrafo 1 se refería al Estado del pabellón y el párrafo 2 a las obligaciones de los Estados proveedores de mano de obra. Estaba de acuerdo en que un Estado pudiera experimentar dificultades a la hora de ejercer *control* sobre los contratos, pero lo importante era que estuviesen *facultados* para ejercer tal control.
88. Un representante de la Oficina refiriéndose a las cuestiones planteadas relativas a la seguridad social, explicó que en virtud del Artículo III, 1, *a)*, ii) al Estado del pabellón le incumbiría adoptar medidas en materia de seguridad social, salvo en los casos en que dicha responsabilidad incumbiera a los Estados proveedores de mano de obra.
89. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar insistió en los deberes del Estado del pabellón en virtud de las disposiciones del artículo 94 del UNCLOS sobre cuestiones de orden social, entre las cuales se incluía la seguridad social. Aquellos Estados que ya hubiesen ratificado el Convenio núm. 147 necesitaban garantizar las disposiciones relativas a la seguridad social de la gente de mar a bordo de los buques que navegaban bajo ese pabellón nacional.

-
90. La Presidenta del Subgrupo pidió al portavoz del Grupo Gubernamental que informara a la reunión sobre las discusiones que habían tenido lugar en su Grupo con respecto al Artículo II del proyecto del texto del nuevo Convenio.
 91. El portavoz del Grupo Gubernamental señaló que su Grupo apoyaba la inclusión de disposiciones relativas a la seguridad y la salud, que deberían ponerse de relieve, y que aceptaba el párrafo 1 del Artículo II en su redacción actual, que también podía incluirse en el Preámbulo.
 92. La Presidenta de la reunión mencionó que el Artículo III contenía importantes elementos relativos a la jurisdicción. Invitó al Grupo Gubernamental y a los interlocutores sociales a que siguieran discutiendo este Artículo.
 93. El portavoz del Grupo Gubernamental indicó que su Grupo estaba de acuerdo en que los términos «Estado de registro» y «Estado del pabellón» no eran intercambiables, y que el término más apropiado era el segundo. Se hizo referencia a las discusiones que habían tenido lugar anteriormente sobre este mismo tema con relación al Convenio núm. 180 y al UNCLOS. Su Grupo también señaló planteaba constantemente problemas la cuestión del reparto de la responsabilidad entre el Estado del pabellón y el país proveedor de mano de obra en materia de seguridad social, por lo que serían precisas más aclaraciones sobre esta cuestión. Indicó que un documento preparado por su Grupo durante la reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, celebrada en octubre de 2002, podría ayudar a clarificar las responsabilidades.
 94. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar hizo hincapié en que era fundamental que el nuevo instrumento utilizara la terminología empleada en el UNCLOS. Señaló que el Artículo que se estaba examinando quizá fuera excesivamente detallado y que podría modificarse para la reunión de julio de 2003 del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel.
 95. El portavoz del Grupo de los Armadores dijo que su Grupo también apoyaba una redacción más concisa de los párrafos 1, *a*) y 2, *b*) del Artículo III. Confirmó que la expresión «Estado del pabellón» era la apropiada.
 96. El representante del Gobierno de Noruega señaló que el Artículo III definía los límites del nuevo Convenio y que el contenido de los Títulos debería corresponder a dichos límites. Citó como ejemplo los procedimientos internos para el examen de reclamaciones, que su delegación deseaba que se incluyeran, pero no estaba seguro de que éstos deberían estar contenidos en el texto en su redacción actual.
 97. Un representante de la Oficina señaló que se había concedido una gran importancia al Convenio núm. 147 al definir los límites del futuro instrumento. En el párrafo 2, *b*) del Artículo III, estos procedimientos para el examen de reclamaciones debían entenderse en el contexto del Estado proveedor de mano de obra. Un aporte importante del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel había sido la introducción del concepto de un procedimiento adecuado para el examen de reclamaciones a bordo del buque.
 98. El representante del Gobierno de Francia formuló comentarios sobre el párrafo 1, *a*) y los subpárrafos ii) y iii). Puso de relieve que, en los casos en que el Estado proveedor de mano de obra no preveía la seguridad social para la gente de mar, dicha responsabilidad debería corresponder al Estado del pabellón. También señaló que sería difícil evaluar el grado de cobertura de la seguridad social entre el Estado del pabellón y el Estado proveedor de mano de obra. Indicó que el Código debería prever una seguridad social mínima.

Reglas y partes A y B del Código (Artículo IV)

99. La Presidenta del Subgrupo mencionó que el Artículo IV contenía muchos aspectos que incluían los principios de equivalencia sustancial y de trato no más favorable, e invitó al Grupo a discutir tales cuestiones.
100. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar señaló que la redacción del Artículo IV le había planteado algunos problemas a su Grupo. Teniendo en cuenta que el futuro instrumento debería ser ratificado por una mayoría de los Estados Miembros, algún grado de flexibilidad era necesario, si bien un exceso de flexibilidad podría ocasionar problemas, en particular a varios niveles como, por ejemplo, el cumplimiento, los derechos mínimos o la interpretación. A su juicio, los párrafos 1, 2, 4 y 7 no planteaban problemas. El término «demostrar» contenido en el párrafo 3, *a)* era importante, por lo que se precisaba una aclaración. No obstante, la flexibilidad mencionada en el párrafo 3, *b)* equivalía a aceptar normas de nivel inferior lo cual era inaceptable. Tal flexibilidad, que efectivamente daba lugar a una solución de «comparar y elegir», probablemente no fuera el mejor modo de ayudar a los países a ratificar el nuevo convenio. Era importante determinar exactamente el significado de dicho «nivel inferior» y el modo en que debería definirse. Esto mismo era aplicable a la idea de «período de tiempo más breve posible».
101. Un representante de la Oficina explicó que las disposiciones contenidas en el proyecto del texto relativas a la flexibilidad se habían incluido precisamente para evitar el enfoque de «comparar y elegir». El párrafo 3, *b)* se había elaborado para permitir el cumplimiento temporal de las disposiciones de nivel inferior. La opción de comenzar estableciendo normas menos estrictas y aumentar progresivamente su rigurosidad sólo se aceptaría si tal posibilidad se estipulara expresamente en el Código.
102. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar reiteró que su Grupo apoyaba un convenio que fuera ratificable, pero no que permitiera a una serie de Estados Miembros seguir aplicando disposiciones de nivel inferior y recordó también que uno de los objetivos perseguidos era establecer una igualdad de condiciones.
103. El portavoz del Grupo Gubernamental mencionó la importancia que revestía la precisión para evitar que los oficiales del control del Estado del puerto realizaran un enfoque subjetivo. De un modo más general, era necesario aclarar las disposiciones contenidas en los Artículos III y IV.
104. El representante del Gobierno de Liberia indicó que compartía las preocupaciones expresadas por el Grupo de la Gente de Mar. Mencionando, por ejemplo, el párrafo 3, *a)*, indicó que preferiría sin duda el establecimiento de un Comité de Expertos Marítimos al de un Comité generalista. Con respecto a la cuestión de disposiciones de nivel inferior, propuso que se redactara lo antes posible un texto detallado, para evitar posibles problemas.
105. El representante del Gobierno de Namibia también señaló que consideraba fundamental la flexibilidad. Sin embargo, pidió una explicación del párrafo 3, *a)*, con respecto a la imposición de «demostrar» a qué hacía alusión el texto. Con respecto al párrafo 3, *b)*, pensaba que necesitaba desarrollarse. Deseaba saber en qué medida se consideraban aceptables las «disposiciones inferiores». ¿Significaría, por ejemplo, que el contenido de los convenios fundamentales de la OIT se rechazaría parcial o plenamente? Por último, señaló que los países en desarrollo necesitarían la ayuda de la Oficina en lo concerniente a la aplicación del convenio.
106. Un representante de la Oficina contestó la pregunta y señaló que la carga de la prueba incumbía al Estado Miembro. Este debía justificar ante una autoridad competente, en ese

caso el inspector del Estado del puerto, o bien, con arreglo al proceso de notificaciones contemplado en el artículo 22 que acataba una norma en sustancia equivalente.

- 107.** El representante del Gobierno de Noruega señaló que los párrafos 3, *a)* y 3, *b)* podían considerarse contradictorios. Por una parte se permitía la equivalencia sustancial en el inciso *a)* pero, por la otra, se exigía que el Miembro acatara las normas que figuraban en el inciso *b)*. Tal como estaba redactado, el párrafo 7 podía disuadir a los Miembros de ratificar el nuevo convenio, prefiriendo la vía de la equivalencia sustancial.
- 108.** Al representante del Gobierno de Grecia le satisfacían las observaciones del portavoz del Grupo Gubernamental. Señaló que la equivalencia sustancial era un concepto que había contribuido a la adopción y cumplimiento del Convenio núm. 147. Añadió que la cláusula del «trato no más favorable» requería mayor precisión a los fines de reducir al mínimo la subjetividad de los inspectores y pidió a este respecto a la reunión que considerara el artículo del Convenio STCW relativo a los procedimientos.
- 109.** El representante del Gobierno de los Estados Unidos adelantó algunas razones para explicar por qué la equivalencia sustancial era un elemento crucial en el Convenio núm. 147 y era fundamental conservarlo en el nuevo instrumento. Las frases «a su juicio» y «a verificar» deberían conservarse en lugar de la frase «se pueda demostrar» utilizada en el párrafo 3, *a)*. Le preocupaba la utilización del plural en la frase «aplicación de los principios y derechos» en el párrafo 3.
- 110.** Propuso añadir en el párrafo 7, las palabras «o aquellas» entre las frases «todo Miembro deberá aplicar normas» y «sustancialmente equivalentes». En aras de la coherencia, propuso desplazar la cláusula del «trato no más favorable», que era esencial, al párrafo 2 del Título 5.
- 111.** El representante del Gobierno de la República de Corea propuso utilizar un enfoque optativo, comparable al del MARPOL, lo que a su juicio alentaría la ratificación del convenio.
- 112.** Según el representante del Gobierno de Chipre, dejar el asunto de la equivalencia sustancial en manos de los inspectores de los Estados del puerto se transformaría en una pesadilla. Propuso que las palabras «disposición de nivel inferior» en el párrafo 3, *b)* se sustituyeran por la frase «disposición transitoria no completamente equivalente». Debería exigirse al Estado Miembro que fijara una fecha a partir de la cual estaría en condiciones de satisfacer completamente el criterio de equivalencia.
- 113.** La representante del Gobierno del Reino Unido apoyaba la cláusula del «trato no más favorable» y la propuesta del representante del Gobierno de los Estados Unidos encaminada a colocarla en el Título 5 puesto que se refería al cumplimiento. Le preocupaba la expresión «disposición de nivel inferior» que podría dar lugar a la existencia de un convenio de segunda clase dentro del instrumento.
- 114.** El representante del Gobierno de Japón opinaba que la equivalencia sustancial era extremadamente importante para incrementar la ratificación. Pensaba que el cumplimiento debería asemejarse al contemplado en el Convenio núm. 147. Le preocupaba la frase «otra medida de aplicación» contenida en el párrafo 4, y también consideraba conveniente mencionar claramente los convenios colectivos. Propuso que el párrafo 7 se mantuviera en su redacción actual.
- 115.** Un representante del Departamento de Normas de la Oficina explicó cómo funcionaba el mecanismo de control respecto de las disposiciones del Convenio núm. 147. Dijo que en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT, cada Miembro elabora una memoria con las medidas adoptadas para dar efecto a las disposiciones del convenio de que era

parte, que enviaba a la Oficina. Los formularios para presentar dichas memorias los aprobaba el Consejo de Administración y el utilizado para el Convenio núm. 147, incluía preguntas referentes a la equivalencia sustancial. Dichas memorias eran examinadas posteriormente en la Oficina por juristas especializados, y sus análisis se sometían a la consideración de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones. Dicha Comisión estaba integrada por personas independientes designadas por el Consejo de Administración en virtud de su experiencia jurídica y posición en los ámbitos académico, judicial y diplomático, y en él estaban representadas todas las regiones del mundo. Al evaluar si un Estado cumplía con sus obligaciones de conformidad con los convenios ratificados, en lo que respecta al Convenio núm. 147, el Comité tiene en cuenta cuestiones relativas a la equivalencia sustancial.

- 116.** El representante del Gobierno de los Estados Unidos se refirió al Artículo II, *a)*, *iii)*, del Convenio núm. 147 de la OIT en particular a la frase «a su juicio» y las que siguen «y a verificar que las disposiciones de dicha legislación son en sustancia equivalentes a los convenios o a los Artículos de los mismos enumerados en el anexo de este Convenio...», así como en el Artículo IV del anteproyecto examinado. No le quedaba claro cuál era la finalidad perseguida con el texto del párrafo 3, *a)* del Artículo IV.
- 117.** El representante del Gobierno de Alemania fue de ese mismo parecer. Propuso ceñirse estrictamente a la redacción del Convenio núm. 147. Respecto del párrafo 3, *b)* del Artículo IV pedía que se especificara qué se entendía por «normas iniciales menos estrictas».
- 118.** El representante del Gobierno de Malta estimaba que el párrafo 3, *b)* presentaba problemas importantes y prefería que se hiciera una referencia a un período de prueba durante el cual los Estados que hubiesen ratificado el convenio se comprometían a emprender las acciones necesarias para cumplir las normas estipuladas en el mismo.
- 119.** La representante del Gobierno de la India dijo que no era conveniente que los funcionarios del Estado del puerto tuviesen que interpretar el convenio en lo que respecta a la «equivalencia sustancial».
- 120.** El representante del Gobierno de Francia apoyaba lo expresado por el representante del Gobierno de Japón, en particular, en lo que respecta a la referencia a los convenios colectivos en el párrafo 4.
- 121.** El portavoz del Grupo de los Armadores, tras escuchar las opiniones de los gobiernos, dijo que aunque reconocía que la Oficina había elaborado un texto que reflejaba en general los debates habidos en el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, a su Grupo le seguían preocupando varias cuestiones. Al igual que a los gobiernos, les preocupaba el asunto de la equivalencia sustancial y preferían el texto del actual Convenio núm. 147, en virtud del cual un miembro debe «verificar» que las disposiciones sean en sustancia equivalentes, y no tanto «demostrar» que lo sean. Respecto del Artículo IV, 3, *b)*, donde se estipulaba que el Estado podría «aplicar inicialmente una disposición de nivel inferior», pensaban que el debate era meramente teórico mientras no se hubiera elaborado y examinado el texto contenido en las Reglas y las partes A y B del Código. Por otra parte, el Convenio núm. 147 había sido el primer instrumento internacional que reflejaba el concepto de control por el Estado del puerto. Desarrollos posteriores podrían significar que la cláusula del «trato no más favorable» podría sustituir la cláusula referente al control por el Estado del puerto en el Convenio núm. 147. No obstante, no se había resuelto el problema de cómo podrían las autoridades del Estado del puerto abordar el asunto de la equivalencia sustancial.
- 122.** El Consejero Jurídico se refirió a las obligaciones de los Miembros con respecto a la aplicación del artículo 2, *a)* del Convenio núm. 147, es decir, la de adoptar la legislación y

verificar que sus disposiciones fueran en sustancia equivalentes a las disposiciones del Convenio internacional del trabajo mencionado en el anexo de dicho Convenio. Por otra parte, como de conformidad con el artículo 22 de la Constitución de la OIT los Miembros debían presentar memorias sobre la aplicación del Convenio que debían ser a su vez examinadas por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones, tenía lugar un proceso que contribuía a supervisar el cumplimiento de la obligación especificada en el artículo 2, *a*), en virtud de la cual el Miembro debía verificar que su legislación fuera en sustancia equivalente a la contenida en los instrumentos que figuraban en el anexo. Por lo general, la mencionada Comisión de Expertos aceptaba las observaciones de los gobiernos sobre «equivalencia sustancial», salvo que fueran cuestionadas por organizaciones de armadores o de gente de mar.

123. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar dijo que, contrariamente a las opiniones de los gobiernos, el párrafo 3, *a*) del Artículo IV contaba con la aprobación de su Grupo. Era importante no dejar sólo en manos de los Estados la definición de «equivalente sustancialmente», así como el concepto de tener que demostrar tal cumplimiento a un grupo externo.
124. El representante del Gobierno de los Estados Unidos, tras escuchar la explicación del Consejero Jurídico, dijo que el texto actual del Convenio núm. 147, junto con los procedimientos de supervisión generales de la OIT, era suficiente y debería mantenerse. Por lo tanto no era necesaria la palabra «demostrada» en el párrafo 3, *a*) del Artículo IV.

Artículo V

125. Los gobiernos, los armadores y la gente de mar convinieron generalmente en que el proyecto del texto del Artículo V, donde se estipulaba que el convenio estaría abierto a Miembros que habían ratificado algunos convenios de la OMI, podría desalentar la ratificación, por lo que debería eliminarse. No obstante, si por cualquier motivo se consideraba necesaria una disposición, ésta debería incluir, entre los convenios enumerados, el Convenio STCW de 1978 de la IMO, en su versión enmendada. Dando curso a una propuesta formulada por el representante del Gobierno de Francia, hubo un acuerdo general acerca de la utilidad de enumerar tales instrumentos en el Preámbulo.

Entrada en vigor y denuncia (Artículos V, VI y VII)

126. El portavoz del Grupo Gubernamental dijo que su Grupo no había llegado a un acuerdo en lo concerniente a los requisitos de entrada en vigor mencionados en el Artículo VI, si bien algunos representantes gubernamentales habían propuesto tener en cuenta el volumen de la dotación o buques de los Estados ratificantes.
127. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar dijo que las disposiciones de entrada en vigor incluían un tercer criterio: el del volumen de la dotación de los Estados ratificantes. Ello suponía un cambio significativo respecto de antiguas prácticas, por lo que deberían estudiarse detenidamente. Pero por último consideró que a fin de cuentas era mejor desechar ese enfoque.
128. El representante del Gobierno de la República de Corea llamó la atención sobre las disposiciones de entrada en vigor de los Convenios SOLAS y STCW, cada uno de los cuales exigía la ratificación de al menos 25 Estados con un arqueo bruto colectivo equivalente al 50 por ciento del arqueo bruto mundial. Comparó esto con los requisitos inferiores del Convenio núm. 147, es decir, 10 Estados con el 25 por ciento del arqueo bruto mundial. La inclusión de la cláusula «trato no más favorable» prevista en el nuevo

convenio, como figuraba en los Convenios SOLAS y STCW, significaría que se exigiría una simple mayoría, a saber, el 50 por ciento del arqueo bruto mundial, para garantizar que el convenio realmente representaba las prácticas internacionales comunes.

Control de la aplicación (Título 5)

129. En representación del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar, un observador de la Federación Internacional de Armadores presentó una «Comunicación conjunta oficiosa sobre control del cumplimiento» (véase el anexo 2) elaborada durante la reunión. Describió sus principales elementos como sigue:

- Acuerdo sobre la necesidad de que el convenio fuera aplicable y flexible; las disposiciones del convenio serían aplicadas en primer lugar por el Estado del pabellón y por el Estado del puerto; este último sólo podría ejercer el derecho de control sobre las condiciones de vida y de trabajo a bordo. La flexibilidad era necesaria para permitir la ratificación del convenio, sin menoscabo de la capacidad de los Estados de hacer cumplir sus disposiciones y ejercer un control efectivo sobre los barcos bajo su jurisdicción.
- Todo mecanismo de control de la aplicación tendría dos fases: en la primera, el Estado del pabellón emitiría un Certificado de Conformidad que garantizaría que las condiciones a bordo estaban de conformidad con lo dispuesto en el convenio. En la segunda, el Estado del pabellón también emitiría un documento adicional, que se mantendría a bordo, y en el que figuraría la disposición del convenio relativa al control por el Estado del puerto, junto con informaciones y explicaciones sobre la equivalencia sustancial, y referencias claras a la legislación nacional pertinente y aplicable (este último documento formaría parte de un informe que los Estados presentarían a la OIT, de conformidad con el artículo 22 de la Constitución de la OIT).
- Consideración de un papel para una comisión marítima tripartita encargada de supervisar los distintos regímenes de auditoría, incluido el procedimiento contenido en el artículo 22.
- Una descripción de los diversos usos del documento adicional, inclusive facilitar aclaraciones a los funcionarios del Estado del puerto y para la gente de mar a bordo de los buques sobre los requisitos aplicables.
- Un mecanismo adicional de cumplimiento, como determine cada Estado del pabellón, que garantizaría el cumplimiento continuo de todos los requisitos pertinentes del Convenio.

130. Además, señaló que ambos Grupos tenían opiniones distintas sobre la cuestión de mejorar la consulta acerca del cumplimiento: la gente de mar deseaba incluir disposiciones a este respecto en el título del cumplimiento, mientras que los armadores consideraban esta cuestión más general, por lo que debía reflejarse en otras partes del convenio. Añadió que los Grupos, por falta de tiempo, sólo habían incluido disposiciones relativas al cumplimiento para el Estado del pabellón y para el control del Estado del puerto, pero no para los Estados proveedores de mano de obra.

131. El portavoz del Grupo Gubernamental discutió algunas opiniones iniciales sobre la parte reglamentaria del Título 5. A su juicio, algunas disposiciones eran más apropiadas en párrafos referentes a la aplicación. Solicitaron más explicaciones sobre las responsabilidades que incumbían a los Estados del pabellón y a los Estados proveedores de mano de obra, ya que podían surgir algunas dificultades con relación a la capacidad de los

Estados del pabellón de controlar ámbitos que se hallaran bajo el control de los Estados proveedores de mano de obra, que podían ser inspeccionados por el control del Estado del puerto. También solicitaron la colaboración con la OMI en asuntos relativos al abandono de la gente de mar. Por último, se señaló que una serie de administradores delegarían el trabajo de certificación en sociedades de clasificación, por lo que era preciso aclarar el contenido del convenio al objeto de garantizar su aplicación y cumplimiento uniformes.

- 132.** El portavoz del Grupo Gubernamental se refirió igualmente a ciertas cuestiones relativas al Título 1. Se necesitaba una definición clara de gente de mar en la Regla 1.2 puesto que se mencionaban varias categorías de gente de mar. Respecto de la Regla 1.3, los gobiernos habían manifestado que tales definiciones exhaustivas y precisas eran necesarias también fuera del ámbito del Convenio núm. 53 concerniente a los oficiales, puesto que no era posible exigir que toda la dotación estuviera calificada. La palabra «nacionales» debía esclarecerse en la Regla 1.4. Con referencia a la Regla 1.5 se requería esclarecer los términos «eficaz», «adecuado», etc. La Oficina había explicado que se incluirían otras definiciones precisas en la parte del código donde se abordaba el procedimiento tácito de enmienda.
- 133.** El representante del Gobierno de Grecia propuso que los principios que figuraban en el párrafo 1 del artículo 2 del Convenio núm. 179 se incorporaran en una lista en la Regla 1.5.
- 134.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar pidió comentarios a los gobiernos sobre la comunicación conjunta (STWGMLS/2003) presentada a la consideración de la reunión por la gente de mar y los armadores. Les interesaba conocer opiniones y dialogar a ese respecto. Dijo además que «Al abordar el control del cumplimiento de las disposiciones del Convenio, la Oficina necesitaría considerar el modo de hacer frente al déficit manifiesto de trabajo decente con respecto al tripartismo y el diálogo social en muchos Estados Miembros, y formular así propuestas para una consulta efectiva de los representantes de la gente de mar y de los armadores en los Estados Miembros sobre las especificaciones del Certificado de Conformidad».
- 135.** El portavoz del Grupo Gubernamental explicó que algunos pensaban que algunas de las disposiciones estaban demasiado condensadas y que a los parlamentos podría resultarles difícil adoptar textos tan breves. Se requería elaborar más los textos para que les quedaran claros a los legisladores, cuyos conocimientos no eran tan especializados como las que trabajan en dicho ámbito.
- 136.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar explicó que se trataba de derechos que debían ser aceptados por los gobiernos. Una vez que se hubieran aceptado en calidad de derechos fundamentales podría añadirse la información que necesitaban los parlamentos para ratificar el convenio o ponerlo en práctica.
- 137.** Refiriéndose a una pregunta sobre el asunto de si el documento sobre el control de la aplicación, presentado por los armadores y la gente de mar abordaba los certificados de conformidad que figuraban en el anexo del anteproyecto de convenio, los armadores señalaron que la sustancia era la misma, aún usando una terminología diferente. Por otra parte, se precisaba un documento adicional donde se especificara si el Estado del pabellón podría tener que apoyarse en la «equivalencia sustancial» y ayudar a los inspectores del Estado del puerto a tomar decisiones relativas al cumplimiento.
- 138.** El portavoz del Grupo Gubernamental resumió los debates en su Grupo respecto del Título 5. Sería más apropiado colocar algunas de sus partes bajo el acápito relativo a la aplicación que en el control de la misma. Iba a ser difícil que el Estado del pabellón pusiera en práctica ciertas cuestiones que más bien incumbían al Estado proveedor de mano de obra. El asunto del abandono de la gente de mar podría abordarse conjuntamente con la OMI. Se necesitaba que la redacción fuera precisa, en particular, en lo que respecta

al control de los buques, puesto que tal tarea se delegaba a las sociedades de clasificación. Su Grupo había examinado la comunicación conjunta aludida (documento oficioso) de los interlocutores sociales relativa a la aplicación. En la parte que trataba del control por el Estado del puerto se había identificado anteriormente todo lo que figuraba en las notas de pie de página. En lo que se refiere a la documentación de identidad, su Grupo estimaba más apropiado mencionar los servicios suministrados en puerto como los de inmigración, no vinculados al control por el Estado del puerto. No obstante, la mayoría de las cuestiones que figuraban en esa sección concernían al control por el Estado del puerto. En lo que toca al bienestar en tierra, era una obligación del Estado del puerto. Su Grupo apoyaba el certificado de cumplimiento aludido. El plazo de tres años les parecía inadecuado. Pensaban que sería más acertado contemplar un plazo de cinco años, pero acompañado de medidas de control de calidad. El «documento adicional» mencionado en el párrafo 8 se consideraba igualmente aceptable aunque era muy similar al propuesto por la Oficina. A su Grupo le merecía objeciones la lista de puntos para los que era necesario encontrar equivalencia sustancial. La redacción del párrafo 11 relativo al Estado del pabellón debería asegurar que las normas se cumplieran cada vez que se consideraran aplicables. Por último, en lo que respecta al control de todo el sistema, a su Grupo le parecía interesante la propuesta de la Oficina de que incumbiera a la Comisión Tripartita Marítima. A ese respecto se debería pedir la opinión del Consejo de Administración.

- 139.** El portavoz del Grupo de los Armadores explicó que el documento se había redactado procurando evitar el vocabulario utilizado en otros documentos. Quedaba allí claro que los Estados del pabellón debían velar por el cumplimiento con recurso al sistema que estimaran más apropiado. Recordó que la expresión «sistemas normalizados de control de calidad» se utilizaba en el Convenio STCW. Tal requisito debía tenerse en cuenta, siempre que se diera una orientación más detallada a ese respecto en la parte B del Código.
- 140.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar estuvo de acuerdo con lo manifestado por el portavoz de los armadores. Destacó además que el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 11 de la comunicación conjunta en materia de control de la aplicación, significaba bastante más que limitarse a controlar las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de los buques. Era necesario elaborar mecanismos apropiados que aseguraran el cumplimiento de las disposiciones del Convenio, de manera que el sistema en su conjunto no descansara exclusivamente en las reclamaciones. Era preciso desarrollar un tercer nivel que contemplara las disposiciones relativas al control. Pensaba que la respuesta de los gobiernos a las nociones contenidas en las notas de pie de página era alentadora. A su juicio, en un momento determinado podría formarse un grupo de trabajo tripartito encargado de adoptar, por consenso, medidas que aplicaría el Estado del puerto. Su Grupo estimaba que el plazo actual de tres años entre una y otra inspección certificada era demasiado largo y que el plazo de cinco años contemplado por los gobiernos era también excesivamente largo. El documento adicional contemplaba el asunto de la comprobación de la equivalencia sustancial entre las disposiciones. Esto último debería establecerse con antelación puesto que no formaba parte de las funciones de un inspector decidir sobre esas materias sino limitarse a verificar su cumplimiento.
- 141.** El representante del Gobierno de los Estados Unidos hizo notar que una sección entera del documento de la Oficina estaba dedicada al control de calidad (página 114). En consecuencia, se preguntaba por el sentido del contenido del párrafo 11 de la comunicación conjunta. Pensaba que la sección contenida en el documento de la Oficina representaba, de hecho, el tercer nivel aludido por el portavoz del Grupo de la Gente de Mar.
- 142.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar replicó que los procedimientos descritos en el documento de la Oficina eran de orden general. Los interlocutores sociales, en cambio, deseaban un sistema de evaluación permanente y detallado.

-
- 143.** El representante del Gobierno de Noruega apreciaba los esfuerzos desplegados por los interlocutores sociales que habían examinado la propuesta de Noruega relativa a un sistema de control de calidad. Iba a considerar las cuestiones de fondo contenidas en la mencionada propuesta y consultaría a ese respecto una vez de regreso a su país.
- 144.** El representante del Gobierno de los Estados Unidos dijo que las disposiciones preliminares de la Regla 5.1 relativa a las responsabilidades del Estado del pabellón (abanderamiento) y del párrafo 12 relativo al control de calidad permitían avanzar con acierto, con una sola excepción: «una evaluación independiente» no era necesaria a la luz del texto del párrafo 11 de la comunicación conjunta de los interlocutores sociales. Otra cosa aún más importante: el texto del párrafo 9 de la comunicación conjunta que planteaba una tarea posible para la Comisión Tripartita Marítima no planteaba problema. Pero, teniendo en cuenta que iba a tener lugar una revisión en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT y, además, una supervisión general, no sería necesaria la expresión «incluida una evaluación independiente» que figuraba en el párrafo 12 del texto de la Oficina.
- 145.** El representante del Gobierno de los Países Bajos dijo que su país, que tenía una gran flota, tendría problemas para asegurar un «cumplimiento permanente», como se disponía en el párrafo 11. Deseaba también que se esclarecieran las disposiciones sobre consultas que figuraban en el párrafo 11 de la comunicación conjunta.
- 146.** El portavoz del Grupo de los Armadores dijo que a su Grupo no le planteaba problemas un posible papel que el Consejo de Administración pudiera asignar a la Comisión Marítima Tripartita (párrafo 10 del anexo 3 de la comunicación conjunta). Teniendo en cuenta la índole globalizadora del instrumento, los armadores deseaban que fuera transparente su incorporación a la actividad de supervisión general.
- 147.** La Secretaria General explicó que el párrafo 15 del documento propuesto por el Oficina a la consideración de la Comisión de Cuestiones Jurídicas y Normas Internacionales del Trabajo (LILS) titulado «Proyecto de convenio refundido del trabajo marítimo: características principales», establecía la función que podría desempeñar la Comisión Tripartita Marítima. Se trataba de un asunto delicado y las opiniones de los gobiernos a ese respecto eran fundamentales y le correspondería al Consejo de Administración asignar dicha función. El Convenio en sí mismo no tenía necesariamente que entrar en detalles al respecto sino sólo proporcionar orientaciones a dicha Comisión.
- 148.** La Presidenta propuso que los representantes gubernamentales al volver a casa examinaran la cuestión con los funcionarios que asistirían a la 286.ª reunión del Consejo de Administración, en marzo de 2003, a fin de que estuvieran informados y pudiesen aportar al debate sobre la propuesta de la OIT.
- 149.** El representante del Gobierno de Dinamarca apoyó la propuesta de los interlocutores sociales como asimismo la propuesta de la Oficina. La idea de un certificado de conformidad era buena, como también lo era la propuesta relativa a una comisión marítima tripartita que supervisara los diversos regímenes de auditorías que era en sí un elemento importante. Pero, su país era partidario de que la inspección de los buques se realizara cada cinco años y no cada tres años como se disponía en el párrafo 1 del Artículo III, parte A del Código, Título 5.
- 150.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar no se oponía a la existencia de un sistema de control de calidad en el tercer nivel, pero advertía que los sistemas de control de calidad exigían una gran cantidad de papeleo y que esa carga solía recaer en el nivel inferior — el de la gente de mar — y que ello debía tenerse en cuenta.

-
- 151.** El representante gubernamental de los Estados Unidos, respondiendo a las preocupaciones expresadas por el Grupo de la Gente de Mar, observó que, en la sección Control de Calidad, en el párrafo 12, se estipulaba que «En la legislación (...) se establecerán objetivos y normas de calidad claros que abarquen la administración de los sistemas de inspección y de certificación...» En la sección Certificación, en el párrafo 9, se hace una referencia a «esos documentos deberán señalar las políticas y procedimientos», y más tarde «el buque ha sido sometido a inspección» y que «las políticas y procedimientos (...) son adecuados para asegurar el cumplimiento...» Así pues, se habían atendido las preocupaciones de la gente de mar, pero era preciso examinar el texto con mayor detenimiento. Expresó su acuerdo con el Grupo de la Gente de Mar, pero estimó que las preocupaciones de aquellos se habían abordado en el párrafo 12 del proyecto de texto preparado por la Oficina. Si bien apoyó la idea de un certificado de conformidad, le planteaba un problema el documento adicional relativo a la equivalencia sustancial. Sin embargo, reiteró la posición de su Gobierno con respecto a la importancia de que se incluyera el concepto de equivalencia sustancial, considerado esencial para la ratificación del nuevo instrumento, y a la necesidad de que el Convenio núm. 147 se mantuviera en su redacción actual.
- 152.** El representante del Gobierno de Alemania apoyó lo expresado por el representante de los Estados Unidos a este respecto. Dijo además que el período de cinco años entre una y otra inspección le parecía adecuado. Respecto del papel que le incumbiría a la comisión tripartita en el proceso de supervisión del convenio mencionada en el párrafo 15 del proyecto presentado por la Oficina para su consideración por la Comisión de Cuestiones Jurídicas y Normas Internacionales del Trabajo (GB.286/LILS/8), el representante del Gobierno de Alemania dijo que se necesitaba más información sobre su composición y mandato. También deseaba saber más sobre la distribución de tareas entre el Departamento de Aplicación de Normas y la comisión tripartita aludida.
- 153.** Los representantes del Gobierno de Grecia y del Gobierno de la India elogiaron el texto conjunto presentado por los interlocutores sociales, y consideraron que sería útil realizar una evaluación independiente.
- 154.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar dio un ejemplo hipotético, al objeto de explicar que el documento adicional serviría para determinar el criterio utilizado para juzgar la «equivalencia sustancial», y del que se desprendía que el buque no correría el riesgo de quedar inmovilizado en puerto. En dicho ejemplo, el documento adicional estaba destinado principalmente a los Estados que abusaban del principio de la equivalencia sustancial, ya que exigiría que se fijara en la pared más de un documento adicional para conocimiento público.

Seguridad social (Título 4)

- 155.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar se refirió a las cuestiones principales que se abordaban en materia de seguridad social en el Título 4. La sección debería abarcar lo siguiente: prestaciones en caso de accidente, prestaciones de enfermedad, servicios de atención médica a bordo o en tierra y prestaciones de invalidez. Se trataba de derechos que la gente de mar reclamaba para sí, y sin costo. Una vez que hubiera acuerdo sobre tales derechos, de carácter humanitario, se podría determinar la parte o las partes a las que incumbiría suministrar las prestaciones reclamadas. Excluía específicamente las prestaciones de vejez porque se daba cuenta de que ello equivalía a entrar en terreno «minado». Citó a ese respecto partes de la intervención del portavoz del Grupo de los Armadores durante la Conferencia al adoptarse el Convenio núm. 165, para poner de relieve que las mencionadas demandas en materia de seguridad social eran más que razonables.

-
- 156.** El portavoz del Grupo de los Armadores agradeció las observaciones del portavoz del Grupo de la Gente de Mar, y explicó que el tema brindaba la ocasión de entablar un diálogo y llegar a un entendimiento. Señaló que le preocupaba el hecho de que como el anteproyecto de la Oficina sobre el Título 4 se basaba en gran medida en las disposiciones del Convenio núm. 165 (que había recibido pocas ratificaciones), era probable que el Convenio que ahora examinaban también fuera poco ratificado, a menos que se aplicara un enfoque como el incorporado en el Convenio MARPOL, por el que se podían excluir determinados Títulos. Los armadores proponían sustituir el nombre del Título 4 por «Protección de la salud, bienestar y atención médica» y transferir las disposiciones pertinentes a esas materias del Título 3 al Título 4. Lo anterior tendría por consecuencia que el Título 3 contendría solamente materias relativas al alojamiento de la tripulación y la alimentación y servicio de fonda de la misma. El Título 4 trataría de la obligación de los armadores en caso de enfermedad y lesiones de la gente de mar; pago de prestaciones de enfermedad; servicios de atención médica a bordo y en tierra, y otras cuestiones conexas. Las prestaciones de vejez se quitarían del Título 4. Las disposiciones que figuraban en el Título 4 relacionadas con «principios generales» relativos a protección social estatal, adaptadas del Convenio núm. 165, se podrían conservar si así se decidía. Debería prestarse la debida consideración a la existencia de disposiciones relativas a la salud, el bienestar y la atención médica que pudiesen haberse omitido, y reincorporarlas de alguna manera. El Título 4 debería incluir la responsabilidad de los armadores en caso de enfermedad y lesiones; atención médica a bordo y en tierra; prevención de accidentes; bienestar, y principios generales en materia de seguridad social.
- 157.** El portavoz del Grupo Gubernamental agradeció una comunicación conjunta presentada por los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar sobre la seguridad social (véase el anexo 3) en la que se había evitado abordar aquellas materias que creaban obstáculos para la ratificación del Convenio núm. 165 por los gobiernos. No obstante, se necesitaba esclarecer el párrafo 7, v) relativo a los principios generales en materia de protección de la seguridad social, ya que se trataba de un enunciado muy amplio. Según la opinión general, transferir ciertas cuestiones del Título 3 al Título 4 no planteaba problema. Lo que buscaban los gobiernos era un enfoque flexible que posibilitara el suministro de prestaciones, y sugirió a ese respecto la inclusión de una frase que dejara en claro la primacía de la legislación nacional en esas materias.
- 158.** Al portavoz del Grupo de los Armadores le agradó oír los comentarios del Grupo Gubernamental que consideraba una vía para evitar los obstáculos que podrían impedir una amplia ratificación del instrumento. Respecto de las inquietudes relativas al enunciado de los principios generales, señaló que se trataba de una cláusula general que podría desarrollarse más adelante. Solamente algunas partes del texto de la Oficina que se presentaban bajo el citado acápite eran pertinentes.
- 159.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar señaló que lo planteado en el párrafo 8 acerca del necesario equilibrio entre las diversas secciones del Convenio era importante y merecía atención.
- 160.** Como respuesta a una solicitud del Subgrupo, un representante de la Oficina se refirió a ciertas cuestiones relativas al Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102). Señaló que sus redactores habían tenido en mente una aplicación progresiva de sus disposiciones a los fines de asegurar su aplicación universal. Sus objetivos se basaban en un enfoque realista y flexible. En virtud de ello, se permitía que los Estados ratificantes aceptasen tres de sus nueve componentes básicos, uno de los cuales debía figurar en las partes 4, 5, 6, 9 y 10 del citado Convenio. Allí se prescribía que todo Miembro debía brindar protección a determinadas categorías de personas que no representaran menos de un porcentaje determinado de trabajadores o residentes pertenecientes al menos a un sector de actividad económica. El sector marítimo y la gente de mar podrían incluirse o excluirse. Señaló también que el Convenio sobre la igualdad de trato (accidentes del trabajo), 1925

(núm.19) era pertinente en materia de riesgos y enfermedades profesionales, y que en el Convenio sobre la igualdad de trato (seguridad social), 1962 (núm. 118) también se abordaban los nueve ámbitos clásicos de la seguridad social. Asimismo, era necesario considerar la igualdad de trato entre nacionales y no nacionales de un Estado.

Procedimientos de presentación de reclamaciones

- 161.** El portavoz del Grupo de los Armadores presentó un documento elaborado conjuntamente por su Grupo y el de la Gente de Mar (véase el anexo 4). El objetivo del citado documento era alentar a la gente de mar a utilizar los procedimientos internos para resolver sus reclamaciones y quejas. Se debía proteger el carácter confidencial del asunto que motivaba la queja y evitar el acoso del reclamante, siempre que la queja se hubiera formulado sin malas intenciones. Los funcionarios del Estado del puerto encargados del control debían averiguar si al presentarse una queja se habían utilizado los mecanismos internos contemplados a tal efecto.
- 162.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar dio las gracias al portavoz del Grupo de los Armadores que había presentado el documento. Señaló que, pese al enorme papeleo exigido para elaborar una postura común, algunos párrafos aparecían entre corchetes porque había discrepancias considerables sobre esos puntos. El Grupo de la Gente de Mar estimaba que el contenido de dichos párrafos era incompatible con las disposiciones del UNCLOS y de varios instrumentos sobre derechos humanos ampliamente ratificados. La gente de mar tenía derecho de acceso a los tribunales y cualquier intento de restringir sus derechos jurídicos en el nuevo instrumento tendría consecuencias importantes en muchos sistemas jurídicos. Instaba a los gobiernos a que velaran por que no se socavara el derecho a recurrir a instancias externas para presentar reclamaciones, especialmente en caso de vulneración notoria de los derechos y dificultades de orden material.
- 163.** El portavoz del Grupo Gubernamental recibió con sumo agrado el documento sobre presentación de reclamaciones. Pidió sin embargo que se esclareciera la diferencia entre el término «reclamación», utilizado en el citado documento, y el término «queja», utilizado en el Convenio núm. 147. Se preguntaba si el cambio en la terminología obedecía a algún propósito. Los gobiernos no distinguían bien entre las disposiciones obligatorias relativas a los procedimientos internos de presentación de reclamaciones allí incluidos, concretamente, si dichas disposiciones figurarían en la parte A o en la parte B del Código. Los gobiernos deseaban saber qué sistema jurídico se aplicaría a las reclamaciones y si solamente una autoridad sería competente en la materia. A ese respecto no estaban a favor del sistema «compare y elija». Otra observación se refería a la necesidad de establecer plazos en el tratamiento de una reclamación, que darían lugar a que un procedimiento interno cediera su lugar a un procedimiento externo. El Estado del pabellón debería ser notificado para que pudiera ofrecer el procedimiento externo y actuar oportunamente.
- 164.** Como respuesta a las observaciones de los gobiernos, el portavoz del Grupo de la Gente de Mar explicó que la utilización del término «reclamaciones» no reflejaba en absoluto un deseo de cambiar la terminología, sino que sólo se empleaba para hacer referencia a la vulneración de las disposiciones contenidas en el Convenio. No habían considerado concretamente en qué parte del Código se incluiría, pero la índole del asunto, a saber, un procedimiento, hacía pensar que procedería incluirla en la parte A del Código. El término «normalmente» contenido en la sección relativa a los procedimientos internos permitía deducir que éste era el método habitual de dar curso a las reclamaciones. Sin embargo, se pensaba que había situaciones en las que la gente de mar sólo podía recibir un trato justo si intervenían funcionarios u órganos externos. Aunque era extremadamente difícil establecer si una persona era víctima de acoso, tales situaciones se daban en la realidad, y a la gente de mar le preocupaba que ciertos Estados del pabellón quisieran suprimir casos objeto de reclamaciones, menoscabando con ello los derechos de las personas que las presentaban.

Agregó que la gente de mar pedía a los gobiernos que les orientara en el establecimiento de mecanismos que protegieran a las personas víctimas de acoso. Planteó que tal vez sería útil disponer de un documento de trabajo donde se identificara esa problemática y se dieran a conocer las medidas adoptadas al respecto por los Estados del pabellón.

- 165.** Un representante del Grupo de los Armadores dio las gracias al Grupo Gubernamental por la positiva acogida de la comunicación conjunta. No veía diferencias fundamentales entre el término «reclamaciones» y el término «quejas» respecto de la materia en cuestión. En lo que toca al reparto de las diferentes disposiciones entre las partes A y B del Código, propuso que el requisito de existencia de un procedimiento para presentar reclamaciones podría figurar en la parte A. En cambio, los parámetros del sistema con que se daría curso a dichas reclamaciones podrían figurar en la parte B del Código. Indicó también que las autoridades del Estado del pabellón deberían participar en el procedimiento, puesto que a todos interesaba dar satisfacción a una reclamación mediante procesos eficaces.
- 166.** El representante del Gobierno de Japón se refirió a las dificultades que planteaba la confidencialidad a la hora de iniciar un procedimiento para solucionar un conflicto. A ese respecto no sólo era muy difícil garantizar la confidencialidad a bordo sino también en puerto. El representante insistió en que había que proteger a la gente de mar víctima de acoso.
- 167.** El representante del Gobierno de Chipre hizo hincapié en que era importante que el Estado del pabellón participara de lleno en la solución de los conflictos. Citó ejemplos de su propia experiencia con el registro de Chipre e insistió en que no se deberían tomar medidas mientras no se hubiera informado ampliamente de los hechos al Estado del pabellón.
- 168.** El representante del Gobierno de Dinamarca se mostró complacido por el documento presentado. Se refirió a la diferencia entre el procedimiento interno y el procedimiento externo para solucionar conflictos, e hizo notar que en vista de que en su país existían procedimientos particulares respecto de este último, no tenía reservas que formular sobre ese punto. Dinamarca no podía presentar reclamaciones ante un tribunal de otro país.
- 169.** El representante del Gobierno de Francia dijo que aceptaba las propuestas contenidas en la comunicación conjunta. Insistió en que era necesario informar al Estado del pabellón y destacó que Francia adoptaba medidas para facilitar el acceso de la gente de mar extranjera a los tribunales franceses cuando fuera necesario.
- 170.** La representante del Gobierno de la India estimaba que la comunicación conjunta era un buen documento. Refiriéndose con cierto detenimiento a los dos niveles propuestos para solucionar un conflicto en la comunicación conjunta, dijo que era difícil aplicar un procedimiento tan tajante como el descrito, y que debería permitirse que la gente de mar recurriera a la intervención externa si lo estimaba necesario.
- 171.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar se refirió a las inquietudes expresadas por los miembros gubernamentales relativas a la necesidad de evitar el recurso al sistema «compare y elija», y a que sería imposible dar facultades a una sola autoridad o determinar el derecho aplicable en el nuevo instrumento. Su Grupo había manifestado la necesidad de identificar mecanismos equilibrados, neutrales y objetivos. Sin embargo, tras discutir este asunto con los armadores, no había quedado claro qué autoridad sería competente. Preguntó si el Grupo Gubernamental había discutido esa cuestión con mayor detenimiento.
- 172.** Como respuesta a este comentario, el portavoz del Grupo Gubernamental señaló que esto no se había considerado. Simplemente se había expresado inquietud ante la modalidad «compare y elija». Algunos países contaban con amplios sistemas para tomar esta determinación, y preferirían seguir recurriendo a los mismos.

Presentación ante la Comisión de Cuestiones Jurídicas y Normas Internacionales del Trabajo (LILS) del Consejo de Administración: proyecto de convenio refundido sobre normas de trabajo marítimo

173. El portavoz del Grupo Gubernamental felicitó a la Oficina por la calidad de su informe, y quiso hacer algunas observaciones de detalle. Propuso que en el punto 3, a) de las «Características» se reformulara la frase «en la medida de lo posible» para que dijese «en la medida en que resultara práctico» y que la posibilidad de actualizar las disposiciones quedara incorporada mediante la inclusión de la frase «y se actualicen cuando sea necesario». El portavoz del Grupo de la Gente de Mar, por su parte, encontró excelente el documento y una buena referencia para todos, pero le interesaba saber si el mandato del Grupo era «en la medida de lo posible», lo que posiblemente fuera el motivo de que la Oficina empleara esta expresión.
174. El portavoz del Grupo de los Armadores dijo que el informe le satisfacía, pero que hubiesen preferido ver reflejadas en él las cuestiones discutidas en las sesiones plenarias durante la semana. En el párrafo 7 se planteaba la posible inclusión de un porcentaje, con toda probabilidad «más del 50 por ciento del arqueo bruto», como condición para la entrada en vigor, siempre que no se opusiera un tercio de los Estados Miembros. Había varias posturas referentes al control de la aplicación (*enforcement*), principalmente en torno al párrafo 11, relativo a una evaluación independiente, que deberían quedar reflejadas en el mismo. Debería esclarecerse en el párrafo 15 que el Grupo de expertos era otra de las comisiones mencionadas.
175. Como respuesta a lo planteado, la Secretaria General señaló que la Oficina estaba considerando todas las diferentes etapas en las que se requerirían los conocimientos y experiencia de especialistas en el ámbito marítimo. Era posible que se necesitara constituir un grupo de trabajo integrado por expertos en cuestiones marítimas en la Comisión Marítima de la Conferencia. Respecto de la estructura (párrafo 16), los armadores indicaron que podrían introducir cambios y que ello debería quedar reflejado. La Secretaria General advirtió que lo que sucedería en esa reunión animaría un poco el ambiente en la Comisión de Cuestiones Jurídicas y Normas Internacionales del Trabajo. En virtud del contenido del párrafo 1, se iban a proporcionar a dicha Comisión (LILS) las principales características del nuevo instrumento proyectado. Las modificaciones aportadas en cada etapa tendrían por efecto que el documento examinado por el Consejo de Administración tendría que incorporar constantemente nueva información. Por su parte, el portavoz del Grupo Gubernamental manifestó que su Grupo no había examinado esa cuestión y que necesitaba textos escritos para hacerlo como correspondía.
176. El representante del Gobierno de Grecia preguntó si la Comisión a la que se hacía referencia en los párrafos 14 y 15 era la misma Comisión encargada de los procedimientos de enmienda. Comprendía que el Consejo de Administración pudiera permitir que la Comisión desempeñara un papel más importante en el proceso de supervisión y que no decidiera quiénes serían los participantes ni la función que éstos desempeñarían. La única decisión que debía tomar el Consejo de Administración era aceptar que este nuevo organismo podría tener un proceso de supervisión.
177. La Secretaria General comunicó que como estaba previsto, el mismo órgano tripartito que se encargaba de las enmiendas, podría ocuparse del proceso de supervisión. Las disposiciones hasta la fecha indicaban que los representantes de los Grupos de la Gente de Mar y de los Armadores fueran elegidos por el Consejo de Administración, y que los gobiernos confirmarían qué gobiernos la integrarían. Las condiciones para el mandato de la comisión deberían ser establecidas por el Consejo de Administración.

-
- 178.** El representante del Gobierno de los Países Bajos preguntó si era posible que la Oficina estableciera una distinción entre lo que se había previsto actualmente, las cuestiones que ya se habían discutido, y lo que estaba contenido en el párrafo 15. La Secretaria General respondió que todo lo contemplado en el documento, excepto el párrafo 15, respondía a las discusiones que habían tenido lugar en el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel.
- 179.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar recordó a la reunión que se trataba de un documento informativo y que posteriormente se elaborarían muchos otros documentos de este tipo. En la próxima reunión, se reflejarían todos los cambios en el documento informativo presentado al Consejo de Administración.

Documento oficioso adicional al anteproyecto de Convenio sobre normas relativas al trabajo marítimo, STWGMLS/2003/5

- 180.** El portavoz del Grupo de los Armadores dijo que el documento proporcionaba muy buena orientación sobre cómo redactar nuevamente las Reglas, la parte A y la parte B del Código. El Secretario del Grupo de los Armadores propuso que se incluyera una breve frase al principio de cada Regla, que señalara su objetivo específico y lo «consagrara». A continuación figuraría la regla en detalle, seguida de las partes A y B del Código. Esto ayudaría a la gente de mar, que deseaba ver incluidos sus derechos fundamentales en el instrumento y a los gobiernos, que preferían que las Reglas se refirieran a aspectos sustantivos, en lugar de incluir frases breves y concisas.
- 181.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar expresó su acuerdo acerca de las interesantes oportunidades que brindaba el documento oficioso, e indicó que su Grupo consideraría la propuesta de los armadores de añadir un texto explicando el propósito en cada Regla. Para su Grupo lo más importante era que sus derechos quedaran claramente estipulados en el convenio.
- 182.** El portavoz del Grupo Gubernamental explicó que habían considerado el documento como una contribución a la cuestión específica de la repatriación, y como un ejemplo de la redistribución del contenido del instrumento entre las partes A y B del Código. Por lo general, el Grupo había preferido que esa cuestión se transfiriera en la medida de lo posible de la parte A a la parte B, sin por ello desestimar las disposiciones obligatorias que deberían seguir figurando en la parte A, ya que estaba sujeta al procedimiento tácito de enmienda y podría ocasionar problemas en algunos Parlamentos.
- 183.** El representante del Gobierno de Chipre se opuso firmemente a que algunas autoridades del Estado del puerto trataran a la gente de mar como rehenes cuando se abandonara un buque. A tales efectos, propuso la inclusión del siguiente texto después del párrafo IV.2 de la Sección A2.6: «Los Estados Miembros no negarán a ningún marino su derecho de repatriación (incluido el Capitán) por motivo de obligaciones financieras de los propietarios, de los fletadores o de terceros, o por no poder o no desear sustituir al marino en cuestión».
- 184.** El representante del Gobierno de Namibia apoyó el documento oficioso, y propuso que las Reglas señalaran derechos específicos en cada Título, y que se indicaran igualmente los ámbitos que abarcaba cada parte del Código, al objeto de que los Parlamentos dispusieran de suficiente información. Reiteró que la parte A sólo debería contener disposiciones obligatorias, mientras que la parte B podría incluir directrices y otras cuestiones de carácter voluntario. Incluso en este caso, la parte obligatoria debería contener disposiciones de fondo, y no limitarse a enumerar brevemente los principios. Desde un punto de vista práctico, propuso que el futuro instrumento se compusiera de tres prospectos, uno para el Preámbulo, los Artículos y las Reglas, otro para la parte A y el tercero para la parte B.

-
- 185.** El representante del Gobierno de Grecia reiteró la importancia de establecer una igualdad de condiciones. También propuso incluir modelos de todos los certificados en la parte B del Código.
 - 186.** El representante del Gobierno de Dinamarca aseguró que su delegación estaba satisfecha con el documento oficioso. Señaló que la parte A del Código podría ser más explícita en algunas ocasiones que en el ejemplo facilitado, en particular cuando el texto se refería a los convenios que ya habían sido ampliamente ratificados.
 - 187.** Se acordó que dicho documento oficioso se incluyera en el presente informe (anexo 6) y que el método recomendado debería emplearse cuando se redactaran los Títulos 1 a 4 de una próxima versión del convenio.

Cuestiones de orden administrativo

- 188.** Los portavoces de ambos Grupos y otros muchos oradores se mostraron preocupados por los plazos en que debía completarse la labor en curso. Estimaban que los procedimientos internos de la OIT estaban impidiendo progresar en la redacción del nuevo instrumento. En particular, la Oficina disponía de seis semanas para volver a escribir el convenio teniendo en cuenta todo lo debatido en el curso de la semana de reunión del Subgrupo con vistas a la próxima reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, y 12 semanas hasta completar la labor de redacción, traducción e impresión de los documentos. Estaban preocupados por los retrasos y pedían formalmente a los responsables de elaborar los documentos y a los servicios de traducción de la Oficina que asignaran los fondos necesarios para que terminaran sus trabajos dentro de plazos más realistas, a fin de que se dispusiera de más tiempo para volver a escribir el convenio.
- 189.** La Secretaria General de la reunión proporcionó informaciones prácticas sobre el plazo del ejercicio de redacción en los próximos meses, y sobre el recurso a diversos medios electrónicos para acelerar algunos de sus aspectos. Agradeció al Gobierno de Noruega su asistencia en este proceso.
- 190.** Los representantes de los Gobiernos de Francia y Canadá expresaron su inquietud por los retrasos que se habían producido para la obtención de documentos en lenguas distintas al inglés, y pidió que se tradujeran y enviaran rápidamente los documentos necesarios, ya que ello afectaba a su trabajo.

Declaraciones finales

- 191.** El portavoz del Grupo de los Armadores comentó que esta reunión del Subgrupo se había desarrollado sin problemas, lo que su Grupo consideraba muy satisfactorio.
- 192.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar expresó su acuerdo acerca del éxito de la reunión, y felicitó a los Gobiernos por su dedicación al hacerse cargo de todo. Insistió en que el valor de su trabajo sólo se sopesaría tras la adopción del futuro convenio, en el momento de las ratificaciones. El portavoz de la Gente de Mar se refirió a su declaración referente al encarcelamiento del capitán del *Prestige* e informó a la reunión que acababan de avisarle que el P+I Club había pagado la fianza y que el capitán Mangouras había sido puesto en libertad. Lo anterior era una noticia muy buena pero ello no era óbice para que dejara de abordarse la cuestión de la situación de la tripulación de un buque que en caso de accidente era considerada como delincuente ni tampoco el hecho de que podían seguir en la cárcel si la fianza exigida era demasiado elevada.

-
- 193.** El portavoz del Grupo Gubernamental expresó su agradecimiento a los interlocutores sociales, en particular por sus diversas comunicaciones conjuntas presentadas durante la reunión, que habían contribuido a que ésta realizara grandes progresos.
- 194.** La Presidenta del Subgrupo, tras expresar su agradecimiento a los participantes y al personal por haber hecho posible que la reunión se desarrollara sin trabas y con éxito, clausuró la reunión del Subgrupo.

Anexo 1

Comunicación conjunta de los Grupo de los Armadores y de la Gente de Mar sobre los principios que se habrán de incorporar en el convenio refundido

Artículos del Convenio

Nivel 1: Principios y derechos fundamentales

Toda la gente de mar gozará de los derechos derivados de los siguientes convenios fundamentales:

Libertad sindical (C87)

Derecho de sindicación y de negociación colectiva (C98)

Discriminación (C100 y C111)

Trabajo infantil (C138 y C182)

Trabajo forzoso (C29 y C105)

[NB: Esta lista de instrumentos generales aplicables a la gente de mar no es exhaustiva.]

Nivel 2: Principios específicos y derechos de la gente de mar

Los Estados Miembros tienen la responsabilidad de asegurar a la gente de mar condiciones de vida y de trabajo seguras y decentes que tengan plenamente en cuenta los siguientes principios y derechos específicos, que se aplicarán por referencia a las Reglas detalladas:

Parte I. Requisitos previos para trabajar en el mar y disposiciones conexas

Edad mínima	Ninguna persona menor de edad deberá trabajar en los buques.
Certificación médica	Toda la gente de mar deberá poseer un certificado médico que pruebe su aptitud para trabajar a bordo.
Certificados de competencia	Nadie podrá ser contratado a bordo de un buque para desempeñar cualesquiera funciones si no posee un certificado que pruebe que tiene las capacidades o calificaciones para ejercer dichas funciones
Formación profesional	Toda la gente de mar tendrá la oportunidad de acogerse a las disposiciones y servicios nacionales pertinentes en materia de formación profesional.
Contratación y colocación	Toda la gente de mar tendrá acceso a un sistema eficaz, adecuado y reglamentado que le permite encontrar, sin pago de ninguna retribución, un empleo.
Documento de identidad ¹	Toda la gente de mar tendrá derecho a un documento de identidad de la gente de mar.

Parte II. Condiciones de empleo y dotación

Contratos de empleo y contratos de enrolamiento	Toda la gente de mar firmará un contrato de enrolamiento, en el que se incluirá un contrato escrito obligatorio que contenga las condiciones de empleo previstas en cualquier convenio colectivo aplicable.
[Igualdad	Toda la gente de mar tendrá derecho a una remuneración igual por un trabajo de igual valor sin discriminación.]

¹ Esta cuestión se abordará exclusivamente en un convenio sin recomendación.

Salarios	Se deberá pagar periódicamente a la gente de mar el salario acordado, así como cualquier otra remuneración acordada tal como el pago de horas extraordinarias.
Horas de trabajo	Como para los demás trabajadores, se deberán reglamentar las horas normales de trabajo de la gente de mar.
Vacaciones anuales	La gente de mar deberá tener derecho a vacaciones anuales pagadas, además del pago de los días festivos oficiales.
Continuidad del empleo ²	La gente de mar deberá beneficiarse de una política nacional que promueva el empleo continuo o regular en el mar.
Repatriación	La gente de mar deberá tener derecho a ser repatriada sin que ello le suponga ningún gasto.
Dotación de los buques	Todo buque deberá contar con una dotación suficiente, segura y eficiente.

Parte III. Condiciones de trabajo y de vida

Alojamiento	Toda la gente de mar tendrá derecho a un alojamiento decente y a las demás instalaciones que sean necesarias.
Alimentación y servicio de fonda	Toda la gente de mar dispondrá gratuitamente de una provisión suficiente de alimentos de buena calidad, y de servicios de fonda diseñados para garantizar su salud y bienestar.
Salud y seguridad y prevención de accidentes	Toda la gente de mar vivirá, trabajará y recibirá formación en un entorno seguro e higiénico y deberá estar representada en todo comité sobre la seguridad a bordo.
Asistencia médica	A toda la gente de mar se le proporcionará protección sanitaria en el trabajo y atención médica rápida, así como atención dental de emergencia sin costo alguno para el marino mientras esté en servicio a bordo.
Bienestar de la gente de mar a bordo y en tierra	Toda la gente de mar contará con las instalaciones y servicios de bienestar adecuados tanto a bordo como en el puerto y tendrá derecho a permisos para ir a tierra.

Parte IV. Seguridad social

Seguridad social	La gente de mar y, cuando corresponda, las personas a su cargo, deberán tener derecho a la seguridad social, incluso al seguro social en condiciones no menos favorables que aquellas de las que gozan [la gente de mar y] los trabajadores en tierra [en el Estado de abanderamiento].
------------------	---

[Parte V. Reglas para el control de la aplicación

Procedimientos para la presentación de reclamaciones	Toda la gente de mar o sus representantes deberán tener fácil acceso a un procedimiento independiente de presentación de reclamaciones en el Estado de abanderamiento.
Control del Estado del puerto	Toda la gente de mar o sus representantes deberán tener fácil acceso a un procedimiento independiente de presentación de reclamaciones en el Estado del puerto.
Acceso a la justicia	Toda la gente de mar o sus representantes deberán tener fácil acceso al sistema jurídico del Estado de abanderamiento, del Estado que suministra la mano de obra y del Estado del puerto.

]

² Los armadores desean transferir esta disposición para la parte IV (seguridad social).

Anexo 2

Comunicación conjunta oficiosa sobre el control del cumplimiento presentada por los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar

1. Se ha acordado que el Convenio deberá ser flexible y aplicable en la práctica.
2. Dicha fuerza ejecutoria deberá lograrse a través de dos canales: el control del cumplimiento de las disposiciones del Convenio por los Estados del pabellón, por una parte y, por la otra, a través del control por el Estado del puerto y por los Estados proveedores de mano de obra.
3. El Estado del puerto sólo podrá ejercer su derecho de control respecto de las cuestiones del Convenio relativas a la vida y las condiciones de trabajo a bordo¹.
4. La flexibilidad es necesaria para facilitar a los Estados Miembros la ratificación del Convenio, en el marco de la legislación y la práctica nacionales, que se logrará mediante la incorporación de las disposiciones pertinentes contenidas en él. Sin embargo, dicha flexibilidad no debe menoscabar la capacidad de los Estados de hacer cumplir las disposiciones del Convenio y de controlar efectivamente los buques bajo su jurisdicción.
5. Los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar estiman que la primera fase para el establecimiento de un mecanismo de cumplimiento adecuado debería ser la emisión, por parte del Estado del pabellón, de un Certificado de Conformidad (cumplimiento) para los buques que enarbolan su pabellón. Este certificado debería dar fe de que las condiciones de vida y de trabajo a bordo están de conformidad con las disposiciones del Convenio.
6. La segunda fase del mecanismo de cumplimiento debería ser la emisión, por parte del Estado del pabellón, de un documento adicional al Certificado de Conformidad. Dicho documento, que se mantendría a bordo de todo buque que enarbolara el pabellón del Estado ratificante, contendría las disposiciones del Convenio cuyo control incumbe al Estado del puerto y, donde proceda, la aplicación — por los Estados Miembros que corresponda — de las disposiciones que se juzgue sustancialmente equivalentes a las contenidas en los artículos del Convenio que sean aplicables, así como referencias claras a la legislación nacional pertinente y aplicable. Dicho documento debería exponerse a la vista de todos en un lugar central tanto en inglés como en el idioma de trabajo del buque.
7. El Certificado de Conformidad será emitido por el Estado del pabellón, con el objetivo principal de facilitar pruebas al buque *prima facie* sobre el cumplimiento efectivo de las disposiciones del Convenio aplicables a las condiciones de vida y de trabajo, cuyo control incumbe al Estado del puerto. Este último sólo realizará otras inspecciones en el buque si hubiera motivos justificados para ello.
8. El documento adicional sería elaborado por el Estado del pabellón, ya que el Convenio se interpretará de igual modo para todos los buques matriculados en los registros de un mismo Estado. Por consiguiente, este documento debería ser, *grosso modo*, el mismo para cada buque matriculado en los registros de un determinado Estado.
9. Además, el documento adicional formaría parte del proceso de seguimiento de los Estados Miembros ratificantes, de conformidad con el artículo 22 de la Constitución de la OIT (descrita en el anexo II de 2002/1), por lo que sería aprobada indirectamente por la OIT en la medida en que se cumplen las disposiciones y se adhiere al espíritu del Convenio. También podría desempeñar un papel al respecto la Comisión Tripartita Marítima que podría establecerse en el convenio refundido como órgano supervisor de los diferentes regímenes de auditoría, incluido el procedimiento contenido en el artículo 22.
10. Por consiguiente, el documento tendría los siguientes usos:

¹ *Inter alia*, edad mínima; certificación médica; certificados de competencia y de aptitud profesional; documentos de identidad; contratos de trabajo o de enrolamiento; horas de trabajo; dotación de los buques; alojamiento; alimentación y fonda; salud y seguridad y prevención de accidentes; atención médica y bienestar a bordo y en tierra.

-
- describiría las condiciones de emisión del Certificado de Conformidad;
 - sería utilizado por inspectores del Estado del puerto para supervisar las condiciones de vida y de trabajo a bordo que le incumbe controlar al Estado del puerto, independientemente de la interpretación de las disposiciones que se juzgue sustancialmente equivalentes a las contenidas en el Convenio por parte de los Estados del pabellón;
 - sería un documento de referencia para la gente de mar que trabaja a bordo del buque, y ayudaría a solucionar conflictos y reclamaciones;
 - se trataría de un documento que contendría normas objetivas, de fácil manejo por inspectores que no son necesariamente expertos en cuestiones laborales, acabaría con la subjetividad actual, y permitiría comunicar a la OIT las disposiciones consideradas sustancialmente equivalentes a las del Convenio. Por lo tanto, en el nivel 4 debería facilitarse orientación relativa a la formación de los diversos inspectores y otros funcionarios que corresponda;
 - sería utilizado por el Estado Miembro como prueba de la aplicación del Convenio, de conformidad con los aspectos relativos a la presentación de informes y de auditoría contemplados en el artículo 22. Esto debería suponer la creación de un enlace con la estructura tripartita marítima que pueda establecerse en el convenio refundido.
11. Además del Certificado de Conformidad y del documento adicional, el Convenio debería contemplar un tercer nivel de cumplimiento. Cada Estado del pabellón debería establecer un mecanismo que garantice el cumplimiento permanente de todas las disposiciones pertinentes del Convenio. Los mecanismos precisos que se establezcan a tales efectos serán determinados por cada Estado del pabellón.

Anexo 3

Título 4. Seguridad social

Comunicación conjunta de los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar

Los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar señalan que el Título 4 que figura en el proyecto de la Oficina se basa en gran medida en las disposiciones del Convenio núm. 165 de la OIT. Este contiene obligaciones no aceptadas actualmente por ningún país marítimo importante.

Por consiguiente, si se mantiene el proyecto actual, el nuevo Convenio probablemente reciba pocas ratificaciones. Para evitar esta situación, los interlocutores sociales proponen que se adopte un enfoque alternativo del Título 4.

Comunicación conjunta

1. El Título 4 debería cambiarse por «Protección de la salud, bienestar, atención médica y protección de la seguridad social».
2. Las disposiciones pertinentes relativas a la protección de la salud, el bienestar y la atención médica deberían transferirse del Título 3 al Título 4. Por consiguiente, el Título 3 sólo debería abarcar todas las cuestiones relativas al alojamiento de la tripulación, y a la alimentación y servicio de fonda.
3. Sin embargo, el Título 4 trataría de las obligaciones de los armadores con respecto a la gente de mar enferma o lesionada, el pago de prestaciones de enfermedad, la protección de la seguridad social, el suministro de atención médica a bordo y en tierra, y otras cuestiones conexas.
4. Las disposiciones detalladas relativas a servicios específicos de seguridad social estatal, por ejemplo, las prestaciones de vejez, no deberían figurar en el Título 4.
5. Sin embargo, las disposiciones pertinentes contenidas actualmente en el Título 4 relativas a los «Principios generales» referentes a la protección de la seguridad social estatal (extraídas del Convenio núm. 165) deben mantenerse en este Título.
6. Dicho esto, podrían considerarse algunas disposiciones importantes en materia de salud, atención médica y protección social que deberían figurar de algún modo en el texto y que se han omitido.
7. Al final del proceso, el Título 4 incluiría disposiciones relativas a los siguientes aspectos, entre otros:
 - i) las obligaciones de los armadores con respecto a la gente de mar enferma o lesionada;
 - ii) la atención médica a bordo y en tierra;
 - iii) la prevención de accidentes;
 - iv) el bienestar a bordo y en tierra, y
 - v) principios generales en materia de protección de la seguridad social.
8. Para abordar estos aspectos, será fundamental lograr un equilibrio entre las diversas secciones del Convenio.
9. Los interlocutores sociales comprenden que la presente propuesta puede plantear dificultades con respecto a la situación del Convenio núm. 165, al adoptarse el nuevo Convenio. No obstante, la propuesta permitiría identificar una «familia» específica de disposiciones dentro de un Título, y se considera que este enfoque ofrece muchas más ventajas que desventajas.

Anexo 4

Comunicación conjunta de los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar relativa a procedimientos provisionales de presentación de reclamaciones

Deseo expresar mi agradecimiento a la Presidenta de la reunión. Es para mí un honor tener la oportunidad de dirigirme al Subgrupo y hablar en la sala del Consejo de Administración por primera vez.

El Grupo de los Armadores reconoce que el Convenio núm. 147 otorga a la gente de mar el derecho de presentar reclamaciones a los inspectores del control por el Estado del puerto, cuando éstas se refieren a las exigencias contempladas en dicho Convenio. Es evidente que, cuando concluya nuestra labor actual, este derecho se aplicará con respecto a las normas de todo el Convenio.

El Grupo de los Armadores desea que toda la gente de mar tenga la oportunidad de presentar tales reclamaciones a bordo de sus buques, sirviéndose para ello de procedimientos internos. También deseamos alentarla a que utilice procedimientos internos para solucionar sus reclamaciones.

Los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar han mantenido discusiones antes y durante la presente reunión del Subgrupo con vistas a presentar tanto a los gobiernos como a la Oficina una declaración general sobre nuestra visión. En estas reuniones ambos grupos llegaron a un acuerdo ostensible sobre los procedimientos internos para la solución de reclamaciones. Sin embargo, las opiniones divergieron cuando se trató el modo de solucionar los conflictos que no podían resolverse internamente, y esto se reflejó en el documento que tienen ante ustedes.

Los armadores señalaron que el derecho de un marino a presentar una reclamación a un inspector del control del Estado del puerto no puede equipararse a un acceso sin trabas a los tribunales de un Estado del puerto. A nuestro juicio, no corresponde a un convenio marítimo de la OIT obligar a los Estados del puerto a abrir sus sistemas legales a la gente de mar extranjera. Asimismo, observamos que, la legislación de algunos Estados del pabellón y Estados proveedores de mano de obra prevé su jurisdicción exclusiva en los conflictos que afectan a la gente de mar residente en dicho Estado o que trabaja en sus buques. No es nuestra voluntad socavar la legislación.

Sin perder de vista lo anterior, los armadores hemos llegado a un acuerdo con la gente de mar acerca de la utilidad de considerar una serie de opciones sin ánimo de establecer un orden de preferencia. Los procedimientos internos contemplados en el documento son un ejemplo de estructuras que podrían considerarse apropiadas para la resolución de reclamaciones a bordo de los buques. Estamos de acuerdo en la importancia de asegurar la confidencialidad de las reclamaciones presentadas por la gente de mar, así como su protección ante el acoso, siempre que la reclamación presentada no sea vejatoria ni mal intencionada. Será preciso estudiar más detenidamente el modo en que esto puede lograrse en la práctica.

El Grupo de los Empleadores también considera que la gente de mar debería poder recurrir a los procedimientos internos para solucionar los conflictos pertinentes con respecto a la relación de trabajo, pero no relativos a las normas del Convenio. A nuestro juicio, se trata de una cuestión de buenas prácticas laborales.

Con relación a los procedimientos externos, estamos convencidos de que los inspectores del control por el Estado del puerto deberían preguntar si se han utilizado procedimientos internos y tener esto en cuenta al decidir si debe atenderse la reclamación y cómo. Reconocemos que según las circunstancias de cada caso, el inspector del control por el Estado del puerto puede estimar oportuno adoptar medidas respecto de una reclamación sino se utilizaron, parcial o totalmente, los procedimientos internos.

En dos párrafos que figuran entre corchetes bajo el título «Procedimientos externos» se reflejan diferencias de opinión. Será preciso estudiar más detenidamente las cuestiones contenidas en el mismo.

No obstante, confío en que este escrito haya logrado su objetivo, a saber, proporcionar información y orientación en materia de procedimientos de presentación de reclamaciones. Deseo comunicar a la Presidenta de la reunión que, en representación del Grupo de los Armadores, encomiendo esta labor al Subgrupo.

Anexo 5

Informe del Comité de Redacción sobre las definiciones

Recomendaciones

1. Ref.: Definición de «Gente de mar o marino», artículo I, 1, f)

Nueva definición propuesta y texto que debería añadirse al artículo I

1. *c)*, los términos «gente de mar» o «marino» se aplican a toda persona empleada o contratada, o que trabaje en la calidad que sea a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio;
2. A menos que se especifique lo contrario, el presente Convenio se aplicará a toda la gente de mar o marino.
3. Los párrafos 1, *c)*, *d)* y *e)*, donde se establecen las categorías de la gente de mar o marino, deberían retirarse de los artículos e insertarse donde se estime oportuno, a los fines de aclarar la aplicación de las disposiciones en la parte A del Código.
4. El párrafo 3, *ii)* debería eliminarse.

Observaciones

El Comité de Redacción concluyó que la mejor fórmula es una definición exhaustiva y simple de gente de mar o marino, que debería figurar en los artículos. Dicha definición se aplicará a todos los derechos y obligaciones, a menos que en el convenio se disponga lo contrario. Se requerirá una nueva disposición relativa al ámbito de aplicación de dicha definición. También será preciso definir las cuatro categorías de gente de mar o marino (capitán, oficiales, personal subalterno y otro personal), a los fines de clarificar la aplicación de algunas partes del Código. Deberá tomarse una decisión respecto de la ubicación de estas cuatro definiciones (en los artículos o en el Código) a medida que se avance en la redacción del convenio.

2. Ref.: Incorporación de una nueva definición de «empleador»

Se concluyó que debería conservarse la definición actual de armador, compatible con los convenios de la OIT y de la OMI. Se decidió también que el término «empleador» debería definirse en las partes pertinentes del Código, pero no en los artículos.

Anexo 6

Documento preliminar oficioso adicional al anteproyecto de convenio sobre las normas relativas al trabajo marítimo

1. En el anteproyecto de convenio elaborado para la reunión del Subgrupo del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre normas de trabajo marítimo, los Títulos 1 a 4 contenían las normas de trabajo marítimo propuestas para su inclusión en el nuevo convenio. La parte A del Código del nuevo instrumento propuesto comprendía, fundamentalmente, las normas obligatorias que figuraban en los convenios pertinentes. La parte B del mismo, de carácter no obligatorio, contenía las cuestiones de fondo de las recomendaciones pertinentes. Este documento se presenta como una base para las discusiones, y no como una propuesta concreta de texto.
2. En los comentarios sobre el anteproyecto se reconocía que era necesario proseguir la labor de redacción al objeto de que el nuevo convenio fuera ampliamente ratificado en el plazo más breve posible. Si el nuevo convenio conservara la forma del anteproyecto examinado sería difícil que los parlamentos nacionales tuvieran tiempo de estudiarlo y menos aún de aprobar todas sus disposiciones. Una manera de seguir adelante con la tarea encomendada sería recurrir al procedimiento utilizado por el Grupo de alto nivel en octubre de 2002, a saber, transferir parte de las normas que contuvieran especificaciones detalladas de la parte A a la parte B del Código. En sus comentarios generales que figuraban en las frases introductorias del anteproyecto, la Oficina había propuesto que las disposiciones de la parte A que no fueran fundamentales desde la perspectiva del Programa de Trabajo Decente, o que no contribuyeran a asegurar reglas del juego equitativas, podrían transferirse a la parte B, siempre que la parte A fuera suficientemente exhaustiva, es decir, que cubriera todos los aspectos de la aplicación que se considerasen necesarios para que, en virtud de los procedimientos internacionales de supervisión, el Estado del pabellón y el Estado del puerto pudiesen controlar su cumplimiento. Tales disposiciones deberían expresarse en términos vinculantes, aunque a veces podrían ser de carácter general. La Oficina ha solicitado su opinión al Subgrupo, entre otros aspectos, sobre cómo podría aplicarse un enfoque de ese tipo respecto de las disposiciones concretas contenidas en el anteproyecto del convenio.
3. El propósito del presente addendum es ayudar a los debates del Subgrupo sobre ese punto recurriendo a un ejemplo. En el anexo a dicho addendum se incorporó un ejemplo relativo a las disposiciones referentes a la repatriación (Regla 2.6, sección A2.6 de la parte A del Código y sección B2.6 de la parte B del mismo). Las disposiciones específicas que figuran en la parte A del Código se transfirieron a la parte B del mismo y figuran en un recuadro. A su vez, las disposiciones generales que se referían a cuestiones de fondo se transfirieron a la parte A, donde figuran en negritas. El anexo también muestra cómo rezaría la parte B del Código una vez incluidas las adiciones correspondientes que proceden de la parte A, y realizados los ajustes que convenga.
4. En el ejemplo proporcionado, la Oficina ha perseguido los siguientes objetivos:
 - facilitar la ratificación de las disposiciones relativas a la repatriación quitando cualquier prescripción detallada de las disposiciones obligatorias;
 - evitar todo menoscabo de las normas existentes, asegurándose de que las disposiciones generales tengan un ámbito de aplicación similar al de las disposiciones de detalle que sustituirían, y
 - velar porque cuando se consideren conjuntamente las disposiciones generales contenidas en la parte A con las disposiciones detalladas (y no vinculantes) de la parte B, todas sean suficientemente claras y permitan a los inspectores nacionales y organismos internacionales de supervisión determinar si los Estados Miembros cumplen o no sus obligaciones en virtud del convenio.
5. La opinión del Subgrupo respecto de la medida en que se hayan logrado esos u otros objetivos necesarios será de gran utilidad a la hora de elaborar otros textos.

Anexo

*Regla 2.6. – Repatriación*¹

1. La gente de mar deberá tener derecho a ser repatriada sin que ello le suponga ningún gasto.
2. El Código deberá especificar:
 - a) las circunstancias en las que se deberá efectuar la repatriación, cuando por causas necesarias o justificadas se pone fin o se interrumpe el enrolamiento o el contrato de empleo;
 - b) los medios que se utilizarán para repatriar a la gente de mar, y
 - c) las responsabilidades respectivas de los armadores y de los Estados Miembros.

*Código, parte A: sección A.2.6. Repatriación*²

I. Derecho a repatriación

1. La gente de mar tendrá derecho a ser repatriada en las circunstancias siguientes:
 - a) cuando un contrato de duración determinada o para un viaje específico expire en el extranjero (C166A2/1a), y
 - b) cuando su contrato de trabajo o de enrolamiento expire o ponga término al mismo:**
 - i) el armador, o bien**
 - ii) la gente de mar, por motivos justificados; y también**
 - iii) cuando hayan cesado de estar en condiciones de desempeñar sus funciones en virtud del contrato de trabajo o de enrolamiento, o no se pueda esperar que las desempeñen en vista de circunstancias específicas.**

[Texto transferido a la parte B]

- b) *cuando expire el período de preaviso dado de conformidad con las disposiciones del contrato de enrolamiento o del contrato de trabajo de la gente de mar;*
- c) *en caso de enfermedad o de accidente o de cualquier otra razón médica que exija su repatriación, a reserva de la correspondiente autorización médica para viajar;*
- d) *en caso de naufragio;*
- e) *cuando el armador no pueda seguir cumpliendo sus obligaciones legales o contractuales como empleador de la gente de mar a causa de quiebra, venta del buque, cambio de matrícula del buque o por cualquier otro motivo análogo;*
- f) *cuando un buque se dirija hacia una zona de guerra, tal como la definen la legislación nacional o los convenios colectivos, a la cual la gente de mar no consienta ir, y*
- g) *en caso de terminación o interrupción del empleo de la gente de mar como consecuencia de un laudo arbitral o de un convenio colectivo, o en caso de terminación del empleo, o por cualquier otro motivo similar. (C166A2/1)*

2. La legislación nacional o los convenios colectivos deberán prescribir:
 - a) **la naturaleza de las circunstancias en que la gente de mar tiene derecho a ser repatriada en virtud de lo dispuesto en los párrafos b) y c) *supra*;**
 - b) la duración máxima del período de servicio a bordo al término del cual el marino tiene derecho a la repatriación. Tal período será inferior a doce meses. (C166A2/2)

¹ Véase documento STWGMLS/2003/1, pág. 37.

² Véase documento STWGMLS/2003/1, pág. 47.

II. Destinos a los cuales podrá repatriarse a la gente de mar

1. Todo Miembro establecerá, mediante la legislación nacional, los puntos de destino a los cuales podrá repatriarse a la gente de mar. (C166A3/1) **Entre éstos deberán figurar los países con los que la gente de mar estime tener lazos importantes.**

[Texto transferido a la parte B]

*2. Los puntos de destino así prescritos **deberían** incluir el lugar que el marino aceptó como lugar de contratación, el lugar estipulado por convenio colectivo, el país de residencia del marino o cualquier otro lugar convenido entre las partes en el momento de la contratación. El marino **tendrá** el derecho a elegir, de entre los diferentes puntos de destino prescritos, el lugar al que desea que se le repatrie. (C166A3/2)*

III. Disposiciones para la repatriación

1. Incumbirá al armador la responsabilidad de organizar la repatriación por medios apropiados y rápidos. El medio de transporte normal será la vía aérea. (C166A4/1)
2. La gente de mar que ha de ser repatriada deberá poder obtener su pasaporte y otros documentos de identidad a los fines de la repatriación. (C166A6)
3. El costo de la repatriación lo sufragará el armador. (C166A4/2) **Dicho costo deberá incluir, por lo menos, el costo del viaje, la alimentación, el alojamiento y la atención médica o servicios necesarios durante el viaje.**
4. Cuando la repatriación haya tenido lugar por haberse reconocido a un marino culpable, de conformidad con la legislación nacional o con los convenios colectivos, de una infracción grave de las obligaciones que entraña su empleo, ninguna disposición de la presente sección del Código menoscabará el derecho de recuperar del marino total o parcialmente el costo de su repatriación, de conformidad con la legislación nacional o con los convenios colectivos. (C166A4/3)

[Texto transferido a la parte B]

*5. Los costos que debe sufragar el armador **deberían** incluir:*

- a) el pasaje hasta el punto de destino elegido para la repatriación, de conformidad con la sección II supra;*
- b) el alojamiento y la alimentación desde el momento en que la gente de mar abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación;*
- c) la remuneración y las prestaciones de la gente de mar desde el momento en que abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación, si ello está previsto en la legislación nacional o en los convenios colectivos;*
- d) el transporte de 30 kgs. de equipaje personal de la gente de mar hasta el punto de destino elegido para la repatriación, y*
- e) el tratamiento médico, si es necesario, hasta que el estado de salud de la gente de mar le permita viajar hasta el punto de destino elegido para la repatriación. (C166A4)*

*6. **No debería** descontarse de las vacaciones retribuidas devengadas por la gente de mar el tiempo invertido en espera de la repatriación ni el tiempo invertido en el viaje de repatriación. (C166A7)*

*7. Se **debería** considerar la repatriación efectuada cuando la gente de mar haya sido desembarcada en un punto de destino establecido de conformidad con las disposiciones de la sección II supra, cuando se procure a la gente de mar un empleo conveniente a bordo de un buque que se dirija a alguno de los puntos de destino, o cuando la gente de mar no reivindique su derecho a la repatriación dentro de un plazo razonable de tiempo que se definirá mediante la legislación nacional o en convenios colectivos. (C166A8, C55A6/4)*

5. El armador no podrá exigir de la gente de mar, al comienzo de su empleo, ningún anticipo con miras a sufragar el costo de su repatriación, ni tampoco podrá deducir dicho costo de la remuneración u otras prestaciones a que tenga derecho el marino, salvo en las condiciones estipuladas en el párrafo 4 *supra*. (C166 A4/5)
6. La legislación nacional no obstaculizará los derechos del armador a recuperar el costo de la repatriación de la gente de mar no empleada por él del empleador de dicha gente de mar. (C166 A4/6)

IV. Obligaciones de los Miembros en materia de repatriación

1. Si un armador no toma las disposiciones necesarias para la repatriación de la gente de mar que tenga derecho a ella o no sufraga el costo de la misma:
 - a) la autoridad competente del Miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque organizará la repatriación de la gente de mar y asumirá el costo de la misma; en caso de no hacerlo, el Estado de cuyo territorio deba ser repatriada la gente de mar o el Estado del cual sea nacional la gente de mar podrán organizar su repatriación y recuperar el costo de la misma del Miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque;
 - b) el Miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque podrá recuperar del armador los gastos ocasionados por la repatriación de la gente de mar, y
 - c) los gastos de repatriación no correrán en ningún caso a cargo de la gente de mar, salvo en las condiciones estipuladas en el párrafo 4 de la sección III *supra*. (C166A5)
2. Todo Miembro facilitará la repatriación de la gente de mar que presta servicios en buques que atracan en sus puertos o que atraviesan sus aguas territoriales o vías internas de navegación, así como su reemplazo a bordo. (C166A10)

V. Control de la aplicación

1. El texto del presente convenio deberá estar a la disposición de los miembros de la tripulación en un idioma apropiado, en todo buque matriculado en el territorio de un Miembro para el cual el convenio se halle en vigor. (C166A12)

VI. Disposición transitoria

1. Todo Miembro que:
 - a) haya ratificado el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23), y
 - b) no haya ratificado el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166),podrá especificar, en una declaración anexa a su ratificación del presente convenio, que desea seguir aplicando las disposiciones del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23), durante un período transitorio que no excederá de [tres] años a partir de la fecha en que el presente convenio entre en vigor para este Miembro.
2. Durante dicho período transitorio, se considerará que el Miembro cumple con lo dispuesto en la presente sección, en la medida en que dé cumplimiento a las disposiciones del convenio a que se hace referencia en el apartado a) del párrafo 1 *supra*.

*Código, parte B, sección B.2.6. – Repatriación*³

I. Derecho de repatriación

1. En virtud de lo dispuesto en los párrafos b) y c) de la sección I de la parte A *supra*, todo marino tendrá derecho a ser repatriado:
 - a) cuando expire el período de preaviso, dado de conformidad con las disposiciones del contrato de trabajo de enrolamiento o del contrato de trabajo de la gente de mar;
 - b) en caso de enfermedad o de accidente o de cualquier otra razón médica que exija su repatriación, a reserva de la correspondiente autorización médica para viajar;
 - c) en caso de naufragio;
 - d) cuando el armador no pueda seguir cumpliendo sus obligaciones legales o contractuales como empleador de la gente de mar a causa de quiebra, venta del buque, cambio de matrícula del buque o por cualquier otro motivo análogo;
 - e) cuando un buque se dirija a una zona de guerra, tal como la define la legislación nacional o los convenios colectivos, a la cual la gente de mar no consienta ir, y

³ Véase documento STWGMLS/2003/1, pág. 59.

-
- f) en caso de terminación o interrupción del empleo de la gente de mar como consecuencia de un laudo arbitral o de un convenio colectivo, o en caso de terminación del empleo o por cualquier otro motivo similar. (C166A2/1)
2. Al determinar la duración máxima del período de servicio a bordo al término del cual el marino tiene derecho a la repatriación, de conformidad con el párrafo 2 de la sección I de la parte A *supra*, deberán tenerse en cuenta los factores que afectan al medio ambiente de trabajo de la gente de mar. Todo Miembro deberá, en la medida de lo posible, esforzarse por reducir ese período en función de los cambios tecnológicos y podrá inspirarse en las recomendaciones formuladas por la Comisión Paritaria Marítima. (C166A2/2)
 3. Si después de haber servido al menos durante cuatro meses en su primer viaje al extranjero en un buque que se dedique a la navegación marítima, se pone de manifiesto que un marino menor de 18 años no es apto para la vida marinera, debería tener la posibilidad de ser repatriado, sin gastos para él, en el primer puerto de escala que se preste a ello y en que haya servicios consulares del país, sea de la bandera del buque, sea de la nacionalidad del joven marino. Debería notificarse tal repatriación, con las razones que la motivaron, a la autoridad que expidió la documentación que permitió al joven marino embarcarse. (R153P6 1))

II. Destinos a los cuales podrá repatriarse a la gente de mar

1. Los puntos de destino prescritos en la sección II de la parte A *supra* deberían incluir:
 - a) el lugar que el marino aceptó como lugar de contratación;
 - b) el lugar estipulado en el convenio colectivo;
 - c) el país de residencia del marino, o bien
 - d) cualquier otro lugar convenido entre las partes en el momento de la contratación.
2. El marino debería tener derecho a elegir, de entre los diferentes puntos de destino prescritos, el lugar al que desea ser repatriado. (C166A3/2)

III. Disposiciones para la repatriación

1. El costo de la repatriación, que sufragará el armador en virtud de lo dispuesto en la sección III de la parte A *supra*, debería incluir:
 - a) el pasaje hasta el punto de destino elegido para la repatriación de conformidad con la sección II *supra*;
 - b) el alojamiento y la alimentación desde el momento en que la gente de mar abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación;
 - c) la remuneración y las prestaciones de la gente de mar desde el momento en que abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación, si ello está previsto en la legislación nacional o en los convenios colectivos;
 - d) el transporte de 30 kgs. de equipaje personal de la gente de mar hasta el punto de destino elegido para la repatriación, y
 - e) el tratamiento médico, si es necesario, hasta que el estado de salud de la gente de mar le permita viajar hasta el punto de destino elegido para la repatriación. (C166A4/4)
2. No debería descontarse de las vacaciones retribuidas devengadas por la gente de mar el tiempo invertido en espera de la repatriación ni el tiempo invertido en el viaje de repatriación. (C166A7)
3. El armador debería sufragar el costo de la repatriación hasta que la gente de mar haya sido desembarcada en un punto de destino prescrito de conformidad con las disposiciones de la sección II de la parte A *supra*, o se le procure un empleo conveniente a bordo de un buque que se dirija a alguno de los puntos de destino ya mencionados. (C166A8, C55A6/4)
4. El derecho de repatriación se extingue cuando la gente de mar de que se trate no reivindique su derecho a la repatriación dentro de un plazo razonable de tiempo que se definirá mediante la legislación nacional o convenio colectivo. (C166A8)

IV. Obligaciones de los Miembros en materia de repatriación

1. Siempre que un marino tenga derecho a ser repatriado de conformidad con las disposiciones que figuran en la parte A *supra*, y tanto el armador como el Miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque incumplan la obligación que les impone el convenio de organizar su repatriación y de

asumir el costo de la misma, el Estado de cuyo territorio deba ser repatriado el marino, o el Estado del cual el marino sea nacional, debería organizar dicha repatriación y recuperar el costo de la misma del Miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque, de conformidad con la sección IV de la parte A *supra*. (R174)

2. Todo Miembro que haya sufragado los gastos de repatriación en virtud de las disposiciones de la sección IV de la parte A *supra*, podrá inmovilizar, o solicitar la inmovilización de los buques del armador de que se trate hasta que se proceda al reembolso, de conformidad con lo dispuesto en dicha sección.
3. Debería prestarse la máxima asistencia práctica posible a la gente de mar abandonada en puertos extranjeros, en espera de su repatriación. (R173P21 1))
4. En caso de demora en la repatriación de gente de mar, la autoridad competente debería velar por que se informe de ello inmediatamente al representante consular o local del Estado cuyo pabellón enarbola el buque. (R173P21 2))
5. Todo Miembro debería, en particular, garantizar que se adopten debidamente medidas para:
 - a) la repatriación de un marino empleado en un buque matriculado en un país extranjero que quede en tierra en un puerto extranjero por razones ajenas a su voluntad:
 - i) al puerto de enrolamiento;
 - ii) a un puerto de su propio país o del país donde esté su centro habitual de actividad profesional;
 - iii) a otro puerto convenido entre el marino interesado y el capitán o el armador, con la aprobación de la autoridad competente o a reserva de otras garantías apropiadas;
 - b) la asistencia médica y la manutención de la gente de mar empleada en un buque matriculado en un país extranjero que sea desembarcada en un puerto extranjero a causa de enfermedad o lesión sufrida al servicio del buque y que no sea imputable a falta intencionada del interesado. (R107P2)

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Government representatives
Représentants des gouvernements
Representantes de los gobiernos

ALGERIA ALGÉRIE ARGELIA

M. Mohamed Khenidjou, chef de projet au niveau de la Direction de la marine marchande, ministère des Transports, Alger

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

M. Abdallah Hafsi, administrateur principal des affaires maritimes, Administration maritime locale, Alger

BAHAMAS

Captain Douglas Bell, Deputy Director, Bahamas Maritime Authority, London

BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA

M. Leo Huylebroeck, conseiller, Service public fédéral mobilité et transport, Transport maritime, Bruxelles

BULGARIA BULGARIE

Ms. Iliana Hristova, Senior Expert, Bulgarian Maritime Administration, Ministry of Transport and Communications, Sofia

CANADA CANADÁ

Mr. Donald Roussel, Director, Personnel Standards and Pilotage, Transport Canada, Ottawa

CHINA CHINE

Mr. Xiaojie Zhang, Director, Department of International Cooperation MOC, Beijing

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Zhang Yueliang, Deputy Director, Department of Personnel and Labour, Beijing

Mr. Li Zhuo, Department of Seafarers, Maritime Safety Administration of P.R.C, Beijing

COLOMBIA COLOMBIE

Sra. Victoria González Ariza, Ministra Consejera, Misión Permanente de Colombia en Ginebra

CYPRUS CHYPRE CHIPRE

Captain Andreas Constantinou, Senior Marine Surveyor, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Work, Lemesos

Adviser/Conseillère technique/Consejera técnica

Ms. Chryso Demetriou, Merchant Shipping Officer A, Head of Ships Registry, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Work, Lemesos

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Ms. Birgit Sølling Olsen, Director of Shipping Policy, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Frantz Miller, Head of Centre for Seafarers and Fishermen, Education and Register of Shipping, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Mr. Philippe Bauchy, Special Adviser, Centre for Seafarers and Fishermen, Education and Register of Shipping, Danish Maritime Authority, Copenhagen

ECUADOR EQUATEUR

Sr. Luis Espinosa-Salas, Segundo Secretario, Misión Permanente de Ecuador en Ginebra

ESTONIA ESTONIE

Ms. Gerli Koppel, Executive Officer of Maritime Division, Ministry of Economic Affairs and Communications, Aviation and Maritime Department, Tallinn

FRANCE FRANCIA

M. Jean-Marc Schindler, administrateur en chef des affaires maritimes, Direction des affaires économiques et financières, ministère des Affaires étrangères, Paris

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

M. Xavier Marill, assistant du président du groupe de travail de haut niveau, secrétariat d'Etat aux transports et à la mer, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme, du Logement et de la Mer, Paris

M. Alain Moussat, chef du Bureau de l'inspection du travail maritime, secrétariat d'Etat aux transports et à la mer, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, Bureau de l'inspection du travail, Paris

M. Philippe Illionnet, sous-directeur des gens de mer, ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme, du Logement et de la Mer, Paris

M^{me} Bernadette Fougereuse, adjointe au chef du Bureau de l'inspection du travail maritime, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, Paris

M^{me} Marie Guillou, expert, Sous-direction de la sécurité maritime, ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme, du Logement et de la Mer, Paris

M. Jean-François Jouffray, sous-directeur des affaires juridiques et internationales, Etablissement national des invalides de la marine, Paris

M. Fabien Joret, Bureau des relations internationales, ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme, du Logement et de la Mer, Paris

M. Bruno Dupuis, directeur adjoint du travail, chargé de mission – cellule BIT, Délégation aux affaires européennes et internationales, Paris

M. Jérôme Saddier, premier secrétaire, Mission permanente de la France à Genève

GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Mr. Ralf Dembkowsky, referent im Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, Berlin

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Dr. Jan Dirks, Forschungszentrum Arbeit, Umwelt, Technik, Universität Bremen, Bremen

Mr. Valentin Klotz, Social Counsellor, Permanent Mission of Germany in Geneva

Mr. Jürgen Göpel, Sachbearbeiter, Referat, Bonn

GREECE GRÈCE GRECIA

Cdr H.C.G. George Boumpopoulos, Head of Seamen's Labour Division, Ministry of Mercantile Marine, Piraeus

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Christos Papakonstantinou, Official, Seamen's Labour Division, Ministry of Mercantile Marine, Piraeus

INDIA INDE

Ms. Neera Malhotra, Deputy Director-General of Shipping, Ministry of Shipping, Directorate General of Shipping, Mumbai

INDONESIA INDONÉSIE

Ms. Tati Hendarti, Head of Multilateral Cooperation, Bureau of Public Relations and International Cooperation, Department of Manpower and Transmigration, Jakarta

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Ade Padmo Sarwono, First Secretary, Permanent Mission of the Republic of Indonesia in Geneva

**ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D'IRAN
REPÚBLICA ISLÁMICA DEL IRÁN**

Mr. Amir Badpa, Legal Adviser of P.S.O., Ports and Shipping Organization, Tehran

IRAQ

Mr. Omar Naji, Permanent Mission of Iraq in Geneva

ITALY ITALIE ITALIA

Sr. Luigi Trento, Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Direzione Generale della Tutela delle Condizioni di Lavoro, Roma

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Giuseppe Alati, Director of Maritime Safety Division, Direzione Generale per la Navigazione, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma

Sra. Stefania Moltoni, Head of Seafarers Division, Direzione Generale per la Navigazione, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma

JAPAN JAPON JAPÓN

Mr. Tatsuya Teranishi, Director, Seafarers' Labour Standard Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokyo

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Shinobu Nogawa, Legal Adviser, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokyo

Mr. Shinichi Kuroiwa, Officer, Seafarers' Labour Standards Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokyo

Mr. Ichiro Takahashi, First Secretary, Permanent Mission of Japan in Geneva

KENYA

Mr. Raha M. Jilo, Senior Legal Officer, Kenya Ports Authority, Mombasa

REPUBLIC OF KOREA RÉPUBLIQUE DE CORÉE REPÚBLICA DE COREA

Mrs. Shin-Hee Cho, Director, Seafarers and Labour Policy Division, Shipping and Logistic Bureau, Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, Seoul

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Sang-Won Ji, Professor, Maritime Sciences College, Korea Maritime University, Busan

Mr. Yeong Woo Jeon, Professor, Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology, Busan

Mr. Dae-Yul Chong, Professor, Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology, Busan

LIBERIA LIBÉRIA

Mr. Joseph Keller, Vice-President and General Manager, Liberian International Ship and Corporate Registry, Monrovia

Mr. Jeremy M.S. Smith, Maritime Policy Adviser, Liberian International Ship and Corporate Registry, New York

LITHUANIA LITUANIE LITUANIA

Mr. Robertas Tarasevicius, Deputy Director, Lithuanian Maritime Safety Administration, Klaipeda

LUXEMBOURG LUXEMBURGO

M. Marc Siuda, Commissariat aux affaires maritimes, Luxembourg

MALAYSIA MALAISIE MALASIA

Mr. Khairudin Abbas, Assistant Principal Director, Marine Department, Port Klang

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Wan Setapa Wan Zulkfli, Labour Attaché, Permanent Mission of Malaysia in Geneva

MALTA MALTE

Mr. Anthony Mangion, Registrar of Ships, Merchant Shipping Directorate, Malta Maritime Authority, Valletta

MEXICO MEXIQUE MÉXICO

Sra. Dulce María Valle, Consejera, Misión Permanente de México en Ginebra

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. José Luis Herrera Vaca, Unidad de Asuntos Internacionales, Petroles Mexicanos, México

Sr. Angel Suárez Vallejo, Capitán de Mar, Agregado Marítimo ante la OMI, Embajada de México ante el Reino Unido, Londres

Sr. José Luis Sánchez, Capitán de Navío, Secretaría de la Marina, París

MOROCCO MAROC MARRUECOS

M^{me} Siham Bouassa, conseillère, Mission permanente du Maroc à Genève

NAMIBIA NAMIBIE

Mr. Carl-Hermann Schlettwein, Permanent Secretary, Ministry of Labour, Windhoek

NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS

Mr. Rob De Bruijn, Senior Policy Adviser, Ministry of Transport, The Hague

Advisers/Conseillères techniques/Consejeras técnicas

Ms. Ingeborg Van Gasteren, Senior Policy Adviser, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, The Hague

Ms. Erlien Wubs, Adviser, Ministry of Social Affairs and Employment, The Hague

NIGERIA NIGÉRIA

Professor Bawuro Barkindo, Permanent Secretary, Federal Ministry of Transport, Abuja

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. O. Clement Illoh, Assistant Director, Federal Ministry of Labour and Productivity, Inspectorate Department, Abuja

Mr. John Jibo Idakwoji, Assistant Chief Administrative Officer, Federal Ministry of Transport, Abuja

Mr. Chiedorie B. Ezeasor, Secretary to Board/ Director Legal Services, Joint Dock Labour Industrial Council, Lagos

NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Mr. Georg Trzebinski Smefjell, Assistant Director of Department, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Haakon Storhaug, Principal Surveyor, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

PANAMA PANAMÁ

Sr. Arsenio Domínguez, Jefe de la Oficina Regional – Europa, Autoridad Marítima de Panamá, Londres

PHILIPPINES FILIPINAS

Ms. Yolanda Porschwitz, Labour Attaché, Permanent Mission of the Philippines in Geneva

POLAND POLOGNE POLONIA

Ms. Teresa Wrzesniewska, Department of Maritime and Inland Administration, Ministry of Infrastructure, Warsaw

PORTUGAL

Sr. António Caneco Pereira, chef du Département du personnel de la mer, Institut de la mer et des transports maritimes, Lisboa

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sra. Maria Teresa Paccetti Correia, Juriste, Direction générale des conditions du travail, ministère du Travail et de la Sécurité sociale, Lisboa

Sr. Paulo Bárcia, Conseiller, Permanent Mission of Portugal in Geneva

SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA

Ms. F. Lindiwe N. Lusenga, Counsellor, Permanent Mission of South Africa in Geneva

SWEDEN SUÈDE SUECIA

Mr. Rolf Gotare, Principal Administrative Officer, Swedish Maritime Administration, Norrköping

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Leif Remahl, Senior Administrative Officer, Swedish Maritime Administration, Stockholm

**SYRIAN ARAB REPUBLIC REPUBLIQUE ARABE SYRIENNE
REPÚBLICA ARABE SIRIA**

Dr. Hussein Ali, Third Secretary, Permanent Mission of the Syrian Arab Republic in Geneva

THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA

Mr. Pakorn Amornchewin, Minister Counsellor, Permanent Mission of Thailand in Geneva

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Nikordej Balankura, First Secretary, Permanent Mission of Thailand in Geneva

TUNISIA TUNISIE TÚNEZ

M. Mohamed Fersi, sous directeur exceptionnel de la formation maritime, Direction générale de la marine marchande, ministère des Technologies, de la Communication et du Transport, Tunis

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

M. Karem Mansour, directeur des gens de mer, ministère des Technologies, de la Communication et du Transport, Office de la marine marchande et des ports, La Goulette

M^{me} Ilhem Ammar, conseillère des affaires étrangères, Mission permanente de la Tunisie à Genève

TURKEY TURQUIE TURQUÍA

Mr. Mustafa Dinç, Head of Department, Ministry of Labour and Social Security, Ankara

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Bilal Kazan, Engineer, Undersecretariat for Maritime Affairs, Ankara

**UNITED ARAB EMIRATES EMIRATS ARABES UNIS
EMIRATOS ARABES UNIDOS**

Mr. Omar Mohamad Bamatraf, Director of Inspection Department, Ministry of Labour and Social Affairs, Abu Dhabi

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Yousif Gaafar Sirag El Nour, Labour Expert, Ministry of Labour and Social Affairs, Abu Dhabi

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mrs. Mary Martyn, Head of Seafarer Health and Safety Branch, Maritime Coastguard Agency, Southampton

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Michael Lines, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

Mrs. Anne Johnson, Policy Adviser, Department for Work and Pensions, Joint International Unit, London

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Mr. Edmund T. Sommer, Assistant Chief Counsel, Division of General Law, International Law and Litigation, Maritime Administration, Washington DC

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Joseph J. Angelo, Director of Standards Directorate, United States Coast Guard, Washington DC

Mr. Robert S. Hagen, Labor Attaché, United States Permanent Mission in Geneva

Mr. Christopher Krusa, Maritime Labor and Training Specialist, Office of Associate Administrator for Policy and International Trade, Maritime Administration, Washington DC

Mr. James J. Zok, Associate Administrator for Shipping Analysis and Cargo Preference, Maritime Administration, Washington DC

Shipowners' representatives
Représentants des armateurs
Representantes de los armadores

Captain Koichi Akatsuka, General Manager, Japanese Shipowners' Association, London

Mr. Joe Cox, President, Chamber of Shipping of America, Washington DC

Mr. David Dearsley, Secretary of the Shipowners' group to the Joint Maritime Commission, Deputy Secretary-General, International Shipping Federation, London

Mr. Sabyasachi Hajara, Director, The Shipping Corporation of India Ltd., Mumbai

Mr. Dierk Lindemann, Managing Director, German Shipowners' Association, Hamburg

Mr. John Lusted, Consultant, United Kingdom Chamber of Shipping, London

Ms. Edith Midelfart, Attorney-at-Law, Norwegian Shipowners' Association, Oslo

Mr. Lachlan Payne, Chief Executive, Australian Shipowners' Association, Port Melbourne

Mr. Carlos Salinas, Chairman and President, Filipino Shipowners' Association, Manila

Shipowners' advisers
Conseillers techniques des armateurs
Consejeros técnicos de los armadores

Mr. Simon Bennett, International Shipping Federation, London

Mr. Chris Horrocks, Secretary-General, International Shipping Federation, London

Mr. Thomas Kazakos, General Secretary, Cyprus Shipping Council, Limassol

Captain Pieter Sprangers, Work Environment, Education and Recruiting Adviser, Göteborg

Mr. Tim Springett, United Kingdom Chamber of Shipping, London

Mr. Yasuhisa Tsujimoto, Managing Director, The Japanese Shipowners Association, London

Ms. Pia E. Voss, Director, Danish Shipowners Association, Copenhagen

Seafarers' representatives
Représentants des gens de mer
Representantes de la gente de mar

Sr. Severino Almeida, Presidente Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF), Rio de Janeiro

Mr. Abdulrahman Chande, General Secretary, Tanzania Seamen's Union (TASU), Zanzibar

Mr. Padraig Crumlin, National Secretary, Maritime Union of Australia (MUA), Sydney

Mr. Yuji Iijima, All-Japan Seamen's Union (JSU), Tokyo

Mr. Jose Raul V. Lamug, Assistant to the President, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Manila

Mr. Brian Orrell, General Secretary, NUMAST, London

Mr. Agapios Tselentis, Director International Department, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Piraeus

Mr. Arie Leenderf Verhoef, Consultant, Federatie van Werknemers in de Zeevaart (FWZ), Gorinchem

Mr. Jon Whitlow, Secretary of the Seafarers' group to the Joint Maritime Commission, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Seafarers' advisers
Conseillers techniques des gens de mer
Consejeros técnicos de la gente de mar

Dr. Selim Ataergin, Turkish Seafarers' Union, Istanbul
Mrs. Claudia Bennett, Assistant Legal Adviser, International Transport Workers' Federation, London
Mr. Henrik Berlau, Secretary, Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD), Copenhagen
Mr. Alexander Chernyakovskiy, Legal Adviser of the SUR Arctic Regional Organization, Seafarers' Union of Russia, Moscow
Mr. Mark Dickinson, Executive Officer, NUMAST, London
Mr. Goran Hansson, SEKO Facket för Service Och Kommunikation, Göteborg
Mr. Niels Jorgen Hilstrom, Local Chairman, Metal Sofart, Copenhagen
Mr. Hideo Ikeda, Director of International Affairs, All-Japan Seamen's Union, Tokyo
Mr. Katsuji Taki, International Transport Workers' Federation, London
Mr. Pavel Viaznikov, Foreign Relations Officer, Seafarers' Union of Russia, Moscow

**Representatives of United Nations, specialized agencies
and other official international organizations**

**Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées
et d'autres organisations internationales officielles**

**Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados
y de otras organizaciones internacionales oficiales**

European Union (EU)

Union européenne

Unión Europea

Ms. Christina Vartsos Tzannetakis, Official Administrator, Brussels

International Civil Aviation Organisation (ICAO)

Organisation de l'aviation civile internationale

Organización de Aviación Civil Internacional

Ms. Mary Mcmunn, Chief, Facilitation Section, Montreal

International Maritime Organization (IMO)

Organisation maritime internationale

Organización Marítima Internacional

Mr. Milhar Fuazudeen, Technical Officer, STCW and Human Element Section, Maritime Safety Division,
London

Representatives of non-governmental international organizations
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales
Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)
Confédération internationale des syndicats libres
Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres

Ms. Anna Biondi, Assistant Director, ICFTU, Geneva

International Organisation of Employers
Organisation internationale des employeurs (OIE)
Organización Internacional de Empleadores

Mr. Jean Dejardin, Adviser, Geneva

Mr. André Yuren, Adviser, Geneva