

**Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel  
sobre las normas relativas al trabajo marítimo  
(segunda reunión)**

Ginebra  
14-18 de octubre de 2002

---

## **Informe final**

### **Introducción**

1. El Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo (en adelante, el «Grupo de alto nivel») se congregó en su segunda reunión celebrada en la Oficina Internacional del Trabajo, del 14 al 18 de octubre de 2002. El Grupo de alto nivel continuó con su labor, de conformidad con una decisión adoptada por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo en su 280.<sup>a</sup> reunión (marzo de 2001) y con una propuesta presentada unánimemente por la Comisión Paritaria Marítima en su 29.<sup>a</sup> reunión (enero de 2001), en la que se solicitaba el establecimiento de normas internacionales sobre el trabajo marítimo que fueran coherentes e incorporaran, en la medida de lo posible, la esencia de todas las diversas normas internacionales sobre el trabajo marítimo suficientemente actualizadas.

### **Composición del Grupo de alto nivel**

2. Asistieron a la reunión del Grupo de alto nivel 48 delegaciones gubernamentales con un total de 112 participantes; 22 delegados de los armadores, y 28 delegados de la gente de mar. Varias organizaciones no gubernamentales asistieron igualmente a la reunión.
3. A propuesta del Grupo Gubernamental, el Grupo de alto nivel eligió como Vicepresidente al Sr. Tatsuya Teranishi (miembro gubernamental, Japón) en sustitución del Sr. Takeshi Nishikawa, que no podía seguir desempeñando sus funciones por haber sido nombrado para otro cargo en su Gobierno. En consecuencia, la Mesa quedó constituida como sigue:

*Presidente:* Sr. Jean-Marc Schindler (miembro gubernamental, Francia)

*Vicepresidentes:* Sr. Tatsuya Teranishi (miembro gubernamental, Japón)

Sr. Lachlan Payne (miembro armador, Australia)

Sr. Brian Orrell (miembro de la gente de mar, Reino Unido)

---

Los Grupos eligieron sus Mesas como sigue:

*Grupo Gubernamental*

Presidente: Sr. C.H.G. Schlettwein (Namibia)  
Vicepresidente: Sr. Young-Moon Park (República de Corea)  
Secretario: Sr. Georg Smeffjell (Noruega)

*Grupo de los Armadores*

Presidente y portavoz: Sr. Dierk Lindemann (Alemania)  
Vicepresidente: Sr. Joe Cox (Estados Unidos)  
Secretario: Sr. David Dearsley (Federación Internacional de Armadores)

*Grupo de la Gente de Mar*

Presidente y portavoz: Sr. Brian Orrell (Reino Unido)  
Vicepresidente: Sr. Thomas Tay (Singapur)  
Secretario: Sr. Jon Whitlow (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte)

## **Declaraciones iniciales**

4. La Presidenta del Subgrupo del Grupo de alto nivel informó acerca del resultado de la reunión celebrada en Ginebra del 24 al 28 de junio de 2002, cuyo informe figuraba en el documento STWGMLS/2002/12. Recordó las discusiones sobre cuatro cuestiones que exigían decisiones por parte del Grupo de alto nivel, a saber, consolidar los mecanismos de control del cumplimiento de la normativa, entre otros, poniendo mayor énfasis en el control por el Estado rector del puerto, la certificación por el Estado del pabellón, la estructura de un instrumento y la formación de la gente de mar. Recordó al Grupo de alto nivel las conclusiones del Subgrupo relativas a las condiciones de aplicación, el ámbito de aplicación, la estructura y un procedimiento simplificado de enmienda. Insistió en la necesidad de mantener el capital en materia de ratificaciones del Convenio núm. 147, uno de los instrumentos de la OIT más importantes y que un elevado número de Estados había ratificado.
5. La Secretaria General Adjunta presentó los informes elaborados por la Oficina. En el anexo 1 del presente informe figuraba la lista completa de los documentos sometidos a la consideración del Grupo de alto nivel. El documento principal (TWGMLS/2002/3) presentaba una propuesta de estructura para el nuevo convenio. Era preciso desarrollar ese texto a la luz de las decisiones adoptadas por el Grupo de alto nivel en numerosas esferas, entre otras, las definiciones y el ámbito de aplicación. También se disponía de documentación fundamental sobre cumplimiento y control (TWGMLS/2002/4), así como sobre el procedimiento simplificado de enmienda (TWGMLS/2002/2). También llamó la atención sobre las ratificaciones recientes y la próxima entrada en vigor de determinados instrumentos sobre el trabajo marítimo de la OIT, en particular el Protocolo relativo a los Convenios núms. 147 y 180.
6. El Presidente del Grupo Gubernamental informó acerca de las discusiones que habían tenido lugar en las anteriores reuniones del Grupo. Con respecto al método de trabajo, su Grupo prefería que éste se realizara en sesión plenaria para tomar decisiones que facilitaran las indicaciones necesarias para la redacción del instrumento. Su Grupo estaba de acuerdo

---

con un enfoque de cuatro niveles, con Artículos, Reglas, Normas y Recomendaciones. Independientemente de cómo se les designara, los tres primeros serían vinculantes y el último optativo. Las Normas y las Recomendaciones equivaldrían a los Códigos A y B del Convenio STCW (Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar) de la OMI. Algunos miembros de su Grupo apoyaban el enfoque del Convenio MARPOL (Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques) consistente en «comparar y elegir» al momento de ratificar el instrumento. Sin embargo, tal flexibilidad no debería menoscabar el impacto del mismo. Los artículos se deberían enmendar mediante un procedimiento explícito. Se podría contemplar un procedimiento de enmienda tácito para los niveles 3 y 4, y posiblemente también para el nivel 2, siempre que no se introdujeran de manera subrepticia principios que se hallaran fuera del ámbito de aplicación de los artículos. El órgano encargado de enmendar el Convenio debería tener las calificaciones técnicas pertinentes. Deberían tomarse precauciones para impedir que las objeciones de los gobiernos se denegaran en el curso del proceso de enmienda. También se expresó amplio acuerdo sobre la necesidad de un cumplimiento y un control efectivos, pero estos asuntos seguían siendo objeto de discusión.

7. El portavoz de los armadores se mostró impresionado por los progresos realizados en menos de un año, es decir, desde que se celebró la primera reunión del Grupo de alto nivel, puesto que ya se tenía ante sí un primer anteproyecto de texto. Estaba seguro de que se alcanzarían las metas propuestas. Pero, antes de proseguir con la redacción del mismo, era preciso tomar decisiones que no iban a ser fáciles.
8. El Secretario del Grupo de los Armadores presentó el documento elaborado por la Federación Internacional de Armadores (ISF) que abordaba, en primer lugar, la organización de las labores, y llamaba la atención acerca de la dificultad de las decisiones que se habrían de tomar en un corto período de tiempo. A juicio de los armadores sería conveniente trabajar en pequeños grupos, pues no les parecía posible abordar todos los puntos en sesiones plenarias. Según los armadores, sobre la cuestión del cumplimiento había tres temas importantes, a saber: *a)* la extensión de un certificado a los buques que dieran cumplimiento a las normas laborales convenidas; *b)* la realización de auditorías, con anterioridad a la extensión del mencionado certificado, y *c)* los procedimientos contemplados para dar curso a las reclamaciones de la tripulación. La ISF señalaba además que había que ocuparse del ámbito de aplicación y de las definiciones. Por último, habría que examinar los procedimientos de enmienda. El orador concluyó insistiendo en que las inquietudes de su Grupo eran de orden práctico y no político.
9. El portavoz de la gente de mar felicitó a la Oficina por la calidad de los documentos puestos a disposición de la reunión. Observó sin embargo que la primera reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel había convenido que el futuro instrumento debía ser: «claro, simple y fácil de ratificar y aplicar». A su juicio, el Grupo de alto nivel debía atenerse a estos objetivos. El hecho de que algunos documentos fueran complejos y de difícil comprensión demostraba que era necesario simplificar y aclarar la información proporcionada. Si el objetivo del ejercicio propuesto consistía simplemente en refundir los textos existentes, como en el caso de la compilación de las normas del trabajo marítimo, la tarea no sería difícil. Destacó que sería preciso revisar el texto existente en su totalidad, y redactarlo con términos claros, simples y de fácil comprensión.
10. Seguidamente, se refirió a la intervención de la gente de mar en la presente reunión donde se había señalado que se debería elaborar un instrumento ampliamente ratificable. Hizo referencia a las conclusiones de la reunión de expertos sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional, celebrada en mayo de 2002, y su Declaración general que orientaría las labores del Grupo de alto nivel y que se centraba en el déficit de trabajo decente observado en la industria naviera. La gente de mar también opinaba que el nuevo instrumento debería traducirse en una mejora de la

---

situación de la gente de mar a bordo de los buques en el mundo entero. En otras palabras, debería ayudar a terminar de raíz con aquellos buques que navegaban en condiciones inferiores a las mínimas. Dicho instrumento debería constituir una verdadera Carta de Derechos de la gente de mar que no diera lugar a ambigüedades e hiciera posible que el trabajo decente a bordo de todos los buques fuera una realidad. La gente de mar proponía un enfoque completamente diferente constituido por un conjunto de medidas que despojarían al texto muchos detalles de orden prescriptivo. Respecto de la estructura del futuro instrumento, el primer nivel estaría constituido por los Artículos. En el segundo, el de las Reglas, deberían figurar los principios y derechos de la gente de mar. El resto del instrumento debería comprender una parte A vinculante y una parte B optativa que contendría las recomendaciones. Estaba de acuerdo en que una gran parte de los convenios existentes no tendrían cabida en el nuevo instrumento cuyo texto debía ser coherente, moderno y claro.

- 11.** En lo que respecta al asunto del cumplimiento, el portavoz de la gente de mar señaló que su Grupo apoyaba con vehemencia la idea de vincular la inspección por el Estado del pabellón con la extensión de un certificado basado en una inspección del trabajo, pero no podía apoyar la inclusión de las condiciones de trabajo en el marco del Código IGS, porque estimaba que este último, básicamente, se autorreglamentaba. Lo que deseaba la gente de mar era un certificado en que constara el cumplimiento de la normativa y no una mera certificación de los procedimientos. El hecho de que muchos Estados Miembros no actuaran diligentemente cuando recibían reclamaciones indicaba que era necesario establecer un sistema apropiado para la presentación y el tratamiento de las mismas. A juicio de la gente de mar, un enfoque como el que caracterizaba el Convenio MARPOL socavaría el proceso en su totalidad; era indudable que excluir a ciertos grupos de gente de mar a bordo de determinados buques era algo inaceptable e incompatible con lo estipulado en la Declaración de Filadelfia por cuanto equivaldría a institucionalizar un régimen de *apartheid* en el sector marítimo. Por otra parte, se podría aceptar como alternativa válida examinar el ámbito de aplicación de cada familia de requisitos detallados, a partir de su consideración caso por caso. Aunque a la gente de mar le parecía apropiado el concepto de equivalencia sustancial, proponían que en el nuevo texto se proporcionara orientación acerca de la interpretación de dicho concepto. Para concluir, el orador subrayó la importancia que revestía identificar criterios de verificación objetivos, porque supuestamente la inspección de las condiciones sociales era más difícil de realizar de manera correcta que la detección de defectos en una inspección de seguridad. La gente de mar opinaba que ello constituía una exageración. El interés que presentaba contar con una Carta de Derechos apuntaba a que el incumplimiento de las obligaciones sociales debería conducir a una retención del buque, tal como sucedía con las consideraciones relativas a la seguridad. El orador señaló también que, de ser necesario, su Grupo estaría dispuesto a trabajar con los armadores en el curso de las sesiones, con miras a definir con claridad los principios y derechos aludidos. Por lo demás, estaba claro que la plenaria era la única instancia habilitada para tomar decisiones.
- 12.** El portavoz de los armadores apoyó esa propuesta y expresó su satisfacción ante la coordinación que percibía en el seno del Grupo Gubernamental.
- 13.** El representante del Gobierno del Reino Unido llamó la atención de los presentes sobre el hecho de que la tarea de abordar principios y derechos debía llevarse a cabo con cautela para que el procedimiento tácito de enmienda, que se suponía que se iba a aplicar a este nivel particular del instrumento, no se utilizara para introducir reglamentaciones que excedieran el ámbito de aplicación de los artículos en cuestión. Propuso que armadores y gente de mar consideraran el posible contenido de los artículos para asegurarse de que su ámbito de aplicación fuera el apropiado.

---

## Estructura del instrumento

14. El Secretario General presentó la estructura del instrumento refundido que figuraba en el documento preparado por la Oficina.
15. El portavoz de los armadores confirmó que su Grupo estaba de acuerdo en que el instrumento distinguiera cuatro niveles, como había propuesto la Oficina. En la etapa en que se encontraban, estimaba necesario evitar la utilización de una terminología complicada en la redacción de normas y reglas que causaría confusión entre los que no estuvieran familiarizados con la materia. La elección de los términos se podría dejar para después. Deseaba saber sin embargo en qué nivel se incluiría la cuestión de la «equivalencia sustancial».
16. En respuesta a lo planteado por los armadores, la Oficina explicó que las expresiones «sustancialmente equivalentes» y «no se conceda un trato más favorable» tan sólo eran una propuesta de redacción del artículo V, de nivel 1, de las disposiciones preliminares. La equivalencia sustancial se aplicaría más bien a los detalles, no al nuevo convenio en su totalidad. En lo que respecta a la equivalencia sustancial, por ejemplo, le correspondería al Grupo de alto nivel decidir si ésta se aplicaría para cada familia y nivel, y en qué medida se iba a contemplar la flexibilidad necesaria.
17. El portavoz de la gente de mar explicó que su Grupo estaba primordialmente interesado en la cuestión de la aplicación de los principios y derechos de la gente de mar, los cuales deberían identificarse con claridad. Las condiciones de empleo y la dotación de personal, por ejemplo, implicaban derechos al igual que las condiciones de trabajo y de vida. Las condiciones previas para hacerse a la mar y las disposiciones relacionadas con éstas constituirían principios. Además, quedaba pendiente cómo abordar la cuestión del procedimiento de enmienda del instrumento. Debía contemplarse la posibilidad de tratar problemas imprevistos, que debían sopesarse contrastándolos con los derechos fundamentales consagrados. Una posibilidad consistiría en confiar dichas enmiendas a la Reunión Marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, tarea que exigiría destinarle recursos considerables, lo cual constituiría una razón de peso para enmendar la normativa. Estaba también pendiente contemplar un procedimiento simplificado de enmienda, por mayoría calificada, para que el instrumento fuera flexible y moderno, sin perjuicio de que se mantuvieran inamovibles los derechos fundamentales.
18. Al representante gubernamental del Reino Unido le satisfizo la explicación proporcionada por la Oficina en el sentido de que el Convenio no podía modificarse «por capricho». También consideraba aceptable la explicación referente a los niveles y la diferenciación entre derechos fundamentales y básicos, y principios. La situación se aclararía a medida que se determinara el contenido de cada nivel, y las materias que podrían ser objeto de enmienda y cómo.
19. Los portavoces de los armadores y de la gente de mar declararon que, después de discutir las diferentes propuestas en lo que respecta a la estructura del instrumento, incluida la presentada por Noruega, preferían la propuesta contenida en el documento de la Oficina.
20. El representante gubernamental de Bahamas señaló que su delegación no tenía opiniones firmes sobre este asunto, pero recordó que determinados gobiernos habían propuesto el enfoque del Convenio MARPOL. Consideró que no debía adoptarse ninguna decisión final mientras no hubieran tenido lugar discusiones más amplias.
21. El representante gubernamental de Namibia explicó que era necesario incorporar otros elementos del Programa de Trabajo Decente en el futuro instrumento. Observó que la lista actual de familias no incluía ningún elemento al respecto. En su opinión, el diálogo social y el empleo deberían destacarse más. También preveía la necesidad de incorporar

---

definiciones, no sólo al comienzo del instrumento, sino también más adelante, en los diferentes niveles.

22. La Secretaria General Adjunta explicó que por motivos de redacción el presente texto se había extraído de convenios existentes, pero que ello no suponía que se rechazara el diálogo social. Por ejemplo, se habían incorporado elementos de la Declaración en la parte introductoria. Se podrían tener en cuenta las preocupaciones expresadas sobre el diálogo social a través de referencias al Convenio núm. 144. Algunas disposiciones podían abordar las preocupaciones en materia de empleo.
23. El representante gubernamental de los Estados Unidos declaró que el Grupo Gubernamental ya había identificado posibles duplicaciones en las diversas familias. En la fase actual, su delegación recomendaba no adoptar una decisión final en materia de familias.
24. El representante gubernamental de la República de Corea expresó su acuerdo a ese respecto y puso de relieve que deberían considerarse diversas opciones, en particular las referentes al nivel 3, ya que se habían presentado algunas propuestas para la adopción de un enfoque como el del Convenio MARPOL para favorecer la flexibilidad.
25. El portavoz de la gente de mar convino en que no debería tomarse una decisión final con excesiva rapidez. También señaló que su Grupo comprendía perfectamente las preocupaciones formuladas por Namibia en lo que respecta a la importancia del diálogo social. Con demasiada frecuencia los gobiernos no cumplían sus promesas. En particular en los casos en que no hubiera interlocutores sociales representativos como ocurría en ciertos Estados del pabellón, donde, por lo tanto, las tripulaciones multinacionales debían hacer frente a enormes dificultades a ese respecto. Insistió en que era necesario establecer en el nuevo instrumento un mecanismo apropiado para que el diálogo social tuviera lugar efectivamente sugiriendo además que ello requería una cuidadosa consideración.
26. El Presidente observó que parecía haber acuerdo acerca de que las disposiciones no vinculantes se relegaran al cuarto nivel y que los tres primeros niveles comprendieran las disposiciones vinculantes. No obstante, insistió en que en esa fase las decisiones adoptadas no eran definitivas y que podrían examinarse nuevamente a la luz del debate que tendría lugar.
27. Se presentó en plenaria un documento conjunto del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar sobre principios y derechos que se habrían de incluir en los niveles 1 y 2 del convenio refundido. Un representante del Grupo de los Armadores señaló que los principios identificados eran la culminación de un debate que había durado años, aunque el documento presentado no era más que un documento de trabajo. Se requeriría seguir perfeccionándolo, porque los interlocutores sociales no habían alcanzado pleno acuerdo sobre varias cuestiones que seguían figurando entre corchetes en el texto.
28. Un representante del Grupo de la Gente de Mar agregó que habían procurado que el documento fuera sencillo y de utilidad para la Oficina. Respecto del texto que figuraba entre corchetes y que se refería al asunto de la igualdad, había ciertas diferencias entre las posturas de los armadores y de la gente de mar. La redacción del texto sobre la seguridad social donde se indicaba que debería elaborarse una lista de prestaciones de la misma había sido difícil; la línea donde se hacía alusión al principio subyacente no había obtenido el acuerdo de los dos interlocutores sociales. Lo anterior no impedía de ninguna manera el establecimiento de acuerdos bilaterales entre los Estados Miembros en materia de seguridad social.

- 
- 29.** El Presidente del Grupo Gubernamental informó acerca de los debates sobre el texto en cuestión. En lo que respecta al nivel 1, su Grupo estimaba que no era adecuado incorporar los convenios fundamentales en este nivel sino que deberían figurar en el preámbulo. El Grupo aceptaba en general el texto propuesto por la Oficina para el nivel 1 contenido en el documento TWGMLS/2002/3. Muchas disposiciones de nivel 2 que figuraban en el documento anexo (en especial en la parte I) era más adecuado incluirlas en el nivel 1. Además, si el texto se dejaba tal como estaba, tendría como consecuencia que el procedimiento tácito de enmienda no podría aplicarse al nivel 2. Por otra parte, se necesitaba incluir una definición de marinero en el nivel 1 y hacer referencia al Programa de Trabajo Decente. En el nivel 2 la referencia a la formación era ambigua. Los documentos de identidad deberían figurar como un derecho de la gente de mar y no como una obligación. La mayoría de los gobiernos consideraba que el asunto de la igualdad era el que más se prestaba a controversia por su incidencia en la seguridad del trabajo y en los costos. El punto III, de nivel 2, había recogido acuerdo general; no así el punto IV, de nivel 2, que muchos gobiernos no estaban en condiciones de aceptar en su totalidad. Algunos gobiernos propusieron que se incorporara de alguna manera un acuerdo de tipo MARPOL en el punto IV, de nivel 2. El punto V, de nivel 2, relativo al acceso a la justicia, se había considerado difícil y requería mayor precisión. En general, se había estimado que el documento debería estudiarse mucho más detenidamente a escala nacional y en consulta tripartita.
- 30.** El representante del Gobierno del Reino Unido señaló que el nuevo convenio debía tener una estructura similar a la del STWC. Los Artículos y las Reglas deberían proporcionar el marco jurídico general de aplicación de la parte A (equivalente al nivel 3 en el documento) del instrumento. De lo anterior se desprendía que el nivel 2 debería proporcionar el marco jurídico y se debían definir allí los órganos o instituciones que asumirían las diferentes responsabilidades. Por último, el orador dijo que no se podía legislar sobre la base de simples aspiraciones.
- 31.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar reiteró que no habían cambiado de opinión con respecto al procedimiento de enmienda, tal como se describía en su propio documento.
- 32.** El portavoz del Grupo de los Armadores aceptó la propuesta del Reino Unido sobre la conveniencia de modificar los niveles 1 y 2 en una conferencia, mediante un procedimiento explícito.
- 33.** La representante del Gobierno de Dinamarca observó que el Grupo de alto nivel ahora tenía un documento que examinar. Su Gobierno consultaría con la industria marítima nacional a ese respecto. Fuera de esa observación inicial y de lo expresado por el Presidente del Grupo Gubernamental, que en general apoyaba, dijo que sería necesario ser más precisos con respecto a los procedimientos destinados a asegurar el cumplimiento del convenio. Su delegación había expresado que prefería el método incorporado en el STCW. En lo que respecta a las horas de trabajo y de descanso, indicó que su Gobierno se ceñía a lo estipulado en el Convenio núm. 180 de la OIT, que debía tenerse en cuenta. Respecto del desempleo se podría considerar la posibilidad de ofrecer empleos en tierra como una alternativa.

## **Estructura del convenio**

- 34.** El Grupo de alto nivel decidió utilizar los términos propuestos por la Secretaría con algunas modificaciones, a saber: el nivel 1 incluiría los Artículos; el nivel 2, las Reglas; el nivel 3, la parte A del Código, y el nivel 4, la parte B del Código.

---

## Cumplimiento y control

35. La Oficina presentó el documento TWGMSL/2002/1, cuyo contenido ya había sido revisado por el Subgrupo en junio de 2002, donde se examinaban diversos elementos que podrían formar parte del cumplimiento y control en el marco del convenio propuesto y se determinaban las responsabilidades de los Estados con respecto a las condiciones de trabajo a bordo de los buques. También se examinaba en éste, el asunto del cumplimiento, desde el plano nacional hasta el internacional. El documento se inspiraba en el cumplimiento actual y en las prácticas de supervisión vigentes dentro y fuera de la OIT. En el documento se subrayaba asimismo cómo el convenio podría abordar un proceso de certificación y de la comprobación de la validez de la misma.
36. El Presidente del Subgrupo señaló que ese órgano había analizado en detalle esta cuestión tan importante y que dicho análisis se había traducido en algunas enmiendas aportadas al texto. El Subgrupo estimaba necesario incluir el papel del Estado proveedor de mano de obra, sobre la base de conversaciones con las agencias de contratación de personal. El Subgrupo consideró también la posibilidad de contar con un certificado a estos efectos pero no llegó a ningún acuerdo sobre la materia.
37. El portavoz de los armadores insistió en que el cumplimiento era una parte fundamental del nuevo convenio, al objeto de establecer igualdad de condiciones y proporcionar una dimensión social sólida. No obstante, podrían tenerse en cuenta algunos de los sistemas vigentes y velar por que no hubiera duplicaciones. El Secretario del Grupo de los Armadores dijo que el cumplimiento de la normativa debía exigirse a todas las partes en el convenio, las cuales debían asumir sus obligaciones fueran estas partes los Estados del pabellón, los Estados que suministraban mano de obra, los Estados rectores del puerto, los armadores o la gente de mar: el sistema entero debería ser transparente. Aunque la propuesta de contar con algún tipo de certificado relativo a las normas laborales le parecía atractiva a los armadores, a los Estados rectores del puerto y a las otras partes no les quedaba claro de qué manera se pondría en práctica, ni si los gobiernos estarían en condiciones de asumir sus obligaciones, en especial, las relativas a la inspección del trabajo. Tampoco estaba claro si en ese certificado debía constar que las normas a bordo se ajustaban a las exigidas o si, como sucedía en virtud del Código IGS, la empresa naviera había establecido procedimientos que aseguraran el cumplimiento de la norma. También cabía preguntarse por el período de validez de esos certificados cuando hubiera un cambio de tripulación, o bien, acerca de la instancia facultada para emitir tal certificado. Otra cuestión importante consistía en determinar si el sistema de auditoría contemplado en el Código IGS era el que se aplicaría a las normas del trabajo, como lo había propuesto el representante de Noruega. A ese respecto el Grupo de los Armadores se mostraba muy escéptico porque no le parecía que el mencionado Código IGS fuera apropiado para abordar cuestiones de orden social. Si no se estaba en condiciones de responder satisfactoriamente a las preguntas expuestas pensaba que la extensión de certificados a los buques podría crear más problemas que los que resolvería.
38. Otro de los ámbitos en que los armadores tenían preguntas que plantear era el referente a las reclamaciones de la tripulación. El Grupo de los Armadores estaba al corriente de que el Convenio núm. 147 ya incorporaba un mecanismo para tratar las reclamaciones de la tripulación y, en general, eran favorables a la propuesta de que el nuevo convenio contemplara un mecanismo a esos efectos. No obstante, se trataba de un asunto muy delicado y, a menos que el citado procedimiento se examinara con cuidado y adecuadamente, podría transformarse en una pesadilla administrativa para los armadores y los funcionarios facultados para tratar esas reclamaciones en los Estados rectores del puerto y del pabellón.

- 
39. El portavoz de la gente de mar dijo que le complacía que los armadores se mostraran tan abiertos. Destacó la postura de su Grupo relativa al cumplimiento que figuraba en la presentación de la gente de mar a la Reunión. Era evidente que se requería un bloque de disposiciones relativas a la inspección del trabajo, puesto que ésta exigía la intervención del Estado del pabellón, del Estado proveedor de mano de obra, del Estado rector del puerto, de la OIT y de la OMI. El sistema necesitaba asentar la primacía del Estado del pabellón, como lo contemplaba el Derecho Internacional. Se necesitaba además establecer un vínculo verificable entre las inspecciones realizadas por el Estado rector del puerto y las normas laborales contenidas en el nuevo convenio. En respuesta a lo planteado por los armadores, la gente de mar señalaba que las normas del trabajo en curso de desarrollo constituirían una «Carta de Derechos» de toda la gente de mar, independientemente de la nacionalidad de ésta. Se podría considerar la extensión de un certificado de cumplimiento, tal como se hacía al término de una inspección del material. El Código IGS, que en gran medida se autorreglamentaba no era un mecanismo que permitiera comprobar el ejercicio efectivo de los derechos de la gente de mar. El Convenio núm. 147, pero principalmente el Convenio núm. 178 (que no contaba con muchas ratificaciones) ofrecía un ejemplo de lo que podía ser un enfoque moderno para comprobar el cumplimiento de las condiciones de empleo.
40. El representante gubernamental de Noruega presentó su documento en el que daba un ejemplo práctico de cómo podía expandirse el sistema establecido por el Código IGS para que estuvieran contempladas en el mismo las condiciones de trabajo y de vida. El papel desempeñado por la Dirección Marítima Noruega estaba evolucionando y estaban invirtiéndose más recursos en la vigilancia y el control, tales como auditorías e inspecciones no avisadas. La aplicación del Convenio núm. 178 de la OIT en Noruega se llevaba a cabo a través de sistemas establecidos por el Código IGS. Este Código ya hacía referencia a la seguridad en el entorno de trabajo y podría adaptarse para que contemplara otros aspectos relativos a las condiciones de vida y de trabajo. La presentación de Noruega daba ejemplos de documentos que servían para aplicar el Código IGS. Debería elaborarse documentación similar para abarcar las cuestiones de la OIT.
41. El representante de la OMI dio a conocer el documento sobre el Código IGS presentado por su organización. De conformidad con el Código, los certificados cubrían tanto a los buques como a las empresas: los buques recibían un certificado de gestión de la seguridad y las empresas un documento de cumplimiento. El Código IGS promovía la aplicación de todos los instrumentos vinculantes y no sólo de los convenios de la OMI. Sin embargo, si bien algunos instrumentos de la OIT relativos a la seguridad se adaptaban fácilmente a los objetivos contemplados en el Código, éste podía no ser el caso de otras disposiciones de la OIT. Por consiguiente, podría ser necesario que el Código IGS relativo a la seguridad de la navegación marítima y la prevención de daños al entorno marino, se ampliara hasta abarcar todas las cuestiones que formarían parte del nuevo instrumento refundido de la OIT.
42. El representante del Gobierno de Canadá insistió en que actualmente muy pocos inspectores del Estado rector del puerto o del Gobierno Federal eran plenamente competentes en materia de seguridad y asuntos sociales. Sin embargo, recordó al Grupo que en el marco del Memorándum de Entendimiento de París se estaba impartiendo a los inspectores formación en asuntos sociales. Esto mostraba que siempre que se facilitaran indicaciones claras podría ofrecerse la formación apropiada. Concluyó que podría contemplarse la emisión de certificados para cuestiones de la OIT y realizarse las inspecciones pertinentes.
43. El representante gubernamental de los Estados Unidos declaró que, en vista de las informaciones proporcionadas, estimaba que la certificación constituía un paso adelante siempre que se respondiera a las preguntas de los armadores. Los conceptos del control por el Estado rector del puerto desarrollados en el anteproyecto de la Secretaría eran

---

aceptables, a excepción de uno relativo a la imputación de los gastos de inspección a los armadores. A su juicio, esto podría propiciar el abuso. A continuación comentó los tres tipos de auditoría (o garantía de calidad) que se habían identificado: el establecido por el Código IGS, el contemplado en la lista blanca del STCW y el impuesto por la OACI. En esta fase, no consideraba apropiado aplicar la auditoría de la OACI, ya que aún estaba desarrollándose. La lista blanca del STCW tenía un objetivo determinado, pero había sido poco más que un ejercicio de redacción, por lo que era inapropiado. El tipo de auditoría establecido por el Código IGS era más prometedor, pero estaba contenido en un instrumento de la OMI. No podría traducirse fácilmente en un instrumento de la OIT, salvo que esta organización estableciera procedimientos equivalentes. Puso en duda la viabilidad de esto último y el curso satisfactorio de un proceso de auditoría.

44. El representante del Gobierno de Chipre puso énfasis en la eficacia de los procedimientos contenidos en el Código IGS, aunque no los consideraba una panacea. Propuso que se examinaran las cuestiones que convendrían abordar con un enfoque de ese tipo y tratar el resto recurriendo a un procedimiento alternativo como la certificación. Señaló además que, si bien el procedimiento de certificación se centraba en el buque, el sistema IGS elevaba la perspectiva a otro plano, como el de la empresa naviera.
45. El representante del Gobierno de Bahamas insistió en que, de todos los puntos abarcados en el nuevo instrumento, algunos eran susceptibles de inspección (por la OIT) por lo que podrían certificarse. Incluso en esos casos, la subjetividad seguía desempeñando un papel importante, pues cabía la posibilidad de interpretaciones diferentes en los distintos países o puertos. Su delegación estimaba que las auditorías nacionales no eran una opción válida, al suponer la intervención de demasiados actores. El enfoque del IGS permitía una acción en el plano de la empresa naviera y a ese respecto podría considerarse una versión de la OIT de tal enfoque. Por último dijo que los procedimientos existentes no permitían abarcar todos los aspectos tratados en el nuevo instrumento, por lo que era necesario contemplar nuevos enfoques.
46. La representante del Gobierno de Egipto señaló que se debería ofrecer una formación apropiada a los inspectores en el marco del control por Estado rector del puerto y por el Gobierno Federal. La certificación podría constituir una manera eficaz de abordar tan sólo algunas de las cuestiones consideradas. Estimaba que debería considerarse una versión de la OIT del sistema IGS.
47. El representante del Gobierno de Noruega consideró que el Código IGS o el establecimiento de un sistema similar era el mejor modo de que el Estado del pabellón tuviera una visión general, clara y efectiva. Su aplicación estaría asegurada, ya que los armadores y la gente de mar estaban familiarizados con el Código IGS. Noruega ratificó el Convenio núm. 178 dando por sentado que la aplicación se llevaría a cabo en virtud del Código IGS. Al tener que supervisar entre 750 y 1.000 buques, Noruega carecía de otro método alternativo para garantizar el cumplimiento del mismo. La calidad de la inspección era esencial, ya fuera a través de un certificado autónomo, de un nuevo proceso de certificación o de un proceso relacionado con el Código IGS. Con respecto a las cuestiones planteadas por los armadores, se formularon las siguientes observaciones:
  - a) si se optara por el Código IGS se tendría que elaborar un documento en que se certificara que los procedimientos de la empresa estaban sólidamente establecidos y permitían asegurar el cumplimiento de las normas a nivel de dirección y a bordo;
  - b) el período de validez debería ser el mismo que el de otros asuntos previstos por el sistema del IGS;
  - c) sólo habría un sistema único que se aplicaría al armador/operador del buque y al buque propiamente dicho;

- 
- d) las condiciones abarcadas serían las que se consideraban como responsabilidad de los armadores, incluidas las condiciones de trabajo y de vida a bordo;
  - e) los procedimientos utilizados para conseguir lo anterior serían los mismos que los utilizados en los asuntos abordados en el Código IGS, y
  - f) la validez de los documentos debería darse por sentada, salvo que hubiera motivos para suponer lo contrario.

La responsabilidad en materia de cumplimiento del instrumento debería asignarse a los Estados del pabellón, los Estados rectores del puerto, los Estados proveedores de mano de obra y los armadores. La participación sistemática de los interlocutores sociales en la inspección también era esencial. No obstante, era preciso seguir discutiendo hasta agotar todas las cuestiones relativas al cumplimiento.

- 48.** Si bien respetaba totalmente la posición del anterior orador, el representante del Gobierno de Filipinas no podía aceptar la incorporación de las cuestiones de la gente de mar en el Código IGS, ya que en su preámbulo se afirmaba claramente que el propósito de dicho Código era establecer normas internacionales para la gestión de la seguridad y la prevención de la contaminación, que se contemplaban en el mandato de la OMI. Aunque estaba abierto a escuchar otras opiniones, no parecía que el Código IGS fuera el instrumento apropiado para abordar las condiciones de trabajo y de vida.
- 49.** La representante del Gobierno de Dinamarca indicó que apoyaba el establecimiento de un sistema que certificara el cumplimiento efectivo y no la mera certificación de un procedimiento o un documento, como ocurría en el Código IGS. Había que ser claro con respecto a lo que necesitaba codificarse: la certificación debería apuntar a facilitar el control por el Estado rector del puerto y a garantizar la protección a la gente de mar en todo el mundo. Con respecto a las preguntas de los armadores, Dinamarca consideraba que no cabía inspeccionar nuevamente un buque cada vez que hubiera habido un cambio de tripulación y correspondía al armador asumir la responsabilidad en materia de cumplimiento, incluso entre una inspección y otra. Era preciso que tanto los Estados del pabellón como los Estados rectores del puerto establecieran directrices sobre el contenido real de cualquier certificado (lo que aún estaba por decidir). El párrafo 51 del documento de la Oficina contenía muchos elementos que podía apoyar Dinamarca y que serían útiles al redactar el instrumento. Dinamarca estimaba que una disposición relativa a los costos de inspección podría dar lugar a una utilización incorrecta del mecanismo. Por otra parte, deberían contemplarse las sanciones en función de la gravedad de la falta. Las faltas menores deberían considerarse con menos severidad que otras más graves que hubieran ocasionado problemas a la gente de mar y sus familias. Debería tratarse con más severidad las partes que vulneraran constantemente el instrumento que aquellas que hubieran cometido una primera falta. El orador también explicó que su delegación apoyaba el concepto de un sistema de auditoría, incluida la auditoría del Estado del pabellón, y la de las sociedades de clasificación, si en virtud del nuevo convenio dicho Estado pudiera delegarles esa tarea.
- 50.** Con respecto al certificado, el representante del Gobierno del Reino Unido estimaba que lo debía extender el Estado del pabellón, principalmente para dejar constancia del cumplimiento de lo estipulado en el nuevo convenio, pero también para esclarecer posibles puntos dudosos que hubiera puesto en evidencia el control por el Estado rector del puerto. Respecto de este último, pensaba que prácticamente sólo podría aplicarse a los elementos del convenio que fueran de incumbencia del Estado del pabellón, a fin de asegurar su cumplimiento. Respecto de la cuestión de los costos, planteada por el representante gubernamental de los Estados Unidos, pensaba que la inspección inicial no debería suponer ningún costo. Con respecto al control del cumplimiento del nuevo convenio, era imprescindible determinar las responsabilidades respectivas, el objeto controlado y la

---

entidad controladora. Hasta el momento el debate se había centrado en el control de los buques y empresas navieras por el Estado del pabellón en virtud de un sistema de auditoría similar al del Código IGS que terminaba con la extensión de un certificado de cumplimiento. No obstante, en virtud del nuevo convenio era necesario controlar a todas las partes implicadas. A este respecto se disponía de tres modelos: la lista blanca en virtud del STCW de la OMI, el programa de vigilancia global de la OACI y el sistema OIT. Por el momento no consideraba apropiado eliminar ninguno de ellos hasta que no se les examinara con mayor detenimiento. Por último, respecto de las reclamaciones de la tripulación, le parecía interesante la propuesta de la gente de mar destinada a inscribir en el texto su derecho a presentarlas directamente ante las autoridades gubernamentales en vista de una eventual presión por parte del buque o de la empresa. No obstante se podría también contemplar el establecimiento de procedimientos estructurados y niveles de progresión en la reclamación desde el plano del buque, al de la empresa, el Estado del pabellón y el Estado del puerto, de carácter no vinculante y que figurarían en la parte no vinculante del instrumento.

- 51.** El representante del Gobierno de Alemania indicó que en su país los inspectores tenían conocimientos técnicos especializados pero no estaban familiarizados con asuntos sociales o dimanantes del derecho laboral. En Alemania no existía un sistema de inspección del trabajo por lo que la inspección no abarcaba los aspectos relacionados con los derechos laborales y sociales, lo cual por lo demás ocurría también en otros países. Propuso que se siguiera estudiando la posibilidad de que toda la gente de mar tuviera acceso a los tribunales nacionales del trabajo.
- 52.** El representante del Gobierno de Namibia dijo que, en principio, su delegación apoyaba la emisión de un certificado de cumplimiento que consideraba un arma poderosa de carácter preventivo. No obstante, las calificaciones de los inspectores a este respecto eran bastante limitadas, por lo que era necesario pensar en su formación apropiada. En lo que se refiere a la cuestión de las auditorías, necesitaba conocer mejor los adelantos en materia de certificación antes de dar a conocer su opinión. Según él, en el proceso se debería considerar la participación del capitán del buque. En lo que concierne a las reclamaciones de la tripulación, estimaba que se trataba de un asunto principalmente bipartito donde la intervención del Estado debería limitarse a las situaciones en que corriera peligro la vida.
- 53.** El representante del Gobierno de Japón estuvo de acuerdo con lo expresado por el representante de los Estados Unidos en lo relativo a la utilización del Código IGS como instrumento para velar por el cumplimiento del Convenio. Aunque agradecía a Noruega el excelente documento presentado, no podía aceptar las propuestas que contenía. El objetivo del Convenio SOLAS, que incluía en un anexo el Código IGS, difería bastante de los objetivos que perseguía la OIT. Si decidiera seguirse esa vía, sería preciso elaborar otro código. También había que tener en cuenta que las sociedades de clasificación tenían poca experiencia en el ámbito de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar. También era necesario que en el nuevo instrumento se indicara con mayor precisión la participación de los Estados proveedores de mano de obra. Sobre la base del mecanismo utilizado actualmente para contratar a la gente de mar la relación entre las diferentes responsabilidades asumidas por las partes parecía ser bastante compleja. Por ejemplo, tras la firma de un contrato de enrolamiento ¿cabría considerar siempre como Estado proveedor de mano de obra al Estado donde se había firmado efectivamente el contrato? Su delegación pedía a la Oficina que diera mejores argumentos que les indujeran a aceptar las propuestas contenidas en su documento, en la próxima reunión del Subgrupo.
- 54.** El representante del Gobierno de Grecia indicó que la aplicación y el control eran cuestiones de gran importancia. Su delegación apoyaba el concepto de certificación e incluso había sugerido que, cuando resultara oportuno, se elaborara un modelo de certificado. Sobre el asunto de la calificación de los inspectores, su delegación también

---

proponía que se elaboraran directrices concretas a fin de eliminar toda fuente de subjetividad.

55. El representante del Gobierno de Nigeria señaló que, aunque reconocía que al Estado del pabellón le incumbía fijar los salarios, éstos deberían determinarse en el marco de las políticas nacionales existentes. A este respecto se necesitaba contar con normas simples y que tuvieran en cuenta las peculiaridades locales. En vista de que a muchos países les era difícil sufragar los costos de los inspectores y su formación, los armadores deberían participar en la financiación de los gastos dimanantes de esas actividades. El orador dijo además que apoyaba la certificación porque estimaba que incrementaría la seguridad de la navegación. El procedimiento para la presentación de reclamaciones por la tripulación debería explicarse debidamente en el texto, pero tratando de evitar que se multiplicaran las reclamaciones por motivos fútiles.
56. El portavoz de la gente de mar dijo que el documento presentado por la Oficina le parecía una buena base para el debate. Más concretamente, estaba de acuerdo con los puntos *a)* a *h)* del párrafo 51. No veía la conveniencia sino más bien los problemas que plantearían al Estado del pabellón los certificados temporales que figuraban en el punto *g)*. A su juicio, el vínculo entre el Convenio núm. 147, que contenía disposiciones que limitaban bastante el control del cumplimiento por el Estado rector del puerto, y los puntos *k)* y *j)* era demasiado estrecho. El concepto de incumplimiento sistemático debería elaborarse más. Dijo también que los puntos *a)* y *b)* le parecían adecuados, pero que el punto *c)* le planteaba problemas porque a su juicio se deberían seguir reivindicando las obligaciones primordiales del Estado del pabellón estipuladas en el Derecho Internacional y en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aunque sería necesario contar con un sistema de auditoría, a objeto de demostrar que los Estados proveedores de mano de obra ejercían un control efectivo sobre las agencias de contratación. Respecto del punto *d)* se requeriría ampliar la facultad de retener un buque, habida cuenta de las razones contempladas en el Convenio núm. 147 y las contenidas en la propuesta de la Oficina.
57. El portavoz de los armadores dio las gracias a los gobiernos que respondieron a las preguntas planteadas en el documento de los armadores. Preguntó luego a la delegación de Noruega si su presentación relativa al Código IGS debía considerarse en sentido estricto o si podía estimarse que sugería la posibilidad de utilizar procedimientos similares.
58. El representante del Gobierno de Noruega replicó que su propósito principal era dejar constancia de la existencia de un sistema de garantía de calidad y que a esos efectos se podía considerar tanto el sistema del Código IGS como cualquier otro equivalente.
59. El Presidente del Grupo Gubernamental informó a la reunión que su Grupo había alcanzado un acuerdo sobre un documento de trabajo distribuido a todo su Grupo que se seguiría perfeccionando ulteriormente. Señaló también que la necesidad de emitir certificados había recibido un amplio apoyo y que en adelante sería preciso ocuparse de los detalles. A petición del Presidente, el representante del Gobierno de los Estados Unidos presentó un documento de trabajo, que debería considerarse como tal, que podría facilitar las labores que tenían ante sí.
60. El portavoz de los armadores informó acerca del debate que había tenido lugar en su Grupo en torno a las opiniones del Grupo Gubernamental relativas al documento de la Oficina. También informó sobre otro debate en el seno de un grupo de trabajo conjunto donde los interlocutores sociales habían esclarecido sus enfoques respectivos en materia de principios y derechos que se incluirían en el nivel 2 del nuevo instrumento. Aunque en cierta medida las posturas eran compartidas, persistían aún algunas dudas de fondo. En lo que concierne al procedimiento de presentación de reclamaciones, el Grupo de los Armadores estimaba que era preferible un texto basado en la práctica actual. El

---

procedimiento de enmienda, que era un asunto de orden técnico, debía seguirse examinando.

- 61.** El portavoz de la gente de mar informó que tras examinar el documento del Grupo Gubernamental referente a las funciones respectivas del Estado del pabellón, el Estado proveedor de mano de obra y el Estado rector del puerto, a su Grupo le preocupaba que se hubiera restringido el papel preponderante que le correspondía al Estado del pabellón. Trabajaban en esos momentos con los armadores poniendo a punto un texto que abordaba el asunto de los principios y derechos que figurarían en el nivel 2.
- 62.** El Presidente del Grupo Gubernamental expresó que habían adelantado mucho en el tema de la certificación y del sistema de garantía de calidad. Se necesitaban tanto un sistema de certificación como un sistema complementario de garantía de calidad. Una combinación de ambos enfoques permitiría establecer un sistema sencillo y eficaz para controlar el cumplimiento que comprendería todos los elementos necesarios para asegurar la observancia efectiva del convenio refundido. El riesgo de duplicación de sistemas paralelos acabaría eliminándose. Ya se habían empezado a considerar otros asuntos relativos al cumplimiento.
- 63.** El representante del Gobierno del Reino Unido presentó una propuesta de su Gobierno basada en un enfoque radicalmente diferente y que ponía el acento en la manera en que el Estado del pabellón y los buques podrían demostrar que cumplían con los requisitos previstos en el convenio refundido. La propuesta contemplaba una declaración en lugar de un certificado. Un primer texto para una declaración de ese tipo identificaría 11 elementos que el Estado de pabellón exigiría del armador, del capitán del buque y de la tripulación. En la práctica, lo anterior se traduciría en que cada uno de los elementos que figuraría en la lista se redactaría en términos de una declaración donde el verbo se conjugaría en tiempo futuro. Por ejemplo, uno de los puntos diría así: «ninguna persona menor de 16 años trabajaría en el buque...». En un certificado en cambio el verbo contenido en tal aseveración se conjugaría en tiempo presente, a saber, «trabaja». Se consideraba que una declaración estaría en armonía con la naturaleza tripartita de los actores encargados de velar por que las condiciones de vida y trabajo en los buques fueran adecuadas. Para evitar duplicaciones, algunos puntos en una declaración señalarían que era imprescindible que estuvieran disponibles a bordo, por ejemplo, los certificados de competencia y los certificados médicos requeridos, pero no más detalles puesto que otras disposiciones abarcarían esos aspectos en otra parte del texto. Por otra parte, cuando fuera necesario detallar más, como en el caso de las horas de trabajo y de descanso, la declaración podría decir: «las horas de trabajo y de descanso corresponderán al horario anexo» y a tales efectos se conservarían los registros pertinentes. En consecuencia, se anexaría a la declaración el horario mencionado, especificándose además las exigencias para cada buque. Un informe sobre el control anual del cumplimiento de lo declarado, realizado por un inspector del Estado del pabellón, tal como lo exigía el Convenio núm. 178, podría adjuntarse a la declaración. La declaración en cuestión, que podía redactarse como una declaración de principios y derechos sería específica para cada buque, la emitiría el Estado del pabellón y estaría destinada a facilitar el control del cumplimiento de la normativa por el Estado rector del puerto. Respecto de esto último, la declaración señalaría claramente cuáles exigencias del nuevo convenio había cumplido el Estado del pabellón, incluso en caso de que éste hubiese aceptado una cláusula basada en el principio de la equivalencia sustancial, o bien, en caso de que el propio convenio no contuviera una decisión definitiva sobre alguna cuestión determinada, como la edad mínima de admisión al trabajo para la gente de mar o el material médico a bordo de un buque. La citada declaración se colocaría en un lugar destacado del buque y se indicarían en ella los puntos de contacto en tierra para el caso de que hubiera lugar a reclamaciones. Aunque la propuesta en cuestión no había conseguido acuerdo en el Grupo Gubernamental se presentaba a título de información para su consideración por el Grupo de alto nivel.

- 
64. El representante del Gobierno de Noruega dijo que un sistema de garantía de calidad debería contener políticas y procedimientos claros que aseguraran el cumplimiento del convenio refundido. En las auditorías de garantía de calidad deberían participar representantes de la tripulación y de la empresa naviera. Esta última debería realizar auditorías internas una vez al año y dar a conocer sus resultados a la tripulación y a sus trabajadores en tierra. También era necesario llevar a cabo auditorías externas. La autoridad competente del Estado del pabellón, o un órgano debidamente autorizado y certificado, debería practicar inspecciones periódicas, entre otras, de las oficinas en tierra y comprobar el cumplimiento de las disposiciones del convenio refundido. Con posterioridad, y según procediera, se emitiría un certificado de cumplimiento. Se podría pedir a las empresas navieras cuyos buques estuvieran en posesión de certificados en virtud del Código IGS que incluyeran políticas y procedimientos contemplados en el convenio refundido en su sistema IGS. Si la autoridad competente se mostraba satisfecha de que el sistema certificado aseguraba el cumplimiento de la norma, podría emitir un certificado que se anexaría al certificado IGS. En lo que respecta al Estado rector del puerto, se podría dejar constancia de su satisfacción por el cumplimiento de las disposiciones pertinentes estipuladas en el convenio refundido mediante un certificado o una declaración que debería exponerse en un lugar destacado. Correspondía a los Estados Miembros adherir ya fuera a un sistema de garantía de calidad como el de la ISO o al sistema contemplado en el Código IGS.
65. El portavoz de la gente de mar celebraba la oportunidad de examinar el contenido de la citada declaración. La opinión de la gente de mar sobre los regímenes del tipo IGS era muy conocida y constaba en la presentación que habían hecho. No podrían aceptar de ningún modo tal régimen, con independencia de las normas en las que estuviera basado, ya que equivaldría, en los hechos, a una autorreglamentación. Las auditorías debían desempeñar un papel en lo que respecta a verificar que los Estados del pabellón cumplieran con sus responsabilidades y que los Estados proveedores de mano de obra supervisaban y controlaban la actuación de las agencias de contratación de mano de obra. Para un control efectivo podría ser necesario utilizar, por ejemplo, sistemas de respaldo y de reconocimiento tales como los contenidos en la Reglamentación 1/10 del Convenio STCW. Con relación a las funciones respectivas del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto, el Grupo de la Gente de Mar estimaba que era difícil discernir el alcance de la responsabilidad conjunta. Los Estados del pabellón tenían la responsabilidad principal, de conformidad con el Derecho Internacional. El ámbito de aplicación de las disposiciones del Estado rector del puerto podría extenderse hasta abarcar los contratos de empleo, la terminación de la relación de trabajo y las instalaciones de bienestar de la gente de mar a bordo del buque. Las cuestiones relativas a la seguridad social eran más complicadas. El Estado del pabellón tenía un papel que desempeñar en vista de que algunas cuestiones a bordo eran ajenas al contrato de trabajo y no eran de la competencia exclusiva del Estado proveedor de mano de obra. Estas cuestiones podrían seguir discutiéndose, pero el Grupo de la Gente de Mar no cambiaría de opinión respecto de los sistemas de garantía de calidad, frente a lo cual manifestaba su reserva formal.
66. El portavoz de los armadores, haciendo referencia a la propuesta de declaración presentada por el representante del Gobierno del Reino Unido, dijo que su Grupo pensaba de un modo similar. A los fines de la inspección debería haber una declaración sobre cómo los países habían ratificado el Convenio. El Estado rector del puerto deseaba saber qué iba a inspeccionar. Esto dependía de las condiciones que tuvieran que cumplir el Estado del pabellón. Debía documentarse la legislación nacional existente.
67. El Secretario del Grupo de los Armadores expresó el discreto interés de su Grupo en los certificados o en una declaración. Si existía tal sistema, debía controlarse. Había algunos problemas terminológicos con respecto a las normas de calidad mencionadas en los párrafos 51 y 52 del documento de la Oficina. Las normas mencionadas en el mismo eran distintas de las contenidas en la lista blanca de la OMI. En el documento de la Oficina se

---

afirmaba que debería establecerse normas de calidad, pero que correspondía a los gobiernos tomar una decisión al respecto. Tras una evaluación independiente de las mismas, la OMI había obtenido los resultados. Tal como lo señalaron algunos representantes gubernamentales, entre ellos, el de Noruega, un sistema de garantía de calidad era diferente de un sistema de normas de calidad en virtud del Convenio STCW de la OMI. A su vez, éste era distinto del Código IGS, que correspondía a un sistema internacional de gestión de la seguridad. En lo concerniente al cumplimiento del Convenio en materia de auditoría, los armadores, si bien estaban interesados en la declaración del representante del Gobierno de Noruega, se reservaban su posición porque, por el momento no les convenía plenamente la necesidad de contar con un sistema de auditoría ni les satisfacía el proceso de auditoría incorporado en el Código IGS.

- 68.** El Presidente del Grupo Gubernamental informó que su Grupo había tenido una segunda ronda de discusiones sobre las propuestas del Reino Unido y de Noruega en materia de certificación y garantía de calidad. El Grupo consideraba que la mejor manera de abordar el asunto consistiría en que el Grupo de alto nivel solicitara a la Oficina que fusionara elementos de las dos propuestas en un solo texto, que podría incluir también los párrafos 51 a 53 del documento de la Oficina y presentar el texto resultante a la consideración del Subgrupo en su próxima reunión.
- 69.** El portavoz de los armadores comprendió las dificultades que entrañaba llegar a un consenso sobre estas cuestiones. Expresó su confianza en la capacidad de la Oficina de redactar un texto satisfactorio. Tanto los portavoces de la gente de mar como de los armadores declararon que sus Grupos respectivos estaban de acuerdo con las propuestas y, en particular, con la de pedir a la Oficina que las integrara en un bloque y las presentara al Subgrupo para su consideración.
- 70.** El portavoz de los armadores formuló observaciones sobre los párrafos 51 y 52 del documento de la Oficina. Su Grupo se reservaba su respuesta con respecto a la cuestión del Certificado (párrafo 51, *c*)). Apoyaba el sistema de las normas de calidad a las que se refería el punto *f*) del párrafo 51 que era la versión contenida en el Convenio STCW según la cual el Estado del pabellón elegía el sistema que adoptaría. No apoyaban el enfoque IGS. No aceptaba que los armadores asumieran todos los costos (párrafo 51, *i*)). El procedimiento de presentación de reclamaciones (párrafo 5, *j*)) debería discutirse más detalladamente, y era preciso examinar con mayor detenimiento algunos párrafos (51, *l*)). También necesitaba examinarse detenidamente el párrafo 52, y no debería concederse a los países proveedores de mano de obra el pleno control de los contratos de empleo. Los armadores y las agencias de contratación no deberían tener una responsabilidad ni conjunta ni individual en caso de ruptura de contrato, puesto que tal noción era contraria al Derecho en muchos países.
- 71.** El Presidente del Grupo Gubernamental reiteró que la mayor parte de los aspectos contenidos en dichos párrafos no podían examinarse aisladamente y que no cabía duda de que los párrafos 51 a 53 deberían considerarse en bloque, como lo había expresado antes. También dijo que su Grupo había señalado que el costo de la inspección debería dejarse en manos de los Estados Miembros y no mencionarse en el Convenio. El asunto de la retención del buque debería detallarse más.
- 72.** El representante del Gobierno de Canadá pidió que, cuando resultara oportuno, las Resoluciones A 931 (22) y A 930 (22) de la OMI se incorporaran a la discusión sobre el nuevo instrumento.
- 73.** El representante del Gobierno de Francia apoyó lo expresado por el representante gubernamental de Canadá y se felicitó por la labor ya realizada. Francia apoyaba la certificación, porque definía mejor la responsabilidad del Estado del pabellón y facilitaba los controles. El certificado debería asegurar la permanencia de determinadas condiciones

---

y complementarse con otros documentos pertinentes. Sobre el punto relativo a la seguridad social, el orador señaló que las responsabilidades del Estado proveedor de mano de obra y del Estado del pabellón eran diferentes y que el asunto de la confidencialidad de las reclamaciones de la tripulación era de primordial importancia. También se necesitaban esclarecer algunos términos jurídicos cuyo significado solía variar en función de los distintos sistemas jurídicos.

74. El representante del Gobierno de Liberia señaló que al redactar la parte del texto relativo a los bloques, la Oficina debería inspirarse en los diversos documentos sobre los certificados de cumplimiento, la propuesta de Noruega sobre garantía de calidad y otros aspectos que identificara la Oficina. Los problemas relacionados con la presentación de informes deberían encargarse al nuevo Comité tripartito de trabajo ya mencionado, en el marco del procedimiento de enmienda y supervisar la aplicación efectiva del nuevo convenio refundido.
75. La representante del Gobierno de Egipto subrayó que el control de calidad, ya fuera en virtud del IGS o de cualquier otro sistema, debería complementarse con un sistema de certificación que asegurara el cumplimiento de las normas internacionales. Egipto prefería que se pospusiera el debate sobre la obligación en materia de seguros y la repatriación, ya que el Grupo de Trabajo conjunto OIT/OMI seguía estudiando este asunto y aún no había finalizado tal labor con vistas a idear un mecanismo de aplicación. Si bien hoy en día era posible repatriar a las personas por conducto de los canales diplomáticos, había que contemplar un proceso objetivo de repatriación.
76. El representante del Gobierno de Panamá dijo que a menudo los buques eran retenidos indebidamente para después ser liberados cuando no se encontraba nada malo en él. Era entonces justo que el dueño del buque fuera compensado por el Estado del puerto que había retenido el buque indebidamente. Consideraba además que antes de retener un buque debería realizarse una segunda inspección, para evitar perjuicios.
77. El representante del Gobierno de Malta se refirió a los puntos *c)* y *f)* del párrafo 51 que abordaban la certificación, el establecimiento de objetivos claros y normas de calidad, y el cumplimiento y pleno efecto a las normas marítimas de la OIT en aras de la seguridad de la tripulación y del buque. La propuesta de Noruega relativa a auditorías de las condiciones de vida y de trabajo en los buques complementaban la propuesta innovadora del Reino Unido destinada a asegurar la observancia a bordo de los principios y derechos refrendados.
78. El representante del Gobierno de Chipre dijo que todas las partes habían aceptado que el Estado rector del puerto se encargara de controlar los buques en virtud de la aplicación de los instrumentos de la OIT y de la OMI. No consideraba apropiado tener en cuenta el cumplimiento de las resoluciones de la OIT/OMI sobre abandono e indemnización por reclamaciones. Los seguros de protección e indemnización (P&I), las reaseguradoras y las compañías de seguros no estaban dispuestas a cubrir los riesgos por abandono. Señaló a la atención del Grupo de Trabajo dos cuestiones importantes que habría que abordar en el convenio refundido, a saber: con frecuencia, se tomaba a la gente de mar como rehén y se impedía su repatriación cada vez que surgía un conflicto entre un armador/operador y el Estado del puerto, y, en caso de que hubiese habido muertes a bordo se les trataba como a delincuentes. No le merecía confianza el tipo de auditoría ISO realizada por el Estado del pabellón u otro tipo de ejercicio que siguiera un patrón similar al incorporado en el Convenio STCW. No le parecía que se tratara de un enfoque seguro para garantizar el cumplimiento de los instrumentos de la OIT por parte de los Estados del pabellón. Citó al respecto el ejemplo de Estados del pabellón que no contaban con las infraestructuras más fundamentales y que, pese a ello, ofrecían la posibilidad de registrar buques en el día mismo de la presentación de la solicitud, vía Internet, y registraban hasta tres buques en un solo día. Señaló que tales Estados del pabellón no solían estar presentes en las reuniones de

---

la OIT o de la OMI. La Oficina debería considerar estos aspectos y abordar también la cuestión de la infraestructura necesaria en los Estados del pabellón para controlar el cumplimiento del nuevo convenio refundido.

- 79.** El representante del Gobierno de Bahamas expresó su desacuerdo con la cuestión del costo mencionada en el párrafo 51, *i*). Aunque se había determinado una serie de ámbitos que corresponderían al mandato del Estado proveedor de mano de obra, no se mencionaba el control o la supervisión de los mismos. Expresó sus reservas con respecto a las propuestas presentadas por el Reino Unido y Noruega para un certificado de cumplimiento, y aunque los interlocutores sociales aún no lo habían visto, no se habían contemplado disposiciones para que el Estado del pabellón llevara a cabo la inspección o la vigilancia. Valía la pena examinar la propuesta de Noruega en materia de garantía de calidad y en lo que se refiere a extender la inspección por el Estado del pabellón a todos los ámbitos de su competencia.
- 80.** El representante del Gobierno de Corea tenía problemas con el enunciado del párrafo 52, *c*). Las agencias de contratación no deberían ser responsables de la posible bancarrota de un armador. Los armadores deberían ofrecer seguridad financiera y una protección adecuada a la gente de mar, quienes, a su vez, deberían tener acceso a esta seguridad financiera.
- 81.** El representante del Gobierno de Brasil apoyó la propuesta contenida en el párrafo 41 del documento de la Oficina que ofrecía soluciones jurídicas ante los tribunales de los Estados del puerto en caso de abandono y de incumplimiento del pago de los salarios. Con respecto al párrafo 51, *c*), en lugar de ser exclusivamente válido para el viaje, el certificado debería ser válido durante 1 a 3 años, de conformidad con el Convenio núm. 178.
- 82.** El Secretario del Grupo de la Gente de Mar deseaba sumarse a las observaciones formuladas por los representantes gubernamentales de Egipto y Chipre con respecto a la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. Era necesario en primer lugar que el citado Grupo mixto concluyera sus labores antes de introducir conceptos sobre certificados de responsabilidad financiera en el nuevo Convenio. También expresó su acuerdo con las observaciones del Gobierno de Corea con respecto a la conveniencia de tener acceso directo a las compañías de seguros, pero consideraba que quizá no debía abordarse esta cuestión en esos momentos, dadas las dificultades que planteaban el cumplimiento y la certificación, que figuraban en el documento de la Oficina. En general, el Grupo de la Gente de Mar se mantenía al margen de sus observaciones anteriores y, al igual que Chipre, no confiaba en las auditorías basadas exclusivamente en documentos, especialmente en las normas ISO. También apoyaba la propuesta de Bahamas para controlar a los Estados del pabellón. Desearía que se le facilitara una copia de la propuesta del Reino Unido. Si bien convenía en que los países proveedores de mano de obra debían cumplir con sus obligaciones y ser objeto de auditorías, la responsabilidad principal debía seguir recayendo en el Estado del pabellón.
- 83.** El portavoz de los armadores expresó su acuerdo con las resoluciones relativas al abandono, muerte y lesiones corporales, que eran cuestiones importantes, tal como mencionó Canadá. En vista de que varios instrumentos de la OIT abordaban los derechos de repatriación de la gente de mar, el abandono, la muerte y las lesiones corporales era inevitable que la cuestión se examinara a la hora de actualizar los textos para su inclusión en el convenio refundido. También las resoluciones OMI/OIT, que en la OIT tenían el carácter de recomendación, debían ser consideradas.
- 84.** El representante del Gobierno de la República de Corea apoyó firmemente la propuesta de Canadá, ya que el presente Convenio era inapropiado y observó que deberían elaborarse directrices sobre estas cuestiones.

- 
- 85.** El Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar presentaron documentos que recogían sus posturas respectivas sobre el tema. Las Secretarías de uno y otro Grupo opinaron que si hubiera habido tiempo suficiente podrían haber llegado a un acuerdo para presentar un documento común sobre cumplimiento y control, y pidieron a la Mesa que examinaran dichas propuestas cuando redactaran el proyecto de instrumento. En particular, la Secretaría del Grupo de los Armadores propuso que el cumplimiento abarcara lo siguiente: 1) un certificado de cumplimiento emitido por el Estado del pabellón, 2) una declaración o documento emitido por el Estado del pabellón relativo al buque, en el que se ampliara el contenido del certificado y, llegado el caso, se proporcionara la orientación necesaria al Estado rector del puerto con fines de control, y 3) mecanismos que garantizaran que las condiciones de vida y de trabajo a bordo nunca dejaran de ceñirse a las normas estipuladas en el nuevo convenio. El mecanismo específico que se habría de adoptar a tal efecto lo debería determinar el Estado del pabellón.
- 86.** La reunión convino en que los dos documentos servirían de orientación, junto con las conclusiones anteriores del Grupo de alto nivel.

### **Procedimiento simplificado de enmienda**

- 87.** La Secretaria General Adjunta presentó el documento preparado por la Oficina (TWGMLS/2002/2) sobre un procedimiento simplificado de enmienda y destacó las propuestas relativas a la participación de todos los Estados Miembros, el derecho de voto y los procedimientos de enmienda tácitos y explícitos que variaban en función de su ubicación en el cuerpo del documento.
- 88.** La Presidenta del Subgrupo indicó que el detalle de los debates que habían tenido lugar en el seno del Subgrupo podía consultarse en los párrafos 108 a 123 de su informe. Un nuevo convenio que contemplara un procedimiento simplificado de enmienda había recibido el más amplio apoyo para asegurar que, a diferencia de los otros instrumentos marítimos de la OIT, se mantuviera actualizado. Otros instrumentos ya habían utilizado debidamente este procedimiento. El Subgrupo había apoyado ampliamente el enfoque descrito en el documento de la Oficina.
- 89.** El Presidente del Grupo Gubernamental informó acerca del acuerdo general existente en su Grupo respecto de la necesidad de contar con un procedimiento simplificado de enmienda. La modificación de las disposiciones contenidas en el nivel 1, o sea, los artículos, exigía procedimientos explícitos de enmienda, en tanto que las disposiciones incluidas en el nivel 4, de carácter no vinculante, se podían modificar mediante el procedimiento tácito de enmienda. Las enmiendas a las disposiciones contenidas en los niveles 2 y 3 podían exigir ya sea el procedimiento tácito o el explícito en función de su contenido. Gran parte del nivel 2 del texto exigía el procedimiento explícito, mientras que gran parte de las normas que figuraban en el nivel 3 se podían modificar siguiendo el procedimiento tácito. Cuando se examinara un procedimiento de enmienda era importante tener en cuenta el sistema de la OMI. No obstante, debería dejarse de lado la disposición de la OMI que preveía que los Estados que hubieran ratificado un convenio no podrían presentar enmiendas. En cambio, debería mantenerse el derecho de voto solamente para los Estados que lo hubieran ratificado. Se debía prestar la debida atención al establecimiento de un comité de expertos permanente, tripartito y, en la medida de lo posible, con una participación equilibrada de las distintas regiones, encargado de tratar las enmiendas y cuestiones conexas. Los procedimientos de enmienda no podrían aceptar que, cuando se consideraran las enmiendas, los gobiernos fueran derrotados por una mayoría de votos. Por último, dijo que debería asegurarse que los comités encargados de examinar las propuestas de enmienda tuvieran los conocimientos técnicos necesarios.

- 
- 90.** El portavoz de los armadores dijo que las enmiendas a las disposiciones del nivel 2 sólo deberían adoptarse en una sesión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo. Una aprobación tácita era apropiada para las disposiciones contenidas en el nivel 3. Su Grupo aceptaba sin problema el modelo propuesto por la Oficina que defendía puntos importantes, entre otros, la necesidad de invocar y asegurar la experiencia técnica de la industria naviera y el establecimiento de un comité tripartito, así como el mantenimiento de la Comisión Paritaria Marítima. Aunque aceptaban el principio contenido en el procedimiento tácito de enmienda, estimaban importante que el proceso no se transformara en un flujo continuo de pequeñas enmiendas. Era fundamental que el convenio se mantuviera actualizado, pero por otro lado las enmiendas debían ser justificadas. Su Grupo aceptaba la postura del Grupo Gubernamental.
- 91.** El portavoz de la gente de mar llamó la atención sobre las observaciones de su Grupo contenidas en los párrafos 4 a 6 de su documento. El modelo del Convenio SOLAS era apropiado a condición de que se tuvieran en cuenta diferencias importantes, sobre todo en lo que respecta a la enmienda al capítulo 1. Por esa razón, debería explorarse con cierta flexibilidad la opción de adoptar, por el procedimiento tácito, en las sesiones marítimas de la Conferencia Internacional del Trabajo, enmiendas a las disposiciones contenidas en el nivel 2 del nuevo convenio. Lo anterior, que no sería frecuente, constituiría más bien una red de seguridad que permitiría reaccionar con rapidez ante hechos imprevistos. El Grupo de la Gente de Mar apoyaba ampliamente los puntos expuestos por el Grupo Gubernamental y deseaba asegurar que se procediera con disciplina al presentar enmiendas. Su Grupo también apoyaba la propuesta de la Oficina.
- 92.** El representante del Gobierno de los Estados Unidos indicó que los artículos del nuevo convenio sólo deberían enmendarse mediante un procedimiento de enmienda explícito, al igual que las reglas relativas a los principios y derechos. Por lo general, las normas relativas al detalle de su aplicación podrían ser enmendadas por el procedimiento tácito, pero podían contemplarse excepciones, especialmente con respecto a las disposiciones relativas al cumplimiento, que deberían serlo mediante el procedimiento de enmienda explícito. El texto contenido en el nivel 4 podría ser enmendado por el procedimiento tácito. Podría resultar apropiado utilizar el modelo del Convenio SOLAS como punto de partida. Pero, en la OMI crecía la reticencia respecto de los procedimientos tácitos de enmienda. Un convenio reciente de la OMI, el Convenio Internacional para el Control de los Sistemas Antiincrustantes Peligrosos incluía salvaguardias que aumentaban el atractivo del procedimiento tácito de enmienda. Las nuevas disposiciones que presentaba a continuación deberían añadirse al párrafo 8 propuesto en el párrafo 25 del documento de la Oficina: durante el período de aceptación, un gobierno podría comunicar a la Organización que la enmienda sólo se aplicaría si el gobierno otorgaba su aprobación por escrito. Cuando una parte depositara el instrumento de ratificación de un convenio, podría comunicar a la Organización que toda enmienda que se adoptara mediante el proceso simplificado de enmienda no sería vinculante mientras no se hubiera comunicado oficialmente su aceptación.
- 93.** El representante del Gobierno de Noruega apoyaba los esfuerzos desplegados por la OIT con miras a conservar la actualidad del nuevo convenio, y, a esos efectos debía contemplar un proceso simplificado de enmienda. La OIT debería esforzarse por crear un órgano tripartito marítimo para tratar las enmiendas y hallar los medios para su financiación. Además, debía tenerse en cuenta que toda disposición del nuevo convenio que tuviera efectos en la legislación o el presupuesto nacional exigía procedimientos específicos de enmienda. Los textos que figuraban en los niveles 3 y 4 se deberían enmendar con recurso al procedimiento tácito.
- 94.** El representante del Gobierno de Panamá dijo que el derecho de voto correspondía a todos los Estados Miembros, aunque no hubieran ratificado el convenio y que eso era la esencia de los principios que garantizaban la participación de los Estados Miembros en la OIT. Un

---

equilibrio regional era importante en cualquier cuerpo que se estableciese. Además, los Estados no ratificantes deberían también tener el derecho de objetar las enmiendas que se dieran a conocer a los gobiernos para su consideración.

- 95.** El representante del Gobierno del Reino Unido destacó que mientras no se dispusiera de un texto era difícil adoptar una postura acerca de las partes que podrían ser objeto del procedimiento de enmienda tácito o explícito. Partiendo de esa base, y a condición de que los artículos contemplaran una disposición en el sentido del artículo III del proyecto que figuraba en el documento TWGMLS/2002/3, su Gobierno podría aceptar procedimientos tácitos para los niveles 2, 3 y 4. Más tarde, hacia el final de la reunión, luego de que los interlocutores sociales prepararan un anteproyecto con lo que podría incluirse en los niveles 1 y 2 del nuevo instrumento, señaló que dicho texto le obligaba a reconsiderar su postura inicial y que en esos momentos estimaba que los niveles 1 y 2 deberían enmendarse con recurso a un procedimiento explícito de enmienda, lo que incluso se podría aplicar a partes del nivel 3. Los puntos adicionales adelantados por el representante de los Estados Unidos eran importantes y procuraban una salvaguardia suplementaria. El objetivo que se perseguía era elaborar un convenio refundido que fuera ampliamente ratificado y aplicado. Respecto del proyecto revisado de convenio elaborado por la Oficina, estimaba que el texto contenido en el nivel 2 era demasiado detallado por lo que algunas de sus disposiciones podrían desplazarse al nivel 3. Esperaba que los interlocutores sociales redactaran el texto del nivel 2 con mayor concisión.
- 96.** La representante del Gobierno de Dinamarca aceptaba el texto de la Oficina relativo al procedimiento tácito de enmienda, que podría aplicarse a los niveles 3 y 4. Le interesaba la propuesta del representante de los Estados Unidos, pero deseaba disponer de algún texto concreto. Era importante contar con un amplio comité marítimo especial de expertos, abierto a todos los Estados Miembros, pero reservando el derecho de voto a los Estados ratificantes. Habida cuenta de que la decisión final en materia de enmiendas al nuevo convenio se adoptaría en la Conferencia Internacional del Trabajo, donde votaban todos los Estados Miembros, quedaba garantizada una muy amplia influencia de todos en la etapa final. Aceptaba asimismo que las reglas quizás fueran demasiado detalladas y esperaba con gran interés el texto que redactarían los interlocutores sociales.
- 97.** La representante del Gobierno de Egipto aceptaba el principio de contar con un procedimiento simplificado de enmienda, que desempeñaría un papel importante para mantener el convenio actualizado. El procedimiento tácito de adopción de enmiendas debería aplicarse en los niveles 3 y 4 del instrumento. Todos los comités que se constituyeran deberían ser tripartitos y contar con una representación geográfica equilibrada. Estaba de acuerdo con lo expresado por el anterior orador acerca del papel de la Conferencia Internacional del Trabajo.
- 98.** El portavoz de la gente de mar indicó que el texto de la Oficina para el nivel 2, si bien era muy bueno, era excesivamente detallado. La gente de mar y los armadores estaban elaborando una presentación conjunta que reflejaría la mayoría de los derechos de un modo más conciso.
- 99.** El representante del Gobierno de Francia informó que su delegación apoyaba un procedimiento simplificado de enmienda, cuyas condiciones serían establecidas por los interlocutores sociales. La delegación también opinaba que el derecho a votar las enmiendas debería reservarse únicamente a aquellos países que hubieran ratificado el instrumento. La aplicación del procedimiento a los niveles 2 ó 3 podía plantear problemas constitucionales, pero no en el nivel 4. La delegación estaba esperando más detalles.
- 100.** El representante del Gobierno de Malta expresó su acuerdo inicial con el procedimiento simplificado de enmienda. Declaró sin embargo que le merecía reservas el hecho de que se otorgara derechos a los países que no hubieran ratificado el convenio.

- 
- 101.** El representante del Gobierno de Filipinas apoyó la declaración formulada anteriormente por el representante del Gobierno de Panamá. Los países que no ratificaran el instrumento deberían tener derecho a presentar y a votar enmiendas. La composición del comité de supervisión debería considerar una representación geográfica y tripartita adecuada, así como las actividades características de cada país.
  - 102.** El representante del Gobierno de Italia reconoció la conveniencia de establecer un procedimiento simplificado de enmienda. También se expresó a favor de la aplicación de un procedimiento de enmienda tácito a los niveles 3 y 4. Si se ampliaba al nivel 2 podría ocasionar problemas constitucionales. El comité que debería establecerse para tratar las enmiendas al convenio debería ser tripartito
  - 103.** El representante del Gobierno de Bahamas expresó su acuerdo con el Presidente del Grupo Gubernamental. También señaló que la propuesta presentada por la delegación de Estados Unidos con respecto a un paralelismo entre el futuro instrumento y el nuevo convenio de la OMI contra prácticas ilegales podría inducir a error, ya que la finalidad y complejidad de ambos instrumentos diferían en muchos aspectos.
  - 104.** El representante del Gobierno de la República de Corea informó que su delegación apoyaba el procedimiento simplificado de enmienda solamente para disposiciones no vinculantes y detalladas, pero no respecto de las disposiciones relativas a la certificación o al ámbito de aplicación del convenio, que quizás podrían incorporarse en las disposiciones detalladas.
  - 105.** El representante del Gobierno de Grecia expresó el acuerdo de su delegación con el procedimiento de enmienda tácito, tal como se describía en el documento de la Oficina. También se mostró de acuerdo con las declaraciones del Presidente del Grupo Gubernamental y consideraba muy importante que todos los Estados Miembros tuvieran derecho a proponer enmiendas.
  - 106.** El representante del Gobierno de Turquía dijo que su delegación apoyaba el procedimiento simplificado de enmienda y que las enmiendas aprobadas por la Conferencia deberían presentarse a todos los Estados Miembros para su consideración, los cuales tendrían derecho a objetarlas.
  - 107.** La Secretaria General Adjunta de la reunión confirmó las observaciones de Dinamarca y que la Oficina Internacional del Trabajo tendría que adoptar las enmiendas (objeto de aceptación tácita) por una mayoría de dos tercios, pero que no introduciría cambios en las mismas. Con respecto a las propuestas de la gente de mar, indicó que la Oficina examinaría cualquier solución innovadora basada en el documento que estaban elaborando los interlocutores sociales, teniendo debidamente en cuenta los requisitos constitucionales tanto en el plano internacional como en el nacional.

## **Definiciones y ámbito de aplicación**

- 108.** La Secretaria General Adjunta de la reunión presentó de manera sucinta el documento pertinente de la Oficina.
- 109.** La Presidenta del Subgrupo explicó que en la reunión de junio del Subgrupo se había aceptado abordar el sector pesquero por separado, habida cuenta de que dicho sector contaría con un nuevo convenio específico, y de que constantemente se había mencionado la conveniencia de preservar el contenido del Convenio núm. 147.
- 110.** El portavoz de los armadores recordó las declaraciones apropiadas incluidas en la página 7, párrafo 2.7, de su presentación. Consideraba que su Grupo tenía un problema en lo que

---

respectaba a los servicios nacionales, costeros y próximos a la costa, que deberían excluirse del ámbito de aplicación del convenio.

111. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar valoraba el documento tan pormenorizado presentado por la Oficina, y declaró que era inaceptable e inapropiado excluir a grupos enteros de gente de mar del ámbito de aplicación del futuro instrumento, lo que propiciaría la creación de un *apartheid* marítimo institucionalizado. Sin embargo, reconoció que siempre podían discutirse casos particulares individualmente.
112. El Presidente del Grupo Gubernamental, en representación de su Grupo, señaló que el ámbito de aplicación de los instrumentos existentes debería mantenerse y que los barcos de pesca deberían excluirse. Con respecto a la cuestión de los viajes nacionales, debería incluirse a toda la gente de mar, pero demostrando cierta flexibilidad, y debería dejarse a los Estados Miembros decidir al respecto, sobre la base de negociaciones tripartitas. Entre las posibles excepciones cabría incluir categorías específicas de buques.
113. La Secretaria General Adjunta de la reunión confirmó que estaba elaborándose actualmente un nuevo instrumento para el sector pesquero, que se examinaría por primera vez en junio de 2004, y se adoptaría en junio de 2005. El nuevo convenio tendría en cuenta los instrumentos existentes con relación al sector pesquero y su evolución.
114. El representante del Gobierno de Panamá expresó que el sector pesquero debía quedar excluido del ámbito de aplicación del nuevo convenio. Por otro lado, proponía que el nivel de aplicación del convenio sobre el trabajo en aguas internas o nacionales se dejase a la determinación de cada país, pues en muchos casos ello podría plantear problemas de orden constitucional para la ratificación. Por último, le parecía útil definir con mayor precisión el término «buque».

### **Flexibilidad, incluida la equivalencia sustancial**

115. La Presidenta del Subgrupo indicó que la flexibilidad y la equivalencia sustancial no se habían discutido detalladamente, pero que se habían considerado esenciales.
116. El portavoz de los armadores hizo referencia a la presentación de la Federación Internacional de Armadores y señaló que su Grupo deseaba un convenio satisfactorio que contemplara la flexibilidad. Esto suponía que serían necesarias tanto una equivalencia sustancial como la capacidad de «comparar y elegir» en el sentido del Convenio MARPOL. Sin embargo, a medida que se elaboraran los textos de los distintos niveles del convenio, cabía esperar que aquellos textos que ahora habían planteado problemas se enmendaran o se desplazaran del nivel 3 al nivel 4. Lo anterior contribuiría a restarle flexibilidad al nuevo convenio.
117. El portavoz de la gente de mar hizo referencia a la presentación de su Grupo en la que se había reiterado la total y enérgica oposición de la gente de mar al enfoque del Convenio MARPOL que no daba satisfacción a sus aspiraciones. Se podrían incluir orientaciones relativas a la equivalencia sustancial sobre la base de los aspectos clave contenidos en el Estudio sobre el artículo 19 (OIT, 1990) realizado por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones.
118. El representante del Gobierno de Panamá recordó que en diciembre de 2001, a instancias de su país se había discutido el tema de la equivalencia sustancial y que en esa ocasión los gobiernos, la gente de mar y los armadores aprobaron el uso del concepto de equivalencia sustancial en el convenio. El término equivalencia sustancial implicaba, tal como lo había dicho el Consejero Jurídico en la 62.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia de la OIT, que el Estado se comprometía a que, teniendo en cuenta el objetivo general de esos instrumentos, hubiera

---

una conformidad absoluta con las normas nacionales, y que, por consiguiente, no se exigiría. Así lo entendía la República de Panamá.

- 119.** El Presidente del Grupo Gubernamental confirmó nuevamente que a su Grupo le agradaba el concepto de flexibilidad, pero que era preciso que el instrumento fuera además transparente. Era necesario que el Estado del pabellón indicara lo que entendía por equivalencia sustancial para facilitar el control por el Estado del puerto.
- 120.** El representante del Gobierno de los Estados Unidos indicó que la equivalencia sustancial era necesaria para que el convenio fuera objeto de una amplia ratificación.
- 121.** El representante del Gobierno de Corea brindó su apoyo a los Estados Unidos. Era necesario contar con directrices en materia de equivalencia sustancial. Esta ya se contemplaba en el convenio actual. Los convenios existentes no habían conseguido ratificaciones en Asia. Tendría una aplicación diferente en el nuevo convenio.
- 122.** El representante del Gobierno de Egipto apoyó el concepto de equivalencia sustancial. Pensaba que el papel del Estado del pabellón debería definirse y que debería haber transparencia. La flexibilidad podría lograrse a través del enfoque MARPOL.
- 123.** El representante gubernamental de la República de Corea expresó la preocupación de una serie de gobiernos sobre ciertas cuestiones relacionadas con la necesidad de garantizar la flexibilidad suficiente en el nuevo convenio. Era necesario que el nuevo convenio fuera más flexible que el Convenio núm. 147, ya que, aun cuando este último contemplaba el principio de «equivalencia sustancial», muchos países no lo habían ratificado. Propuso en consecuencia que para aumentar esta flexibilidad se tuvieran en cuenta los siguientes puntos al redactar el instrumento:

  - a) debería tener cuatro niveles;
  - b) un Estado ratificante debería poder rechazar determinadas normas en los niveles 3 y 4, mientras que todas las reglamentaciones relativas a los principios y derechos fundamentales de la gente de mar, por encima del nivel 3, serían obligatorias, y
  - c) podrían materializarse las opciones a través de un enfoque centrado específicamente en una familia de disposiciones, agrupando por separado las normas que plantean problemas, o bien centrándose en una sola norma. Sin embargo, sería preferible el «enfoque de la opción centrada específicamente en una norma».
- 124.** Dado que las disposiciones del Convenio núm. 147 y de los convenios que figuran en su anexo eran ampliamente aceptados, sólo deberían poder rechazarse las disposiciones de los instrumentos mencionados en la parte B del anexo del Protocolo relativo al Convenio núm. 147, de 1986. Algunas disposiciones estipuladas por otros instrumentos de la OIT también podían plantear problemas y podrían ofrecerse como opcionales, en particular las relativas al bienestar, la protección de la salud y la atención médica, la seguridad social, la pensión de la gente de mar, el documento de identidad de la gente de mar, la certificación, contratación y colocación de la gente de mar y las vacaciones anuales. Debido a limitaciones de tiempo, no pudieron discutirse más estas cuestiones ni presentarse propuestas firmes. Se propuso que los gobiernos proporcionaran informaciones precisas sobre los problemas que les plantearan determinadas disposiciones de convenios concretos con ocasión de la próxima reunión del Subgrupo prevista para febrero de 2003, teniendo en cuenta que aquella podría ser la última vez en que se examinarían sus presentaciones en este ejercicio de consolidación. Esto contribuiría notablemente al establecimiento de una estructura flexible para el nuevo convenio consolidado, garantizando una amplia ratificación.

---

## Formación profesional y certificación

- 125.** La Presidenta del Subgrupo dijo que el Subgrupo había discutido el futuro de los instrumentos de la OIT sobre estos temas, particularmente del Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69) y el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74). Se había solicitado a la Organización Marítima Internacional (OMI) que proporcionara información sobre la posible incorporación de estos dos convenios al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW).
- 126.** El representante de la Organización Marítima Internacional (OMI) presentó un documento de información donde se examinaba la posibilidad de incorporar los Convenios núms. 69 y 74 de la OIT en el Convenio STCW. De alguna manera, ambos convenios estaban anclados en su época y no se especificaban en ellos los criterios que darían lugar a la obtención de un certificado, aspecto que caracterizaba el Convenio STWC, por lo que era necesario establecerlos. El citado Convenio STWC estaba centrado en el personal de guardia y no en el de apoyo. Dicho esto, la incorporación del contenido de los convenios de la OIT aludidos presentaba una oportunidad para establecer los criterios exigidos para el personal de apoyo, llenando así el vacío existente.
- 127.** El Secretario del Grupo de los Armadores se refirió a la presentación de la Federación Internacional de Armadores (ISF) en sus comentarios sobre el tema abordado. Estaba de acuerdo con lo expresado por el representante de la OMI acerca del Convenio núm. 69 sobre el certificado de aptitud de los cocineros. Sin embargo, en lo que concierne al Convenio núm. 74 sobre el certificado de marinero preferente, no estaba claro si el marinero preferente aludido en dicho Convenio era equivalente a los marineros que constituían el personal de guardia al que se aludía en el Convenio STWC. En este último no se abordaba la cuestión de un personal de apoyo distinto del personal de guardia, por lo que sería necesario determinar si se lo podría considerar equivalente y, de ser así, cuáles serían las calificaciones exigidas. Por el momento, su Grupo proponía dejar de lado los Convenios núms. 69 y 74. La Comisión Paritaria OIT/OMI sobre formación podría considerar ese asunto en detalle antes de que se adoptara una decisión sobre la inclusión de los contenidos de esos Convenios en el Convenio STWC.
- 128.** El Secretario del Grupo de la Gente de Mar llamó la atención sobre los párrafos 15 y 16 de la propuesta de la gente de mar donde se establecía la postura de su Grupo en la materia. Agradeció también a la OMI los documentos de información que había preparado. Repitió además la recomendación de la gente de mar de que «el Grupo de trabajo de alto nivel invitara al Consejo de Administración de la OIT a que pidiera al Director General de la misma que comunicara al Secretario General de la OMI que dictaminara si dicha Organización estaría dispuesta a incorporar las disposiciones de los Convenios núms. 69 y 74 en el Convenio STWC y si ésta estaría dispuesta a participar activamente en el proceso de revisión que se llevaba a cabo en la OIT». La gente de mar no podía apoyar la propuesta de los armadores de que el asunto se dejara en manos del Comité mixto OIT/OMI sobre formación en vista de que no se había previsto ninguna reunión de dicho Comité en el futuro cercano. Lo anterior dejaría un vacío y, si la OMI no conseguía incorporar disposiciones a ese respecto en el Convenio STWC, el nuevo instrumento de la OIT estaría desde un comienzo en situación de requerir enmienda. Se necesitaba pues con urgencia una decisión oportuna sobre lo que habría que hacer con esos Convenios.
- 129.** El Presidente del Grupo Gubernamental expresó que su Grupo había considerado el asunto del futuro de los Convenios núms. 69 y 74. Al hacerlo habían tenido en cuenta que los armadores habían señalado el mismo problema, a saber, que la posición del marinero preferente no se abordaba en el Convenio STWC. La postura de su Grupo a este respecto sería recomendar que el Director General planteara ante la OMI el asunto de la incorporación de las disposiciones de los dos convenios de la OIT. Con esto su Grupo

---

reconocía la necesidad de hacer una referencia general al nuevo convenio refundido pensando en los Estados Miembros en los que aún estuviera vigente el Convenio núm. 74. El asunto de la formación profesional podría permanecer en el nuevo convenio de la OIT, aunque debería evitarse la duplicación entre los instrumentos de la OIT y los de la OMI en materia de formación en salud y de atención médica para la gente de mar. Las disposiciones relativas al bienestar y las relativas a la formación de los cocineros en los buques se deberían examinar con vistas a su incorporación en el nuevo instrumento, donde resultara procedente.

## **Mandato del Subgrupo**

**130.** La Secretaria General Adjunta de la reunión propuso el siguiente mandato del Subgrupo para la reunión de febrero de 2003, que fue aceptado (después que las delegaciones de Canadá, Filipinas, Grecia y Namibia hubieran hecho comentarios y solicitudes). Dicho mandato comprendía:

- 1) considerar el proyecto de convenio que prepararía la Secretaría teniendo en cuenta los puntos de vista de la segunda reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel;
- 2) detectar toda laguna que presentara el proyecto de texto así como los principales problemas relativos a su ratificación y cumplimiento que la nueva versión pudiera plantear;
- 3) indicar las preferencias y las distintas opciones que se hubieran propuesto y considerar cualquier otra propuesta;
- 4) hacer sugerencias de redacción, y
- 5) proporcionar a la Secretaría la orientación que haga falta cuando prepare el proyecto revisado que se someterá a la consideración de la Tercera reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel.

**131.** Dado que el representante del Gobierno del Reino Unido había pedido que el proyecto de instrumento se preparara a la mayor brevedad, la Secretaria General Adjunta de la reunión propuso enviar por correo electrónico la versión en inglés el 15 de enero de 2003.

## **Otros asuntos**

**132.** El Presidente informó a los participantes en la reunión que una delegación tripartita se había reunido con el Director General de la OIT quien había ofrecido su pleno apoyo al proceso. Añadió que el Director General también se había comprometido a apoyar la promoción del instrumento una vez que se hubiera adoptado.

**133.** Un representante de la Oficina informó acerca de la marcha de los trabajos relativos a la preparación de un instrumento en el ámbito de la pesca. Su intervención dio lugar a comentarios favorables por parte de la delegación de Dinamarca y del Grupo de los Armadores.

**134.** El Grupo de alto nivel aceptó que en la próxima reunión del Subgrupo, el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar estuvieran representados por un número mayor de delegados y consejeros a fin de que pudieran trabajar mejor con el gran número de delegaciones gubernamentales que se preveía que iban a participar.

---

## Clausura de la reunión

- 135.** No habiendo otros asuntos que tratar, el Presidente agradeció a los participantes y al personal de la Oficina y dio por terminada la reunión, tras haber recibido el agradecimiento de los portavoces del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar, del Presidente del Grupo Gubernamental y luego de la intervención final del Sr. Oscar de Vries, Director del Departamento de Actividades Sectoriales de la OIT, y Secretario General de esta reunión.

---

## Anexo

### Lista de documentos relativos al Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo

#### **Segunda Reunión del Grupo de Trabajo, Ginebra** (14 al 18 de octubre de 2002)

1. Consideraciones relativas a las disposiciones sobre inspección y control de un convenio refundido sobre el trabajo marítimo (TWGMLS/2002/1).
2. Procedimiento simplificado de enmienda para el proyecto de nuevo convenio sobre el trabajo marítimo (TWGMLS/2002/2).
3. Primer anteproyecto de disposiciones para el nuevo convenio refundido sobre el trabajo marítimo (TWGMLS/2002/3).
4. Definiciones y disposiciones relativas al ámbito de aplicación contenidas en los instrumentos de la OIT sobre el trabajo marítimo y textos afines (TWGMLS/2002/4).
5. Glosario (TWGMLS/2002/5).
6. Dos documentos de información elaborados por la Organización Marítima Internacional (OMI) para la reunión.
7. *Note by the Norwegian Government to the High-level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards* (Nota presentada por el Gobierno de Noruega al Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo) (en inglés).
8. *Proposal for a structure for the new consolidated Convention, submitted by the Norwegian Government* (Propuesta de estructura del nuevo convenio refundido, presentada por el Gobierno de Noruega) (en inglés).
9. *ISF submission to the High-level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards* (Propuesta de la Federación Internacional de Armadores (ISF) al Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo) (en inglés).
10. *ITF submission to the High-level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards* (Propuesta de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) al Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo) (en inglés).

#### **Primera Reunión del Subgrupo de Trabajo, Ginebra** (24 al 28 de junio de 2002)

1. Dos proyectos de documentos sobre aplicación y enmienda simplificada (STWGMLS/2002/1).
2. La estructura del nuevo instrumento: distribución entre principios y detalles (STWGMLS/2002/2).
3. El impacto del nuevo proyecto de convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) 1976 (núm. 147) (STWGMLS/2002/3).
4. Duplicaciones o contradicciones en los instrumentos marítimos existentes (STWGMLS/2002/4).
5. Análisis de los aspectos esenciales del trabajo decente en el entorno marítimo (STWGMLS/2002/5).
6. Compilación de las disposiciones pertinentes de los convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo y de textos conexos (STWGMLS/2002/6).

- 
7. Nota presentada por el Gobierno de Noruega a la primera reunión del Subgrupo del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo.
  8. Informe final (STWGMLS/2002/12).

***Primera Reunión del Grupo de Trabajo, Ginebra  
(17 al 21 de diciembre de 2001)***

1. Documento de información para discusión en el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo (TWGMLS/2001/1).
2. Documento de trabajo para discusión en el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo (TWGMLS/2001/2).
3. Propuesta de la Federación Internacional de Armadores al Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo.
4. Informe final (TWGMLS/2001/10).

***Comisión Paritaria Marítima, 29.<sup>a</sup> reunión, Ginebra  
(22-26 de enero de 2001)***

1. Revisión de los instrumentos marítimos pertinentes de la OIT (JMC/29/2001/1).
2. El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera (JMC/29/2001/3).
3. Informe final (JMC/29/14).

---

**List of participants**  
**Liste des participants**  
**Lista de participantes**

---

Government representatives  
Représentants des gouvernements  
Representantes de los gobiernos

**ALGERIA ALGÉRIE ARGELIA**

Mr. Djillali GUELLIL, Chef du Bureau des gens de mer, ministère des Transports, Direction de la marine, Alger  
*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*  
Mr. Nor-Eddine BENFREHA, Permanent Mission of Algeria in Geneva  
Mr. Abdallah HAFSI, Administrateur des affaires maritimes, Administration maritime algérienne,  
Commandement des forces navales, Alger

**BAHAMAS**

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

**BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA**

M. Leo HUYLEBROECK, Conseiller, ministère des Communications, Administration de la marine, Bruxelles

**BENIN BÉNIN**

M. Hémianon KAKPO, Directeur de Cabinet, ministère des Travaux publics et des Transports, Cotonou  
*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*  
M. A. Anatole NOUNAWON, Administrateur des affaires maritimes, Directeur de la marine marchande,  
Direction de la marine marchande, Cotonou

**BRAZIL BRÉSIL BRASIL**

Sra. Vera ALBUQUERQUE, Labour Inspector, Ministry of Labour and Employment, Rio de Janeiro

**BULGARIA BULGARIE**

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

**CANADA CANADÁ**

Mr. Donald ROUSSEL, Manager, Marine Occupational Safety and Health, Marine Safety, Transport Canada,  
Ottawa

**CHINA CHINE**

Mr. ZHANG Xiaojie, Director, Department of International Cooperation MOC, Beijing  
*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*  
Mr. XU Yi, Consultant, Department of Personnel and Labour, Beijing

---

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

**COLOMBIA COLOMBIE**

Ms. Victoria GONZALEZ ARIZA, Permanent Mission of Colombia in Geneva

**CUBA**

Sr. Alberto REYES RUIZ, Director Nacional de Recursos Humanos del Ministerio del Transporte, La Habana

**CYPRUS CHYPRE CHIPRE**

Captain Andreas A. CONSTANTINO, Senior Marine Surveyor, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Work, Lemesos

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

Ms. Chryso DEMETRIOU, Merchant Shipping Officer A, 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

Mr. Arne ULSTRUP, Head of Centre, Danish Maritime Authority, Copenhagen

**EGYPT EGYPT EGIPTO**

Ms. Fatma ABDEL HAMID, General Manager of Maritime Transport, Ministry of Transport, Alexandria

*Adviser/Conseiller technique/Consejera técnica*

Ms. Nadia EL-GAZZAR, Labour Counsellor, Permanent Mission of Egypt in Geneva

**ESTONIA ESTONIE**

Ms. Hene LEHT, Third Secretary, Permanent Mission of Estonia in Geneva

**FRANCE FRANCIA**

M. Jean-Marc SCHINDLER, Administrateur en chef des affaires maritimes et Chargé de mission, Direction des affaires économiques et financières, ministère des Affaires étrangères, Paris

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

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. 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'Equipelement, des Transports, du Tourisme, du Logement et de la Mer, Paris

M. Philippe ILLIONNET, Sous-directeur des gens de mer, ministère de l'Equipelement, des Transports, du Tourisme, du Logement et de la Mer, Paris

Mme Bernadette FOUGEROUSE, Adjointe au Chef du Bureau de l'inspection du travail maritime, Paris

M. Jean-Charles CORNILLOU, Coordinateur national du contrôle par l'Etat du port, ministère de l'Equipelement, des Transports, du Tourisme, du Logement et de la Mer, Sous-direction de la sécurité maritime, 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'Equipelement, des Transports, du Tourisme, du Logement et de la Mer, Paris

Mr. Jérôme SADDIER, Premier secrétaire, Mission permanente de la France à Genève

### **GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA**

Mr. Ralf DEMBKOWSKY, Referat, Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung, Berlin

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

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

Mr. Peter ESCHERICH, Bundesministerium für Verkehr-, Bau und Wohnungswesen, Bonn

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

Mr. Peter PÄEFFGEN, Transport Attaché, Permanent Mission of Germany in Geneva

### **GREECE GRÈCE GRECIA**

Mr. George BOUMPOPOULOS, Head of Seamen's Labour Division, Ministry of Mercantile Marine, Piraeus

### **INDIA INDE**

Ms. Neera MALHOTRA, Deputy Director-General of Shipping, Directorate General of Shipping "Jahaz Bhawan", Mumbai

### **INDONESIA INDONÉSIE**

Ms. Zulmiar YANRI, Ph.D., Director of Occupational Safety and Health Standards, Ministry 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

### **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, Direzione Generale per la Navigazione, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma

---

Sra. Stefania MOLTONI, Head of Maritime Work, Direzione Generale per la Navigazione, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma

**JAPAN JAPON JAPÓN**

Mr. Tatsuya TERANISHI, Director, Seafarers' Labour Standards 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. 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**

Mr. Young-Moon PARK, 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

**LIBERIA LIBÉRIA**

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

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

**LITHUANIA LITUANIE LITUANIA**

Mr. Evaldas ZACHAREVICIUS, Head of Ships' Registration and Seafarers' Certification Office, Lithuanian Maritime Safety Administration, Klaipeda

**LUXEMBOURG LUXEMBURGO**

Mr. Marc SIUDA, Commissariat aux affaires maritimes, Luxembourg

**MALAYSIA MALAISIE MALASIA**

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

*Adviser/Conseiller technique/Consejera técnica*

Ms. Fuziah SHARIFAH, Counsellor, Labour Affairs, Permanent Mission of Malaysia in Geneva

---

## **MALTA MALTE**

Mr. L.C. VASSALLO, Executive Director, Merchant Shipping Directorate, Malta Maritime Authority, Valletta  
*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

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

## **MAURITANIA MAURITANIE**

Mr. Moulaye Driss OULD GUIG, Direction régional maritime, ministère des Pêches et de l'Economie maritime, Nouakchott

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

M. Cheick OULD MOHAMED EL MOCTAR, Contrôleur du travail, ministère des Pêches et de l'Economie maritime, Nouakchott

## **MEXICO MEXIQUE MÉXICO**

Sr. Pablo MUÑOZ y ROJAS, Director General de Asuntos Jurídicos, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, México

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Sra. Socorro ROVIROSA, Ministro, Misión Permanente de México en Ginebra

Sr. Angel SUAREZ VALLEJO, Agregado Marítimo, Dirección General de Marina Mercante, México

## **NAMIBIA NAMIBIE**

Mr. Calle SCHLETTWEIN, Permanent Secretary, Ministry of Labour, Windhoek

Mr. B.M. SHINGUADJA, Labour Commissioner, Ministry of the Labour Commissioner, Windhoek

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

Mr. Cornelius MBUDJE, Marine Superintendent, Ministry of Fisheries and Marine Resources, Walvis Bay

## **NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS**

Mr. Rob DE BRUÏJN, Senior Policy Adviser, Public Works and Water Management, Ministry of Transport and Waterworks, The Hague

*Adviser/Conseiller technique/Consejera técnica*

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

## **NIGERIA NIGÉRIA**

Prof. B.M. BARKINDO, Permanent Secretary, Federal Ministry of Transport, Abuja

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Wali Mansoor KURAWA, Director, Maritime Services, Federal Ministry of Transport, Abuja

Mr. Ahmed Tijjani RAMALAN, Executive Chairman, Joint Dock Labour Industrial Council, Lagos

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

---

Mr. Olujimi OSINUSI, Senior Administration Officer, PA to Permanent Secretary, Federal Ministry of Transport, Abuja

Mr. Abdullah AHMAD, Deputy Director of Labour, Permanent Mission of Nigeria in Geneva

### **NORWAY NORVÈGE NORUEGA**

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

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

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

Ms. Wenche RØED, Executive Officer, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

### **PANAMA PANAMÁ**

Sr. Juan Antonio LEDEZMA, Secretario General, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panamá

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

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

Sra. Verónica VALLARINO, Cónsul General y Agregado Comercial, Consulado de Panamá, Londres

### **PHILIPPINES FILIPINAS**

Mr. Roy SEÑERES, Chairman and Presiding Commissioner, National Labour Relations Commission, Las Piñas City

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Ms. Rosalinda D. BALDOZ, Administrator, Philippine Overseas Employment Administration, San Fernando City

Ms. Yolanda PORSCHWITZ, Permanent Mission of the Philippines in Geneva

### **PORTUGAL**

Sr. António CANECO PEREIRA, Chefe do Departamento do Pessoal do Mar, Instituto Marítimo Portuário, Lisboa

### **RUSSIAN FEDERATION FÉDÉRATION DE RUSSIE FEDERACIÓN DE RUSIA**

Mr. Alexander FROLOV, Deputy Head, Department for Navigation Policy and Regulation, Marine Fleet's Production Activities, Ministry of Transport, Moscow

### **SINGAPORE SINGAPOUR SINGAPUR**

Ms. TANG Meen-Er, Senior Legal Counsel, Maritime and Port Authority, Policy Division, Singapore

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Ms. Irene GOH, Manager, Maritime and Port Authority, Policy Division, Singapore

Prof. Alan TAN, Lecturer, National University of Singapore, Singapore

---

**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, Head of Section, Swedish Maritime Administration, Norrköping

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Olle WADMARK, Principal Administrative Officer, Swedish Maritime Administration, Norrköping

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

**SWITZERLAND SUISSE SUIZA**

M. Jean HULLIGER, Directeur de l'Office suisse de la navigation maritime, Berne

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

M. Jacques DUCREST, Collaborateur diplomatique, Office suisse de la navigation maritime, Berne

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

Dr. Mohamad KHAFIF, Counsellor, Permanent Mission of the Syrian Arab Republic in Geneva

**THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA**

Mr. Pakorn AMORNCHWIN, 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. 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

**TURKEY TURQUIE TURQUÍA**

Mr. Mustafa DINÇ, Head of Department, Ankara

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Bahtiyar GENEL, Director of Section, Under-Secretariat for Maritime Affairs, Ankara

Mr. Suleyman BAYAR, Deputy General Director, Under-Secretariat for Maritime Affairs, Ankara

Mr. Okay KILIC, Ship Surveyor, Under-Secretariat for Maritime Affairs, Ankara

---

**UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO**

Mr. Paul SADLER, Head of International Liaison Branch, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Christopher ELLIS, Policy Adviser, International Shipping Policy 1B, Department of Transport, Local Government and the Regions, London

Ms. Mary MARTYN, Head of Seafarer Health and Safety Branch, Maritime Coastguard Agency, Southampton

Mr. David ROWE, Department of Transport, Local Government and the Regions, London

**UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS**

Mr. Edmund T. SOMMER, Chief, Division of General and International Law, US Maritime Administration, Washington, DC

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

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

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

Mr. Christopher KRUSA, Maritime Training Specialist, Maritime Administration, Washington

**Shipowners' representatives**

**Représentants des armateurs**

**Representantes de los armadores**

Capt. Koichi AKATSUKA, General Manager, Japanese Shipowners' Association, London

Mr. Arthur BOWRING, Hong Kong Shipowners' Association, Hong Kong

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

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

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

Mr. George KOLTSIDOPOULOS, Legal Adviser, Union of Greek Shipowners, Piraeus

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

Sr. Hernan MORALES VILLAMOR, Asesor Laboral, Asociacion Nacional de Armadores, Valparaíso

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. Roberto AGLIETA, Executive for Labour Affairs, Confitarma, Roma

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

Mr. Svilen DOYKOV, Head of Safety of Navigation Department, Navibulgar Ltd., Varna

---

Mr. Guido HOLLAAR, Secretary, Royal Association of Netherlands Shipowners, Rotterdam  
Mr. Chris HORROCKS, Secretary-General, International Shipping Federation, London  
Mr. Kazuki INOUE, The Japanese Shipowners' Association, Seafarers' Chamber Captain, Tokyo  
Mr. Tim MARKING, Deputy Secretary-General, ECSA, Brussels  
Mr. Tim SPRINGETT, United Kingdom Chamber of Shipping, London  
Mr. Yasuhisa TSUJIMOTO, Managing Director, The Japanese Shipowners' Association, London  
Sr. Rubén VIDAUD MARQUEZ, Vice Director, Unión Navieras de Cuba, Grupo Empresarial ANTARES,  
La Habana

**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. Jacek CEGIELSKI, Vice-President, National Maritime Section of "Solidarnosc", Gdynia  
Mr. Abdulrahman CHANDE, General Secretary, Tanzania Seamen's Union (TASU), Zanzibar  
Mr. Padraig CRUMLIN, National Secretary, Maritime Union of Australia (MUA), Sydney  
Mr. Thulani DLAMINI, Collective Bargaining Secretary, South African Transport and Allied Workers' Union, Johannesburg  
Mr. David HEINDEL, Secretary-Treasurer, Seafarers' International Union of North America, Camp Springs  
Mr. Sakae IDEMOTO, President All Japan Seamen's Union, Tokyo  
Mr. Brian ORRELL, General Secretary NUMAST, London  
Ms. Jacqueline SMITH, Secretary, Norwegian Seamen's Union, Miami  
Mr. Thomas TAY, General Secretary, Singapore Maritime Officers' Union, Singapore  
Mr. Agapios TSELENTIS, Director, International Department, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Piraeus

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

Ms. Claudia BENNETT, Assistant Legal Adviser, International Transport Workers' Federation, London  
Mr. Henrik BERLAU, Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD), Copenhagen  
Mr. Mark DICKINSON, Executive Officer, NUMAST, London  
Mr. John EPSOM, Council Chairman, NUMAST, London  
Mr. Goran HANSSON, SEKO Facket för Service Och Kommunikation, Göteborg  
Mr. Yuji IJIMA, All Japan Seamen's Union (JSU), Tokyo  
Mr. Hideo IKEDA, Director of International Affairs, All Japan Seamen's Union, Tokyo  
Sr. José Luis JUSTO VILLAMIL, Secretario General, Sindicato Nacional de Marina Mercante, Puertos y Pesca, La Habana  
Mr. Jose RAUL V. LAMUG, Assistant to the President, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Manila

---

Ms. Wai Man LEE, Assistant Administrator, Merchant Navy Officers' Guild, Hong Kong  
Ms. Mary LIEW, Singapore Maritime Officers' Union, Singapore  
Mr. Konstantin MAKAROV, International Transport Workers' Federation, London  
Mr. Peter McEWEN, NUMAST, London  
Mr. Chi Kwok POON, Hong Kong Seamen's Union, Hong Kong  
Mr. Katsuji TAKI, International Transport Workers' Federation, London  
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

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 MARITIME ORGANIZATION (IMO)**

**ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE**

**ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL**

Mr. Andrew WINBOW, Head, STCW and Human Element Section, Maritime Safety Division, International Maritime Organization, 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 CHRISTIAN MARITIME ASSOCIATION**  
**ASSOCIATION MARITIME CHRÉTIENNE INTERNATIONALE**  
**ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL**

Mr. Berend VAN DIJKEN, General Secretary, ICMA, Rotterdam

Mr. Ken PETERS, Justice and Welfare Secretary, ICMA, London

Mr. Douglas STEVENSON, Director, Centre for Seafarers' Rights, Seamen's Church Institute, New York

Sr. Domingo GONZALEZ JOYANES, ICMA, Barcelona

**INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION**  
**ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION**  
**ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN**

Mr. François ABRAM, Technical Programme Manager, Standards Department, ISO Central Secretariat, Geneva

**WORLD FEDERATION OF TRADE UNIONS**  
**FÉDÉRATION SYNDICALE MONDIALE**  
**FEDERACIÓN SINDICAL MUNDIAL**

Ms. Aida AVELLA, Consejera, WFTU, Geneva