

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

Nantes
19-23 de enero de 2004

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 reunió por cuarta vez en la *Cité des Congrès*, Nantes, del 19 al 23 de enero de 2004. Esta cuarta reunión se celebró por invitación del Gobierno de Francia, y fue financiada generosamente a través de contribuciones del Ministerio de Transporte de Francia, la región del *Pays-de-la-Loire*, el Departamento de *Loire-Atlantique* y la ciudad de Nantes. El Grupo de alto nivel continuó su labor, dando con ello curso a una decisión adoptada por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo en su 280.^a reunión (marzo de 2001) y a una propuesta presentada unánimemente por la Comisión Paritaria Marítima en su 29.^a reunión (enero de 2001) en la que se solicitaba el establecimiento de una norma internacional sobre el trabajo marítimo única y coherente, que incorporara, en la medida de lo posible, la esencia de toda la gama de normas internacionales sobre el trabajo marítimo suficientemente actualizadas.

Composición del Grupo de alto nivel

2. Asistieron a la reunión del Grupo de alto nivel 45 delegaciones gubernamentales con un total de 126 participantes; 30 delegados y consejeros del Grupo de los Armadores, y 37 delegados y consejeros del Grupo de la Gente de Mar. Varias organizaciones no gubernamentales asistieron igualmente a la reunión. Se anexa una lista de participantes revisada al presente informe (anexo 9).
3. La Mesa quedó constituida como sigue:

<i>Presidente:</i>	Sr. J.M. Schindler (Francia)
<i>Vicepresidentes:</i>	Sr. T. Teranishi (Japón)
	Sr. S. Hajara (miembro del Grupo de los Armadores, India)
	Sr. B. Orrell (miembro del Grupo de la Gente de Mar, Reino Unido)

Los Grupos eligieron sus mesas como sigue:

Grupo Gubernamental

<i>Presidente:</i>	Sr. X. Zhang (China)
<i>Vicepresidente:</i>	Sr. Yeong-Woo Jeon (República de Corea)
<i>Secretario:</i>	Sr. G. Smefjell (Noruega)

Grupo de los Armadores

<i>Presidente y portavoz:</i>	Sr. D. Lindemann (Alemania)
<i>Vicepresidente:</i>	Sr. J. Cox (Estados Unidos)
<i>Secretario:</i>	Sr. D. Dearsley (Federación Internacional de Armadores)

Grupo de la Gente de Mar

<i>Presidente y portavoz:</i>	Sr. B. Orrel (Reino Unido)
<i>Vicepresidente:</i>	Sr. T. Tay (Singapur)
<i>Secretario:</i>	Sr. J. Whitlow (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte)

Apertura de la reunión

4. La reunión fue inaugurada por el Sr. Dominique Bussereau, Secretario de Estado de Francia para el Transporte y el Mar. En su discurso, insistió en la ambiciosa labor de modernizar y unificar los convenios marítimos de la OIT existentes en un solo instrumento refundido. A su juicio, esta tarea era esencial para asegurar que la gente de mar disfrutara de unas condiciones de trabajo decentes, que le permitiera desempeñar su papel fundamental en materia de seguridad marítima. Hizo referencia a los progresos realizados en Francia con respecto al control por el Estado del puerto y también a la naturaleza globalizada de la industria marítima, que justificaba la adopción de este nuevo Convenio. Francia reconocía la necesidad de elaborar unas normas generales sobre el trabajo marítimo y acababa de ratificar ocho de los convenios marítimos de la OIT más recientes, incluido el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108). Esto demostraba el compromiso de Francia con los objetivos de la OIT y, en particular, con las normas relativas al trabajo marítimo. Por último, el Sr. Bussereau expresó su deseo de que la reunión concluyera con éxito su labor preparatoria para las futuras conferencias marítimas en 2004 y 2005.
5. Se proyectó en la pantalla un mensaje del Sr. Juan Somavia, Director General de la OIT, en el que agradecía al Gobierno de Francia que hubiera invitado a celebrar esta reunión en la ciudad de Nantes. Elogió los logros del sector marítimo de la OIT, es decir, el Acuerdo de Ginebra, y el apoyo que este acuerdo había recibido por parte de los gobiernos. Subrayó la importancia que revestía el nuevo Convenio propuesto para una industria marítima globalizada. Concluyó señalando que este Convenio sería, para la OIT, una prueba de un tripartismo innovador y creativo. Expresó su agradecimiento al Gobierno de Francia por su apoyo a las actividades marítimas de la OIT y por haber patrocinado esta reunión del Grupo de alto nivel en Nantes.
6. La Sra. Sally Paxton, Directora Ejecutiva de Diálogo Social y responsable de las actividades marítimas de la OIT, expresó su agradecimiento por la labor realizada por el Grupo de alto nivel. Agradeció igualmente a las autoridades francesas por haber permitido

que tuviera lugar esta cuarta reunión del Grupo, que debía completar la elaboración de un proyecto de texto del Convenio que presentaría a la consideración de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria en septiembre de 2004.

7. Hicieron igualmente uso de la palabra el Sr. Jean-Marc Ayrault, Alcalde en funciones de Nantes; la Sra. Monique Papon, Vicepresidenta del Consejo General de *Loire Atlantique*, y el Sr. Jean-Luc Harousseau, Presidente del Consejo General del *Pays de la Loire*. Todos ellos dieron la bienvenida a los participantes en la reunión celebrada en la ciudad de Nantes, departamento de *Loire Atlantique* y la región del *Pays de la Loire*.
8. Los debates se centraron en torno al Segundo Proyecto Preliminar de convenio refundido sobre las normas relativas al trabajo marítimo (TWGMLS/2004/9), texto preparado por la Oficina que se presentó a consideración de los participantes junto con otro texto que contenía comentarios a ese respecto (TWGMLS/2004/1). La Federación Internacional de Armadores (IFF) proporcionó una versión trilingüe (inglés, francés y español) del Segundo Proyecto Preliminar (TWGMLS/2004/9) y presentó también una propuesta al Grupo de alto nivel. El Gobierno de los Estados Unidos, a solicitud de la Oficina, preparó y presentó un documento (TWGMLS/2004/8) que contenía un ejemplo del certificado de trabajo marítimo y de la declaración de conformidad, que figuraban entre los temas que debían examinarse.
9. El representante gubernamental de China y el Presidente del Grupo Gubernamental expresaron sus sinceros agradecimientos al Gobierno de Francia por haber patrocinado esta cuarta reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, y también a la Oficina por la excelente labor realizada en la preparación del Segundo Proyecto Preliminar. Si bien seguía siendo necesario desplegar esfuerzos para lograr el objetivo de un Convenio sencillo y orientado al usuario, el Grupo Gubernamental consideraba que ya se habían realizado grandes progresos. Aunque los gobiernos celebraban la decisión de abordar los ámbitos problemáticos identificados mediante los grupos de trabajo propuestos por la Mesa del Grupo de alto nivel, iban a recomendar algunos cambios a sus mandatos respectivos. Puso de relieve que el Grupo había apoyado el principio de la igualdad de condiciones en lo que respecta a unas normas aplicables universalmente y un sistema bien establecido encargado de velar por el control de su aplicación, reconociendo además que ello podía requerir enmiendas en las legislaciones nacionales respectivas.
10. De igual modo, varios representantes gubernamentales expresaron su agradecimiento al Gobierno de Francia por acoger esta reunión. Aseguraron su pleno compromiso con el Convenio propuesto. Esperaban alcanzar como resultado final un convenio que fuera ratificado ampliamente. Una serie de representantes gubernamentales expresaron su apoyo al texto de la resolución propuesta por el Gobierno de Grecia, que condenaba la detención de los miembros de la tripulación del «Tasman Spirit» por Pakistán.
11. El Presidente resumió la historia del Grupo de alto nivel y recordó a la reunión sus prioridades clave. La reunión no era simplemente un ejercicio de redacción, sino que permitiría a la Oficina elaborar un texto de referencia idóneo que presentaría posteriormente ante la conferencia preparatoria que se celebraría más tarde en 2004. Se crearían grupos de trabajo a fin de tratar detenidamente los puntos de discusión del texto. La reunión despertaba un gran interés tanto dentro de la OIT como fuera de ella. Elogió a los delegados por los logros alcanzados hasta la fecha.
12. El portavoz del Grupo Gubernamental (China) planteó una serie de cuestiones. Los representantes gubernamentales estaban de acuerdo en que los grupos de trabajo se concentraran en facilitar instrucciones claras y precisas a la Oficina sobre cuestiones de fondo, y no en hacer un ejercicio de redacción en el que se prestara atención excesiva a los términos particulares empleados. En esta etapa los grupos de trabajo necesitaban centrarse en la esencia de las recomendaciones que presentarían a la plenaria, y no tanto en la

estética de los términos del Convenio. Los representantes gubernamentales formularían sus comentarios en el momento oportuno en cada uno de los grupos de trabajo. Por ejemplo, sería necesario coordinar la labor del Grupo de Trabajo B sobre Protección Social con la del Grupo de Trabajo D sobre el Título 4. Con respecto al Grupo de Trabajo C, señaló que los representantes gubernamentales habían hecho notar que «los acuerdos de empleo de la gente de mar» no figuraban entre corchetes, en los anexos A5-I y A5-II por lo que no deberían haberse incluido entre los temas objeto de examen. También era necesario asegurar que se distinguiera claramente las responsabilidades que incumbían al Estado del puerto de las que incumbían al Estado de abanderamiento. Con respecto al Grupo de Trabajo D, el asunto más importante era evitar que su labor se superpusiera con la del Grupo de Trabajo B sobre Protección Social y que tuviera en cuenta la labor realizada por el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar.

- 13.** El portavoz del Grupo de los Armadores hizo referencia a los siete asuntos y principios claves contenidos en el documento presentado por la Federación Internacional de Armadores, a saber, que el texto no sería útil a menos que se ratificara ampliamente; que el texto era excesivamente largo y contenía obligaciones superfluas; que la relación entre las Reglas y la Parte A y B debería ser clara y no dar lugar a ambigüedades; que la definición de gente de mar seguía necesitando mayor elaboración; que el Grupo de los Armadores no estaba convencido de la necesidad de hacer continuamente referencias a los convenios; que tenían reservas que formular respecto de ciertos artículos; que quedaba aún mucho trabajo por hacer con respecto a la protección social; y que muchos títulos requerían aún una mayor elaboración.
- 14.** El Grupo de la Gente de Mar agradeció a la OMI y la OIT las cartas enviadas al Gobierno de los Estados Unidos pidiendo que se consideraran las necesidades especiales de la gente de mar en lo que respecta a la licencia para bajar a tierra y el tránsito del buque a tierra y viceversa. Esperaban que lo anterior recibiera una acogida favorable y que se encontrara una solución satisfactoria al asunto.
- 15.** El Grupo de la Gente de mar no cejaba en su empeño de conseguir los objetivos iniciales, a saber, la adopción de un nuevo convenio claro, y fácil de ratificar y de aplicar. En otras palabras, un instrumento que incorporara las normas mínimas fundamentales cuya observancia pudiera exigirse efectivamente así como el establecimiento de condiciones de igualdad en el ámbito de la navegación. Una Carta de derechos de la gente de mar podría garantizar condiciones decentes de vida y de trabajo para estas personas. En la actualidad la gente de mar ya se beneficiaba de los principios y derechos establecidos en los instrumentos vinculantes que estaban en vigor. El proceso de refundición no debería servir de pretexto para privarla de tales derechos. Si se deseaba que el nuevo convenio sobrepasara los objetivos del Programa Trabajo Decente de la OIT, se necesitaba seguir mejorando la situación de la gente de mar y no limitarse a legitimar la situación actual donde todavía había gente de mar que desempeñaba labores marginales y era objeto de una dura explotación.
- 16.** El Grupo de los Armadores había reconocido la buena disposición del Grupo de la Gente de Mar para permitir que una cantidad considerable de normas de detalle se transfirieran a la Parte que contenía normas no vinculantes, incluso más de lo que hubieran esperado. La gente de mar había hecho concesiones sustanciales. No obstante, varias cuestiones eran tan fundamentales para la gente de mar que no podían ser objeto de negociación. Los derechos adquiridos de la gente de mar no podían desaparecer ni tampoco se podía ceder respecto de los principios fundamentales. A cambio de la flexibilidad la gente de mar exigía el establecimiento de un norma uniforme cuyo cumplimiento fuera efectivamente exigible lo cual representaría una diferencia para alguna gente de mar que aún se encontraba en situación muy desaventajada. La flexibilidad no debería transformar el nuevo convenio en

un instrumento inútil cuya aplicación efectiva fuera imposible de exigir. Para encontrar un vínculo satisfactorio entre la Parte A y la Parte B del nuevo instrumento podría ser necesario considerar incluso el traslado en cascada de algunas normas ubicadas en la Parte B del mismo a la Parte A, de manera que la gente de mar no se viera privada de los derechos adquiridos. Los gobiernos deberían considerar también la posibilidad de enmendar la normativa nacional. Al Grupo de la Gente de Mar no le parecía adecuado aceptar lo que era de hecho un mínimo común denominador ni adoptar disposiciones sin mayor significado.

17. El Grupo de alto nivel aceptó establecer cuatro grupos de trabajo. También se adoptaron los mandatos respectivos propuestos (adjuntos en los anexos 1-4), aunque se pidió a los grupos que examinaran las cuestiones allí planteadas de un modo flexible para proceder con la mayor eficiencia posible.

18. El Grupo de alto nivel aprobó la constitución de las mesas de los grupos de trabajo como sigue:

Grupo de Trabajo A sobre el alojamiento

<i>Presidente:</i>	Capitán D. Bell (Bahamas)
<i>Portavoz del Grupo de los Armadores:</i>	Sr. P. Sprangers
<i>Asistido por:</i>	Sr. D. Tongue
<i>Portavoz del Grupo de la Gente de Mar:</i>	Sr. T. Tay
<i>Asistido por:</i>	Sr. A. Verhoef

Grupo de Trabajo B sobre la protección social

<i>Presidenta:</i>	Sra. B. Solling-Olsen (Dinamarca)
<i>Portavoz del Grupo de los Armadores:</i>	Sr. T. Springett
<i>Asistido por:</i>	Sr. G. Hollaar
<i>Portavoz del Grupo de la Gente de Mar:</i>	Sr. H. Berlau
<i>Asistido por:</i>	Sra. S. James

Grupo de Trabajo C sobre el sistema de certificación e inspección

<i>Presidente:</i>	Sr. E. Sommer (Estados Unidos)
<i>Portavoz del Grupo de los Armadores:</i>	Sr. S. Hajara
<i>Asistido por:</i>	Sra. N. Wieseman
<i>Portavoz del Grupo de la Gente de Mar:</i>	Sr. B. Orrell
<i>Asistido por:</i>	Sr. J. Whitlow

Grupo de Trabajo D sobre otros temas que plantean dificultades

<i>Copresidentes:</i>	Sr. M. Shinguadja (Namibia) Sr. G. Smefjell (Noruega)
<i>Portavoz del Grupo de los Armadores:</i>	Sr. D. Lindemann
<i>Asistido por:</i>	Sr. D. Dearsley
<i>Portavoz del Grupo de la gente de Mar:</i>	Sr. P. Crumlin
<i>Asistido por:</i>	Sr. J. Bainbridge

-
19. El representante gubernamental de los Estados Unidos hizo una presentación general del documento titulado *United States comments on the preliminary second draft for a consolidated maritime labour Convention* «Observaciones de los Estados Unidos sobre el segundo proyecto preliminar de Convenio refundido sobre las normas relativas al trabajo marítimo».

Grupo de Trabajo A: Alojamiento

20. El Presidente del Grupo de Trabajo A «Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda» identificó tres esferas problemáticas con respecto al ámbito de aplicación del Convenio, a saber: *a)* una cláusula general para los buques existentes; *b)* variación en materia de arqueo para buques más pequeños y *c)* variación en materia de arqueo para buques de pasajeros.
21. La reunión convino en la necesidad de contar con una cláusula que contiene exenciones para buques existentes. En la medida en que era factible y sin desplegar excesivos esfuerzos, las disposiciones deberían aplicarse a los buques existentes. El Grupo de Trabajo convino en que, durante la revisión del texto, se entendería que las exigencias contenidas en el mismo sólo se aplicarían a los nuevos buques. Las esferas en que las disposiciones también podrían aplicarse a los buques ya existentes se especificarían en una fase ulterior. Se decidió introducir en la Regla 3.1 una cláusula general cuyos términos serían propuestos por la Oficina.
22. La reunión también estuvo de acuerdo en que era necesario contemplar variaciones en materia de arqueo para buques más pequeños en determinados casos. Sin embargo, el nuevo instrumento debería especificar que los límites del arqueo no se expresaran en arqueo bruto registrado (GRT), de conformidad con el Convenio de Oslo relativo a un sistema uniforme de medición del arqueo de los buques, de 10 de junio de 1947, sino en toneladas de arqueo bruto (GT), de conformidad con el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969 (ITC 1969), reconocido a nivel internacional. Se recomendó introducir las disposiciones provisionales del Convenio SOLAS para convertir el GRT en GT, según las cuales 1.600 toneladas de arqueo bruto registrado equivalen a 3.000 toneladas de arqueo bruto. El Grupo de alto nivel ya había recomendado la inserción de una cláusula general relativa al establecimiento de límites en materia de arqueo. El Grupo de la Gente de Mar argumentó que no debían escatimarse esfuerzos para evitar cualquier referencia al arqueo. En caso de necesidad debería utilizarse el término arqueo bruto (GT) utilizado en el nuevo Convenio sobre el arqueo.
23. El Grupo de Trabajo puso de relieve asimismo la necesidad de contemplar variaciones en materia de arqueo bruto para buques de pasajeros en determinados casos. En este contexto, solicitó asesoramiento jurídico a la Oficina sobre si era jurídicamente correcto que algunas disposiciones contenidas en la Parte A del Código, de carácter vinculante, fueran válidas para todos los buques y, por consiguiente, más estrictas, mientras que las disposiciones que figuraban en la Parte B del Código, asimilables a las recomendaciones, contemplaran excepciones respecto de los buques de pasajeros y, por lo tanto, fueran más flexibles. La Oficina informó que esto obedecía a un error de redacción, ya que siempre se había pretendido que la Parte A del Código también fuera flexible, y pidió al Grupo de Trabajo que identificara las disposiciones contradictorias.

Regla 3.1. – Alojamiento e instalaciones de esparcimiento

24. El Grupo de Trabajo aceptó que debía «proporcionarse» y «mantenerse» el alojamiento.

-
25. El Grupo de los Armadores pidió que se sustituyera el término «decente» contenido en la Regla y en la Norma, ya que parecía excesivamente subjetivo e impreciso, y propuso utilizar en su lugar el término «apropiado». La reunión estimó que parecía difícil eliminarlo, puesto que el término «decente» era parte de la terminología de la OIT y se utilizaba en todo el Convenio refundido. El Grupo de los Armadores retiró la enmienda que había propuesto.
 26. El Grupo de los Armadores solicitó que cualquier enmienda al Código respecto de la disposición relativa al alojamiento de la tripulación se aplicara únicamente a los nuevos buques. Esta propuesta pretendía ampliar la cláusula general relativa a las enmiendas, de forma que pasara de una simple estructura de alojamiento hasta el suministro de alojamiento. Un representante gubernamental advirtió que esto supondría que incluso las cuestiones no relacionadas con la construcción del buque, automáticamente no se aplicarían a los buques existentes. El Grupo de la Gente de Mar se opuso a esta propuesta y la cuestión quedó entre corchetes.

Norma A3.1. – Alojamiento e instalaciones de esparcimiento

27. Un representante gubernamental propuso sustituir la expresión «en consulta con», por «tras consultar con», ya que la autoridad competente debería esperar hasta el final de la consulta con las organizaciones del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo con introducir esta enmienda en todo el documento. Con respecto a la obligación de considerar atentamente la Parte B del Código, el Grupo de los Armadores propuso añadir «en la medida de lo factible». El Grupo de la Gente de Mar expresó su desacuerdo con la propuesta porque mitigaría la obligación. La cuestión quedó entre corchetes.
28. Algunos representantes gubernamentales criticaron que el concepto de «vibración» sólo se citara en la lista de puntos que debían aplicarse que figuraba en el párrafo 4, mientras que en el resto del Título 3 no había ni exigencias ni directrices con respecto a la vibración. En lo concerniente a la norma ISO existente sobre la vibración del cuerpo entero, la reunión convino en que el texto relativo a la vibración debería insertarse en el párrafo 5, en una fase ulterior.
29. Se propuso eliminar el párrafo 4. El énfasis puesto en determinadas disposiciones era excesivo, ya que la autoridad competente tenía que aplicar todas las disposiciones. El párrafo 4 era redundante tras la inclusión del párrafo 5 y no añadía ningún valor. Por otra parte, un representante gubernamental explicó que esta disposición era importante para la industria naviera y las sociedades de clasificación, así como para la administración porque enumeraba sus obligaciones con claridad y precisión. El Grupo de la Gente de Mar advirtió que el párrafo 4 establecía la obligación de aplicar las disposiciones enumeradas, mientras que el párrafo 5 no hacía referencia a su aplicación, y el párrafo 2 sólo exigía tener en cuenta la Parte B del Código al aplicar la Parte A. Por último, se propuso unir los párrafos 4 y 5, organizando los subpárrafos del párrafo 5 por capítulos, con títulos extraídos de la lista contenida en el párrafo 4. El Grupo de la Gente de Mar aceptó en refundir ambos párrafos, siempre que mantuviera la idea fundamental contenida en el párrafo 4. Esta cuestión quedó entre corchetes.
30. El Grupo de los Armadores consideró que las disposiciones sobre los mamparos, el aislamiento y la prevención de incendios eran redundantes, porque ya estaban previstas en el Convenio SOLAS. No obstante, la reunión aceptó mantener la exigencia relativa al aislamiento y los mamparos impermeables al agua y al gas, ya que esto no estaba específicamente previsto en el Convenio SOLAS. En cuanto a la referencia que se hacía al Convenio SOLAS respecto de las medidas de prevención de incendios, el Grupo de la Gente de Mar prefirió mantener dicha referencia para facilitar su consulta como tal. Sin

embargo, algunos representantes gubernamentales señalaron que la referencia no añadía valor, sino que más bien ocasionaba dificultades debido a la naturaleza orientativa de los códigos de prácticas de la OMI mencionados. La cuestión quedó entre corchetes.

- 31.** Un representante gubernamental estimó que dada la importancia que revestía la cuestión de la iluminación, mencionada en el párrafo 4, no bastaba con hacer referencia a una iluminación apropiada y propuso que el primer párrafo de la Directriz B3.14 se insertara en la Parte A del Código, imponiendo así la exigencia de que hubiera luz natural y artificial en los camarotes y los comedores. El Grupo de Trabajo aceptó esta propuesta.
- 32.** El Grupo de los Armadores puso de relieve que no todos los buques tenía aire acondicionado y propuso eliminar la palabra «fresco» que seguía a la expresión «aire acondicionado». El Grupo de la Gente de Mar expresó su desacuerdo con esta propuesta alegando que todos los buques modernos tenían aire acondicionado, con independencia de su tamaño. El aire acondicionado era esencial en el mar y podía servir igualmente de calefacción. Algunos representantes gubernamentales subrayaron que en un buque sólo eran necesarias la ventilación y la calefacción, y que proporcionar aire acondicionado en todos los buques podría ocasionar problemas. El Presidente recordó que el texto sólo hacía referencia a los buques nuevos, y que quedarían excluidos del Convenio los buques inferiores a 200 ó 500 toneladas de arqueo bruto. Un representante gubernamental informó que el término «fresco» significaba «reciclado», por oposición al aire «confinado». Como solución de compromiso se propuso introducir una excepción extraída del párrafo 1 de la Recomendación núm. 140, contemplada para los buques dedicados normalmente a actividades comerciales que operaban en climas templados, donde no se requería aire acondicionado. La cuestión quedó entre corchetes.
- 33.** Se propuso eliminar la disposición relativa a los mosquiteros, ya que era superflua en los buques que tenían aire acondicionado. Un representante gubernamental y el Grupo de la Gente de Mar advirtieron que el paludismo era una de las causas más importantes de la mortalidad, según la OMS, y que el aire acondicionado no impedía la entrada de los mosquitos. El Grupo de los Armadores propuso añadir «en la medida en que sea necesario», indicando que, en los buques con aire acondicionado, las entradas se cerraban y el alojamiento se sellaba. Se presentó una enmienda alternativa conforme a la cual los buques podrían disponer de «dispositivos apropiados, como rejillas protectoras en cualquiera de las entradas, por ejemplo, una salida o puerta lateral permanentemente abierta, una toma de aire, o aire acondicionado». Se trataba de que, en los puertos, las puertas laterales pudieran estar abiertas permanentemente. Teniendo en cuenta que los ejemplos enumerados en la propuesta más bien representaban un lenguaje propio de la Parte B del Código, la reunión acordó eliminar dichos ejemplos e incluirlos en la Parte B en una fase ulterior, e incorporar los términos que satisficieran al Grupo de los Armadores.
- 34.** El Grupo de los Armadores indicó que varias de las exigencias relativas a los buques de pasajeros pequeños o especializados le planteaba problemas. Aunque la norma preveía un camarote para cada marino, cabía hacer una excepción en el caso de los buques de pasajeros. A esos efectos se trasladó el párrafo 1 de B3.1.6 a la Parte A y se insertó un texto con una redacción más flexible relativa a la autoridad competente en el caso de los buques especializados pequeños. La reunión aceptó también contemplar una excepción en el caso de los buques de pasajeros respecto de la ubicación de los camarotes. La reunión alcanzó un consenso respecto de que la autoridad competente podría, tras consultar con los interlocutores sociales, permitir excepciones en el caso de buques pequeños en lo que se refiere a la separación entre comedores y camarotes. El Grupo de los Armadores propuso además añadir el límite de 3.000 toneladas de arqueo bruto a la expresión «buques pequeños», utilizado en ciertas disposiciones. Dicho límite, además de ser más claro era fundamental en lo que respecta a las instalaciones interiores en los buques. Varios representantes gubernamentales apoyaron dicha propuesta en vista de que al trasladar dicha exigencia a la legislación nacional era necesario asignarle una cifra y el Grupo de los

Armadores necesitaba saber en qué circunstancias debía solicitar una excepción. Otros representantes gubernamentales y el Grupo de la Gente de Mar prefirieron conservar el texto tal como estaba porque los límites relativos al arqueo bruto se habían eliminado en todo el proyecto de Convenio y también porque la expresión «buques pequeños» permitiría una mayor flexibilidad. Se optó por dejar el asunto entre corchetes.

- 35.** El Grupo de Trabajo decidió eliminar la excepción concedida a los buques de bajo tonelaje en lo que respecta a la exigencia en materia de ruido por tratarse de una cuestión importante que afectaba a todo tipo de buques. El Grupo de los Armadores propuso quitar la referencia a la Resolución A.468 (XII) de la OMI, sobre niveles de ruido, y trasladarla a la Parte B, no vinculante, del Código. Propuso también incluir una referencia general a la resolución pertinente de la OMI en la Norma e insertar una referencia específica a la Resolución A.468 en la Parte B. La reunión solicitó al respecto al representante de la OMI su opinión sobre la conveniencia de incluir una resolución de dicha Organización, que contenía recomendaciones, en la Parte A, obligatoria del Convenio refundido, que parecía problemática. El representante de la OMI dijo que, en principio, la resolución de la OMI no era vinculante. El asunto se podía obviar utilizando el término «debería» al hacer referencia a dicha resolución en el Convenio, en cuyo caso ésta seguía conservando su carácter de recomendación; en cambio, si se utilizaba el término «deberá», la resolución podría considerarse obligatoria. Por último, advirtió que si se hacía referencia a una resolución de la OMI en un convenio de la OIT, llegado el caso, el procedimiento de enmienda que se aplicaría sería el de la OMI. No obstante, como todos los países con intereses en el ámbito marítimo en la OIT eran también miembros de la OMI podrían participar en el procedimiento de enmienda de la OMI. Incluso era posible contemplar la creación de un Grupo de Trabajo Mixto OMI/OIT a ese respecto. El Grupo Gubernamental hizo notar que los procedimientos y los objetivos perseguidos por la OMI eran muy diferentes de los de la OIT. Luego de estudiar el preámbulo del Código relativo a los niveles de ruido, el Grupo de Trabajo concluyó que el Código no se había concebido para que, por la vía de la referencia o de la repetición, se incorporaran disposiciones que se convertirían en obligatorias; que las disposiciones en cuestión no se aplicaban a todos los buques, y que tales disposiciones no se aplicaban a los buques de menos de 1.600 toneladas de arqueo bruto. El Grupo de los Armadores y algunos representantes gubernamentales estimaron además que era inaceptable establecer un sistema de inspección de los niveles de ruido por separado, como exigía el Código y que la expresión «niveles máximos de ruido» podría desembocar en una situación de incumplimiento en caso de que dichos niveles máximos se sobrepasaran momentáneamente en espacios reducidos y cerrados. Por otra parte, la OMI pensaba revisar su Resolución A.468 (XII) para tener en cuenta los períodos de descanso, entre otras cosas. A la luz de las discusiones, el Grupo de Trabajo decidió evitar la utilización de la expresión «niveles máximos de ruido», limitarse a añadir una referencia general al instrumento pertinente de la OMI y no utilizar el término «deberá». El asunto se dejó entre corchetes.
- 36.** La exigencia de revisiones frecuentes e incluso la modernización eventual de las instalaciones de esparcimiento se consideró que incumbía a la Parte B del Código. En lo que respecta a la cláusula permisiva relativa a las variaciones permitidas, el Grupo de los Armadores propuso añadir el concepto «aplicado con ecuanimidad», eliminando la cláusula del trato «no menos favorable» y la exigencia de que ambas partes debían estar de acuerdo. Puesto que esta disposición constituía fundamentalmente una obligación para los miembros en lo que respecta al arbitraje de los problemas sociales, se trataba de proporcionar un texto alternativo para encontrar soluciones a situaciones sin salida. A juicio del Grupo de la Gente de Mar, añadir la expresión «aplicado con ecuanimidad» no bastaba para impedir que las instalaciones fueran menos favorables. El Grupo de Trabajo decidió conservar la cláusula «no menos favorable» para referirse a las variaciones permitidas, aplicadas con ecuanimidad y eliminar la exigencia de contar con un acuerdo de las partes.

Directriz B3.1. – Alojamiento e instalaciones de esparcimiento

37. Un representante gubernamental manifestó que le preocupaba la expresión «de conformidad con las normas autorizadas» utilizada en todo el texto. El sistema de aprobación referido podría resultar difícil de instaurar porque el material aprobado en virtud del Convenio SOLAS pudiera no corresponder al material aprobado en virtud de un convenio de la OIT. A lo anterior se replicó que un material podía ser satisfactorio tanto en términos de las exigencias del Convenio SOLAS en materia de prevención de incendios como de las disposiciones de un convenio de la OIT a ese respecto. Además, la expresión «normas autorizadas», utilizada en la Parte B del Código, no se refería a una autorización internacional en virtud de alguna norma aceptada a escala internacional. La extensión de dicha autorización dependía más bien de cada administración nacional. El Grupo de Trabajo decidió conservar la expresión «normas autorizadas» en la Parte B del Código, pero no así en la Parte A.
38. El Grupo de Trabajo aceptó eliminar las referencias a la renovación, la restauración o la fácil limpieza, en virtud de que bastaría con las disposiciones contenidas en la Regla 3.1 (1) y la Norma A 3.1 (7), es decir, las exigencias generales de carácter obligatorio relativas al alojamiento decente y el mantenimiento de las instalaciones. Por otra parte, el Título 3 no se relacionaba explícitamente con la renovación, la restauración ni la fácil limpieza de todos los componentes del alojamiento, lo cual daba la impresión de que el resto de los componentes no necesitaban ser mantenidos en condiciones decentes.

B3.1.1. – Aplicación de la Norma A3.1: Construcción y diseño

39. El Grupo de los Armadores propuso eliminar la expresión «aplicación de la norma» en el título de todas las directrices, porque no veían su utilidad. La Oficina explicó que esa expresión tenía por objeto distinguir entre las directrices para la aplicación de las normas y las orientaciones adicionales. Se resolvió dejar la cuestión entre corchetes.
40. El Grupo de la Gente de Mar propuso transferir a la Parte A la disposición relativa a la provisión de espacio suficiente para estar de pie, puesto que esto revestía extrema importancia para la gente de mar y era un requisito obligatorio en virtud del Convenio núm. 133. Algunos representantes gubernamentales hicieron notar que tal transferencia podría tener consecuencias muy importantes, por ejemplo, en el caso de las inspecciones de la altura por el Estado del puerto, o bien, en caso de cambio de bandera. Por lo demás la Norma A.3.1, 5), a) ya abordaba la cuestión del espacio para estar de pie. A ese respecto, dijeron que la Parte B del Código debería contener cifras concretas. Otros representantes gubernamentales dijeron que todo lo que se refería a la construcción debería estar contenido en la parte que contenía las disposiciones obligatorias. El Grupo de los Armadores manifestó que las excepciones pertinentes también deberían transferirse a la Parte A del Código, porque una excepción respecto de una exigencia obligatoria no podía constituir una recomendación. La enmienda se adoptó.
41. El Grupo de la Gente de Mar propuso aumentar el espacio para estar de pie de 198 a 208 centímetros, teniendo presente el mandato de la Comisión Paritaria Marítima de mejorar los convenios anteriores. Indicó también que procurarían suministrar estadísticas que confirmaban que la estatura media había aumentado desde la entrada en vigor del convenio respectivo las cuales pondrían en conocimiento de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria. El Grupo de los Armadores rechazó la propuesta porque la cifra exigida originalmente por el Convenio núm. 133 era de 198 centímetros. Si bien la altura efectiva sería de 208 centímetros para la instalación de los aspersores contra incendios, la altura libre efectiva debería seguir siendo de 198 centímetros. Algunos representantes gubernamentales también se opusieron a la propuesta indicando que el espacio de 198 centímetros para estar de pie, exigido en el Convenio núm. 133, sólo se aplicaba a los

buques de más de 1.000 toneladas y que el límite de 208 centímetros era definitivamente demasiado alto para los países asiáticos. El Presidente recordó que la actualización de los convenios existentes requería una justificación más elaborada. Se resolvió dejar el asunto entre corchetes.

B3.1.2. – Aplicación de la Norma A3.1: Ventilación

42. En materia de salud, un representante gubernamental señaló que los sistemas de aire acondicionado deberían limpiarse y desinfectarse con facilidad para prevenir la propagación de enfermedades. Se decidió dejar el texto pertinente entre corchetes.

B3.1.3. – Aplicación de la Norma A3.1: Calefacción

43. Un representante gubernamental propuso añadir un nuevo texto relativo a la prohibición de la utilización del vapor como principal medio de transporte del calor en los camarotes. La cuestión se dejó entre corchetes.

B3.1.4. – Aplicación de la Norma A3.1: Iluminación

44. El Grupo de los Armadores pidió que se contemplara una excepción respecto de la luz natural en lo que respecta al alojamiento de la gente de mar en el caso de buques de pasajeros. El asunto fue aceptado.

B3.1.5. – Aplicación de la Norma A3.1: Lucha contra los ruidos

45. El Grupo de los Armadores propuso hacer solamente una referencia a la Resolución A.468 (XII) de la OMI respecto de los niveles de ruido, pero no repetir su contenido. De esta manera se evitaba duplicar la actividad de la OMI. Propuso eliminar la directriz y conservar exclusivamente una referencia a dicha resolución. Un representante gubernamental apoyó la enmienda y recordó que en general la función de las directrices era apoyar y propiciar el cumplimiento de las normas. Propuso eliminar por lo menos los tres primeros párrafos, referentes a las investigaciones sobre las causas de los ruidos a bordo, porque no eran pertinentes para la aplicación de la Parte A del Código. El Grupo de la Gente de Mar rechazó la propuesta porque la gente de mar necesitaba que se le informara acerca del ruido y el texto que tenían ante sí correspondía parcialmente al texto de la Recomendación núm. 141.
46. El Grupo de la Gente de Mar propuso añadir el término «y vibraciones» en todo el texto de la Regla para abordar el ruido conjuntamente con las vibraciones tanto en la Parte A como en la Parte B del Código. En principio, el Grupo de los Armadores aceptó la propuesta, pero con la salvedad de que no siempre correspondía añadir «y vibraciones» al texto original relativo al control del ruido. No obstante, en aras de la coherencia, las dos cuestiones deberían figurar juntas en la Norma A3.1 para lo cual debía añadirse la expresión «y vibraciones» en A 3.1 (5) (o). Varios representantes gubernamentales dijeron que preferían que las vibraciones figuraran por separado puesto que la unión de ambas cuestiones no sería de utilidad para las administraciones. El asunto quedó entre corchetes.
47. El Grupo de la Gente de Mar pidió que el término «investigaciones», contenido en los tres primeros párrafos, se sustituyera por «exámenes». La Recomendación núm. 141, que versaba sobre la investigación de las causas del ruido, databa de un tiempo en el que no se tenía suficiente información sobre las fuentes de ruido a bordo de los buques. Entretanto, los datos aportados por las sucesivas investigaciones emprendidas se habían incorporado en la resolución de la OMI pertinente, de manera que bastaría ahora con un examen de la situación. El asunto se dejó entre corchetes.

-
48. Un representante gubernamental señaló que las cuestiones relativas a la instrucción de la gente de mar respecto de los peligros del ruido y el suministro de orejeras y tapones de manera sistemática no debería figurar en el tema del alojamiento sino en el que correspondía a la zona de trabajo. En consecuencia, se propuso trasladar las disposiciones pertinentes al Título 4, Regla 4.3, a saber, «Protección de la salud y la seguridad y la prevención de accidentes». El asunto se dejó entre corchetes.
49. El Grupo de los Armadores señaló que le parecía absurdo añadir el concepto de vibración en aquellos casos específicos en que se utilizan materiales que absorben el ruido para aislar los talleres del ruido proveniente de la sala de máquinas. Simplemente no existían materiales que absorbieran las vibraciones y era imposible aislar los lugares de trabajo en el interior de la sala de máquinas de las vibraciones provenientes de las mismas. El Grupo la Gente de Mar replicó que no siempre los lugares de trabajo estaban ubicados en el interior de la sala de máquinas. La cuestión quedó entre corchetes.
50. El Grupo de los Armadores reiteró que consideraba inapropiada la expresión «niveles máximos de ruido» porque no tenía en cuenta la fluctuación de las situaciones. La reunión concluyó que el texto de la resolución pertinente de la OMI mencionaba los «límites de los niveles de ruido» los cuales se evaluaban sobre la base de variaciones instantáneas, fluctuantes o continuas, por lo que la expresión «niveles máximos de ruido» era demasiado simple. Se alcanzó un consenso en el sentido de incluir la expresión «límites de los niveles de ruido», en aras de la coherencia con el texto contenido en la resolución enmendada pertinente de la OMI.
51. En lo que respecta al cuadro que contiene los niveles de ruido, el Grupo de los Armadores y algunos representantes gubernamentales pidieron que se lo eliminara en vista de que la OMI pensaba revisar la resolución pertinente y que la gente de mar no contaba con los equipos que les permitiera medir los niveles de ruido. El Grupo de la Gente de Mar se opuso a esa enmienda por considerar que el cuadro era necesario como un marco de referencia de fácil acceso que les convenía. La única alternativa sería incluir una exigencia en la Parte A del Código de que dicho cuadro se expusiera a bordo en un lugar que permitiera consultarlo con facilidad. En aras de un compromiso, un representante gubernamental propuso que una disposición contenida en la Parte B del Código dijera que el instrumento pertinente de la OMI debía estar a disposición a bordo para consulta de la gente de mar en uno de los idiomas de trabajo del buque. Debido a los desacuerdos respecto de la categoría — vinculante o no vinculante — de dicha disposición, así como de los idiomas a los cuales debía traducirse el citado instrumento, no se alcanzó acuerdo a este respecto. La cuestión quedó entre corchetes.

B3.1.6. – Aplicación de la Norma A3.1: Camarotes

52. En lo que respecta a las literas que tienen un mecanismo corredizo que permite acomodar a dos personas, el Grupo de los Armadores pidió que se eliminara la disposición en cuestión por estar ya cubierta en la Directriz general B 3.1.12 (6), según la cual debía considerarse la posibilidad de permitir que sus parejas acompañen a los miembros de la tripulación, en la medida de lo posible. De contar con dicho mecanismo, cada litera tendría por lo menos 130 centímetros de ancho lo cual les parecía inaceptable. Por otra parte, en virtud del Convenio SOLAS, el número de acompañantes habilitados para compartir camarotes a bordo estaba restringido por la necesidad de contar con espacio suficiente para el equipo de salvamento. Un representante gubernamental dijo que la directriz en cuestión era superflua puesto que no ayudaba a la aplicación de la norma que exigía que cada marino contara con un camarote. El Presidente indicó que en el caso de que ciertas exigencias hubiesen sido aceptadas se podía intentar mejorarlas. El Grupo de la Gente de Mar opuso el argumento de que la resolución de la Comisión Paritaria Marítima recomendaba explícitamente mejorar los convenios existentes cada vez que pareciera necesario. Además, en el mandato

del presente Grupo de Trabajo figuraba el tema del alojamiento de las parejas de la gente de mar cuando se refería a las necesidades actuales en la materia. Para llegar a una solución de compromiso, la reunión aceptó que las disposiciones en materia de camarotes dijeran que el alojamiento de la gente de mar debería ser lo más cómodo posible para el marino y su pareja acompañante.

53. El Grupo de los Armadores y un representante gubernamental consideraron que la disposición que preveía instalaciones sanitarias completas en cada camarote era difícil de cumplir y subrayaron que el objetivo de la misma era conseguir una igualdad de condiciones. Propusieron, ya sea conservar el texto original del Convenio núm. 92, o bien, contemplar una excepción para los buques cuyo tamaño, actividad o configuración del espacio interior hicieran que lo anterior resultara poco razonable o impracticable. La cuestión quedó entre corchetes.
54. La disposición que preveía una superficie de 7,5 metros cuadrados por camarote originó un largo debate. El Grupo de los Armadores y algunos representantes gubernamentales rechazaron la propuesta porque representaba el doble de la cifra que figuraba en el Convenio núm. 133 para los buques de 1.000 a 3.000 toneladas (donde se preveía 3,74 metros por miembro de la tripulación). El Convenio que tenían ante sí debería establecer normas mínimas, teniendo en cuenta que debía alcanzar una amplia ratificación. Propusieron conservar la redacción original del Convenio núm. 133 que permitía variaciones en función del tamaño del buque. El Grupo de la Gente de Mar señaló que el número de marinos a bordo de los buques hoy en día era considerablemente menor y que ello dejaba mayor espacio para el alojamiento. La cifra de 3,75 metros cuadrados correspondía al tamaño de una cama de dos plazas, superficie que ni siquiera se consideraba apropiada en el caso de las celdas de las cárceles. Dicho grupo señaló enfáticamente que puesto que la superficie destinada a alojamiento estaba contemplada en las medidas del buque, el Grupo de los Armadores tendía a reducirla para pagar menores tasas en los puertos. La mejora de los instrumentos existentes, recomendada por la resolución de la Conferencia Paritaria Marítima, era factible puesto que la nueva cifra sólo se aplicaría a los buques nuevos. Un representante gubernamental apoyó la propuesta del Grupo de la Gente de Mar e indicó que la cifra de 7,5 metros cuadrados sólo se aplicaría a los buques cuyos camarotes fueran ocupados por una sola persona, en virtud de la Norma A3.1 (5) (g), es decir, no se aplicaría a los buques de pasajeros pequeños o especializados sino solamente a los grandes buques de carga. La cuestión quedó entre corchetes.
55. La reunión decidió desplazar la disposición relativa a las dimensiones mínimas de los camarotes a la Parte A del Código, vinculante, en vista de su importancia y carácter prescriptivo, tal como en el caso del Convenio núm. 133.

B3.1.7. – Aplicación de la Norma A3.1: Comedores

56. El Grupo de los Armadores presentó una enmienda según la cual en los comedores podían ser colectivos o separados, según lo aprobara la autoridad competente después de consultar con los interlocutores sociales. Se explicó que tal disposición daría mayor flexibilidad para satisfacer la exigencia aún hoy frecuente, de comer juntos o separadamente, que pudieran expresar la tripulación o los oficiales. El Grupo de la Gente de Mar prefería limitarse a lo previsto en el Convenio núm. 92. La cuestión quedó entre corchetes. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en eliminar la disposición relativa a los servicios de fonda, ya que hoy se consideraba obsoleto dar un trato diferente a la gente de mar con respecto a los servicios de fonda. Si bien el Grupo de la Gente de Mar propuso aumentar a 2 metros cuadrados la superficie por trabajador destinada a comedores, el Grupo de los Armadores prefirieron atenerse a lo estipulado en el Convenio núm. 133, a saber, 1 metro cuadrado. La cuestión se dejó entre corchetes. Hubo asimismo desacuerdo respecto del mantenimiento o la eliminación de la cláusula permisiva que contemplaba excepciones.

B3.1.8. – Aplicación de la Norma A3.1: Instalaciones sanitarias

57. El Grupo de la Gente de Mar propuso que se dispusiera al menos de un retrete y de una bañera para cada cuatro personas. El Grupo de los Armadores prefirió limitarse a lo estipulado en el Convenio núm. 133, a saber, para cada seis personas. La cuestión quedó entre corchetes.

Grupo de Trabajo B: Protección social

58. El Presidente presentó el programa del Grupo de Trabajo e indicó que su mandato era dar indicaciones claras a la Oficina en materia de seguridad social para que se presentara un proyecto revisado a la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria de septiembre de 2004. Señaló asimismo que las disposiciones sobre seguridad social contenidas en el texto actual de la Oficina se basaban en una propuesta presentada por el Reino Unido y que era la primera vez que se discutirían dichas disposiciones.
59. Las discusiones se centraron en la Regla 4.5, dando por sentado que la protección social a corto plazo se abordaría en las Reglas 4.1 y 4.2, mientras que la protección social a largo plazo se trataría en la Regla 4.5. El Grupo de Trabajo señaló también que existía un vínculo entre las disposiciones contenidas en la Regla 4.5 y las contenidas en las Reglas 4.1 y 4.2, en especial en lo que respecta a las lesiones y enfermedades profesionales prolongadas vinculadas al desempeño de funciones a bordo de buques.
60. El portavoz del Grupo de los Armadores puso de relieve que hubiera preferido que la cuestión de la protección social no se hubiera incluido en este Convenio. Aunque estaba a favor de facilitar protección social a toda la gente de mar y de que los armadores contribuyeran a los regímenes de protección social, se mostraba reacio a incluir disposiciones complejas sobre seguridad social en el Convenio, ya que serían un obstáculo para su ratificación. Asimismo, señaló que el Convenio sobre seguridad social (norma mínima), 1952 (núm.102) podría ser el instrumento de referencia en materia de seguridad social y, por consiguiente, la gente de mar debería estar cubierta por este Convenio. Facilitaría un mejor medio, especialmente teniendo en cuenta que muy pocos Estados habían ratificado los convenios que preveían en particular la seguridad social para la gente de mar. Después de que la Oficina explicara que el Convenio núm. 102 excluía a la gente de mar de su ámbito de aplicación, prefería no obstante que se examinara en consecuencia dicho Convenio, en lugar de introducir simplemente en este proyecto de Convenio la cuestión de la seguridad social. Por consiguiente, propuso que se discutiera si el nuevo Convenio debía incluir disposiciones relativas a la seguridad social.
61. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar puso de relieve la importancia que revestía la protección social para la gente de mar, con independencia de su nacionalidad o de su lugar de residencia. Pese a ello, muchos seguían sin gozar de protección social. Señaló que un convenio que fuera ampliamente ratificado no tendría mucho sentido si no contemplaba cuestiones de fondo por lo que acogía con beneplácito las disposiciones relativas a la seguridad social contenidas en el texto presentado por la Oficina. Por lo tanto, exhortaba a que se incluyera la protección social en el Convenio y recomendó que dicha protección no fuera menos favorable que la que se ofrecía a los trabajadores en tierra.
62. El representante gubernamental del Reino Unido explicó que la propuesta de su Gobierno, sobre la que se basaba el texto de la Oficina, tenía por objeto garantizar la protección social a los trabajadores, con independencia de que se concluyeran acuerdos bilaterales o multilaterales a ese respecto. Para poder alcanzar este objetivo, el Convenio preveía la posibilidad de que el Estado de abanderamiento, el país de residencia y el armador asumieran diferentes responsabilidades.

-
- 63.** La mayoría de los representantes gubernamentales apoyaron la inclusión de algún tipo de disposiciones relativas a la seguridad social en el Convenio. Algunos representantes gubernamentales consideraron que el texto de la Oficina era lo suficientemente flexible como para prever satisfactoriamente una protección social para la gente de mar; algunos incluso estimaron necesario brindar una mayor protección mediante la inclusión en el Convenio de disposiciones que establecieran obligatoriamente unas prestaciones por enfermedad profesional y accidentes del trabajo, o imponer como obligatorias al menos tres de las cinco contingencias mencionadas en la Norma A4.5.5. Algunos representantes gubernamentales señalaron que la aplicación de disposiciones relativas a la seguridad social contenidas en el Convenio les planteaba algunas dificultades. Sólo algunos representantes gubernamentales pusieron de relieve grandes dificultades al respecto. Aunque apoyaban firmemente la necesidad de que la gente de mar contara con una protección social, consideraban que la aplicación efectiva de tales disposiciones podría plantear problemas. Tras una larga discusión sobre este tema, el portavoz del Grupo de los Armadores aceptó que se incluyeran disposiciones relativas a la seguridad social en el Convenio, aunque su Grupo hubiera preferido que éste no abordara la cuestión de la seguridad social, salvo el asunto contenido en las Reglas 4.1 y 4.2.
- 64.** La reunión también discutió las diferentes responsabilidades que el nuevo Convenio debería asignar al Estado de abanderamiento, al país de residencia y a los armadores en lo concerniente a las prestaciones a corto plazo y a largo plazo. El portavoz del Grupo de los Armadores consideró que el país de residencia de la gente de mar debería asumir la responsabilidad de brindarles protección social a largo plazo, y que sería inaceptable prever disposiciones relativas a la seguridad social en el acuerdo de empleo. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar señaló que la seguridad social incumbía fundamentalmente al Estado de abanderamiento y a los armadores.
- 65.** El Presidente pidió a los participantes que respondieran a las cuatro preguntas siguientes:
- 1) ¿Quién debería asumir la responsabilidad de la protección social a largo plazo?
 - 2) ¿Qué papel desempeña el Estado de abanderamiento?
 - 3) ¿Cómo asegurar que se brinde protección a toda la gente de mar, en particular a aquellos cuyo país de residencia carezca de un régimen adecuado de protección social?
 - 4) ¿Qué ramas de la protección social deberían incluirse? ¿Deberían preverse un número mínimo de ramas?
- 66.** El Grupo de los Armadores afirmó que, en vista de que parecía apoyarse en general la inclusión de la seguridad social a largo plazo en el Convenio, consideraba que la discusión del Grupo de Trabajo debería basarse en el texto propuesto. Insistió en que el país de residencia debía encargarse de las prestaciones de protección social a largo plazo.
- 67.** El Grupo de la Gente de Mar rechazó el texto presentado por el Grupo de los Armadores así como la propuesta de utilizarlo como base para el debate. A su juicio la principal responsabilidad frente a la supervisión de dicha protección le correspondía al Estado de abanderamiento. Consideraba en cambio que la disposición relativa a la seguridad social podía señalar que ésta podía compartirse entre el Estado de abanderamiento, los armadores y el país de residencia. En lo que respecta a la responsabilidad por la protección de corto plazo, estimaban que dicha responsabilidad incumbía a los armadores.
- 68.** Todos los representantes gubernamentales afirmaron que la seguridad social a largo plazo debía ser de incumbencia del país de residencia de la gente de mar. Sin embargo, muchos propusieron que el Estado de abanderamiento se encargara de exigir que todos los

trabajadores estuvieran protegidos por la seguridad social, especialmente en lo que respecta a la protección a corto plazo, como se preveía en las Reglas 4.1 y 4.2, controlando la aplicación de la legislación nacional en los buques, y asegurando el pago de las contribuciones apropiadas. Algunos llamaron la atención sobre el hecho de que los Estados de abanderamiento también debían asegurar que se cubriera a la gente de mar cuyo país careciera de un régimen al respecto, uno de ellos propuso que se estableciera un régimen internacional que previera tales situaciones. La mayoría de los representantes gubernamentales no expresaron opiniones claras sobre cuáles eran las ramas de seguridad social mínimas que debían ofrecerse a la gente de mar. Algunos señalaron que el mínimo debería ser tres ramas. Muchos representantes gubernamentales describieron sus regímenes nacionales, que generalmente protegían a la gente de mar de su país y en algunos casos a la gente de mar que trabajaba a bordo de sus buques. Algunos señalaron que muchos países carecían de un régimen de seguridad social apropiado.

- 69.** Si bien algunos representantes gubernamentales consideraban que el papel fundamental del Estado de abanderamiento a este respecto debía apuntar a brindar protección a corto plazo y realizar inspecciones pertinentes a bordo de los buques, otros estimaron que las responsabilidades de dicho Estado también debían incluir asegurar la seguridad social a largo plazo para la gente de mar, así como la supervisión y el control de la cobertura a este respecto.
- 70.** El Grupo de la Gente de Mar señaló que no consideraba apropiado que hubiera gente de mar que careciera de seguridad social a largo plazo, particularmente cuando en sus países de residencia no existían regímenes de seguridad social pertinentes. Los buques no podían considerarse simplemente «fábricas flotantes», y debía aplicarse el mismo tipo de régimen que se aplicaba a los trabajadores en tierra. Debía prestarse particular consideración a las características propias de la industria.
- 71.** El Grupo de Trabajo, tras un largo debate sobre qué texto debería ser la base para la discusión de la Regla 4.5, se decidió por el texto de la Oficina. El Grupo de los Armadores presentó su texto alternativo, extraído del que había presentado al Grupo de Trabajo (véase el anexo 5). El Grupo de la Gente de Mar y cuatro representantes gubernamentales apoyaron el texto de la Oficina. El Grupo de los Armadores y siete representantes gubernamentales apoyaron el texto presentado por la Federación Internacional de Armadores. Un representante gubernamental de Francia formuló una propuesta (véase el anexo 6), como solución de compromiso, que fue respaldada por seis representantes gubernamentales. El Grupo de la Gente de Mar y los representantes gubernamentales que habían apoyado el texto de la Oficina declararon que también podían apoyar la propuesta del representante gubernamental de Francia. El Grupo de Trabajo no alcanzó un acuerdo sobre un texto apropiado para la Regla 4.5.
- 72.** Con respecto a la Norma A4.5, el Grupo de los Armadores presentó disposiciones alternativas (véase el anexo 5) para todo el texto de la Oficina y explicó los motivos de la sustitución propuesta. El Grupo de la Gente de Mar rechazó el texto alternativo presentado por el Grupo de los Armadores. El representante gubernamental de Francia señaló que deseaba que la Norma A.4.5 del texto de la Oficina se sustituyera por las disposiciones que su Gobierno había presentado como solución de compromiso (véase el anexo 6).
- 73.** Algunos representantes gubernamentales y el Grupo de la Gente de Mar apoyaron la propuesta del representante gubernamental de Francia, mientras que otros estuvieron de acuerdo con el texto alternativo presentado por el Grupo de los Armadores.
- 74.** Con respecto a la Norma A4.5, párrafo 2, el Grupo de la Gente de Mar propuso que los términos que figuraban en el subpárrafo *d)* del texto de la Oficina se trasladaran al final de la primera frase del párrafo 2. El representante gubernamental del Reino Unido elaboró más aún esta enmienda y propuso eliminar *c)* y sustituir la palabra «o» del subpárrafo 2, *a)*

por la palabra «y», cambio que haría innecesarios los términos del antiguo subpárrafo 2, *d*). Añadió asimismo al principio del subpárrafo 2, *b*) los términos «a menos que un acuerdo bilateral o multilateral entre dos o más miembros prevea lo contrario». La enmienda del representante gubernamental del Reino Unido fue apoyada por otros representantes gubernamentales pero no por el Grupo de la Gente de Mar. Uno de los representantes gubernamentales que la apoyaba propuso además introducir en el párrafo 5 del texto de la Oficina una referencia explícita al Convenio núm. 102, ya que la parte relativa a la seguridad social del nuevo Convenio debería abarcar las contingencias definidas en el Convenio núm. 102. El Grupo de la Gente de Mar y otros representantes gubernamentales confirmaron que era necesario hacer una referencia al Convenio núm. 102 e insistieron en que por lo menos tres de las ramas contenidas en dicho Convenio debían ser obligatorias. Varios representantes gubernamentales propusieron que una de las ramas obligatorias debería abarcar las prestaciones por accidente del trabajo y enfermedades profesionales (a corto y largo plazo), y otro representante gubernamental propuso que las demás ramas obligatorias podían ser las prestaciones de atención médica y de enfermedad.

- 75.** Tras abordar las enmiendas, se debatió si debería preverse la protección social, entre otras posibilidades, a través del acuerdo de empleo, tal como estaba estipulado en el subpárrafo 2, *a*) del texto de la Oficina. El representante gubernamental del Reino Unido consideró necesario este subpárrafo dado que, por una parte, se duplicaban las disposiciones contenidas en las Reglas 4.1 y 4.2 y en la Regla 4.5, por otra. Sin embargo, se propuso que el subpárrafo 2, *a*) del texto de la Oficina se sustituyera por la Norma A4.5, párrafo 4, de la propuesta presentada por el representante gubernamental de Francia (véase el anexo 6). El representante gubernamental de Francia explicó que, en su propuesta, el acuerdo de empleo sólo especificaría el régimen de seguridad social aplicable, mientras que el Estado de abanderamiento debería velar por que se pagaran las contribuciones exigidas. El Grupo de los Armadores rechazó la propuesta del representante gubernamental de Francia, ya que no debería asignarse al Estado de abanderamiento la responsabilidad de asegurar el pago de las contribuciones pertinentes, sino que ésta más bien debería recaer en el país de residencia en el que estuviera asegurada la gente de mar. El representante gubernamental de Francia siguió explicando que, en su propuesta, cuando la gente de mar careciera de un régimen de seguridad social, el empleador debería pagar la contribución pertinente a un régimen de seguridad social elegido por la Comisión Paritaria Marítima de la OIT. El establecimiento de tal régimen internacional evitaría en mayor grado que la gente de mar estuviera cubierta por muchos regímenes de seguridad social diferentes. El Grupo de la Gente de Mar y algunos representantes gubernamentales acogieron con beneplácito la propuesta del representante gubernamental de Francia, en particular porque garantizaría protección en materia de seguridad social a la gente de mar que, de otro modo, no estaría protegida. El Grupo de la Gente de Mar no se oponía al régimen internacional propuesto; sin embargo, prefería un régimen más flexible y consideraba que la Comisión Paritaria Marítima tendría dificultades para establecer tal régimen. También hizo referencia a la negociación colectiva, que consideraba un elemento importante que debía contemplarse. Propuso enmendar la Norma A 4.5 contenida en el párrafo 7 de la propuesta del miembro gubernamental de Francia (Anexo 6) que cubre el asunto para que rezara así: «En los casos en que no exista un régimen nacional de seguridad social aplicable, el Estado de abanderamiento debe asegurarse de que la gente de mar esté cubierta por su propio régimen de seguridad social o por un régimen que designe dicho Estado.» Algunos representantes gubernamentales consideraron necesario examinar más atentamente dicho régimen internacional y su aplicación. El representante de la Asociación Marítima Cristiana Internacional (AMCI) propuso que, inicialmente, este fondo podría estar bajo la responsabilidad de la Comisión Paritaria Marítima mencionada en el artículo XIII del nuevo Convenio.
- 76.** El Grupo de los Armadores rechazó la propuesta relativa a la protección de la gente de mar que no estuviera protegida en su país de residencia, argumentando que no toda la gente de mar quería estar cubierta por un régimen de seguridad social y prefería no utilizar sus

ingresos para pagar contribuciones a un régimen de este tipo. El Grupo de la Gente de Mar respondió a este respecto que se necesitaba urgentemente un régimen de seguridad social que protegiera a toda la gente de mar.

77. Al examinar la Directriz B4.5 contenida en el texto de la Oficina, el Grupo de los Armadores propuso un texto alternativo (véase el Anexo 5). El Grupo de la Gente de Mar en cambio señaló que aceptaba el texto de la Oficina. Dijo además que deseaba que las ramas de la protección social se articularan en la parte vinculante del nuevo convenio y no según el texto presentado por el Grupo de los Armadores que trasladaba el asunto a las Directrices. Un representante gubernamental, cuyo país había establecido un régimen de seguridad social que no se basaba en contribuciones, propuso eliminar el subpárrafo 1, *c*) y, en caso de no aceptarse su propuesta, añadir un párrafo 1, *d*) adicional que rezara como sigue: «La gente de mar sólo tendrá derecho a recibir prestaciones de regímenes de seguridad social que no se basen en contribuciones (si procede), si residen en el territorio del Estado Miembro que proporciona dichas prestaciones, y de conformidad con las condiciones estipuladas en la legislación de dicho Estado». Propuso igualmente insertar al principio del subpárrafo *c*): «Con respecto al subpárrafo *d*), ...».
78. Las diferencias de opinión entre el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar respecto al enfoque y contenido del texto relativo a la protección a largo plazo en materia de seguridad social era tan considerable que se decidió que no podrían alcanzar un acuerdo al respecto en la presente reunión. Por consiguiente, se solicitó a la Oficina que redactara un nuevo texto, teniendo en cuenta tanto el texto actual de la Oficina como el texto del Grupo de los Armadores (véase el anexo 5) y las propuestas presentadas por el representante gubernamental de Francia como solución de compromiso (véase el anexo 6).

Grupo de Trabajo C: Sistema de certificación e inspección

79. De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, las Reglas que figuran en el Título 5 «amplían» las responsabilidades de cada Miembro en lo que se refiere a la plena aplicación y el control de la misma respecto de los derechos sustantivos contemplados en otras partes del convenio. Se aceptó que el término «amplían» debería sustituirse por otro a los fines de evitar que se interpretara como una ampliación de los derechos de que se trataba.
80. Varios representantes gubernamentales desearon que se aplicara el principio de equivalencia sustancial al párrafo 2 y citaron a ese respecto los problemas que planteaban ciertas disposiciones obligatorias contenidas en la Norma A del Título 5. No obstante, se aceptó en general quitar los corchetes en el párrafo 2. Los corchetes fueron quitados. El representante gubernamental de Alemania hizo hincapié en que la «equivalencia sustancial» era absolutamente esencial en los ámbitos que abarcaba el Título 5 relativo a la inspección, los procedimientos de tramitación de quejas y las indemnizaciones.
81. Luego de atender a las observaciones generales relativas a la relación entre la Parte A y la Parte B del Código, los participantes se concentraron en el debate de los principios generales relativos a las responsabilidades de los Estados de abanderamiento (Regla 5.1.1 del texto de la Oficina).

Responsabilidades del Estado de abanderamiento – Principios generales

Autorización a instituciones públicas u otras organizaciones competentes para llevar a cabo inspecciones y emitir certificados

82. La autorización por los Estados Miembros a instituciones públicas u otras organizaciones competentes para que realicen las inspecciones y emitan los correspondientes certificados

fueron temas que se debatieron latamente. Aunque la cuestión se reflejaba bien en el proyecto de texto preparado por la Oficina (Norma A5.1.3, párrafo 2), los participantes estimaron que el asunto exigía aún más claridad. En vista de la importancia que revestía el asunto se decidió incluirlo en la Regla 5.1.1, a saber, Principios generales y desarrollarlo posteriormente en una Regla que le estuviera específicamente destinada. Un representante gubernamental redactó un texto que presentó para su inserción en la Regla 5.1.1 – Principios generales, el cual debía figurar como nueva Regla, Norma y Directriz relativa a los Principios generales en materia de autorización. La nueva Regla estipulaba, entre otras cosas, que «Un Miembro puede delegar la realización de inspecciones y/o sus responsabilidades en materia de certificación en organizaciones competentes en aquellos ámbitos que el Código *estipule explícitamente* [se ha añadido el énfasis]». La expresión «estipule explícitamente» se incluyó para asegurar que quedara claro que no todas las responsabilidades en materia de aplicación y control de la misma contempladas en el Convenio o en el Título 5 podían ser delegadas. Tanto el texto de la nueva Regla como el de la Norma establecían los criterios que debían satisfacer las organizaciones para que el Estado Miembro pudiera autorizarlas a llevar a cabo las inspecciones y emitir certificados. Además, una Directriz abordaba la naturaleza y el contenido del acuerdo oficial de autorización. Quedó entendido que la intención de todo esto era asegurar que los gobiernos continuaran siendo responsables de aplicar el Convenio, con independencia de si realizaban directamente el control de su aplicación o delegaban este control en organizaciones autorizadas al efecto. El texto se inspiraba en las exigencias de la OMI contempladas en el Convenio SOLAS así como en disposiciones contenidas en la Resolución A.739 (18) de la Asamblea General de la OMI relativas a las Directrices para la autorización de organizaciones que actúen en nombre de la administración. Se consideró la posibilidad de incluir una nota a pie de página que hiciera una referencia específica a la resolución de la OMI. Dadas las limitaciones de tiempo, el texto se dejó entre corchetes y se pidió la Oficina que lo examinara en el marco de todo el Título 5.

83. Algunos miembros gubernamentales señalaron que deseaban que se pusiera más énfasis en las responsabilidades del armador en lo que se refiere a la aplicación del Convenio. Se decidió que debía tenerse en cuenta esta inquietud a lo largo de todo el texto.

Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad

Nueva denominación de la «declaración de conformidad»

84. El Grupo de los Armadores propuso sustituir la expresión «declaración de conformidad» por la expresión «documento marítimo de conformidad» para evitar toda confusión con el «documento de conformidad» que se emite en virtud de las disposiciones del Código Internacional de Gestión de la Seguridad del Convenio SOLAS. Si no se efectúa dicho cambio ambos documentos tendrían el mismo nombre. El Grupo de la Gente de Mar señaló que prefería que se utilizara el término «declaración» como se había propuesto en el segundo proyecto preliminar. En consecuencia, en el texto la expresión «declaración de conformidad» quedó entre corchetes.

Modelo(s) de certificado(s)

85. Se aceptó en general que el certificado de trabajo marítimo y la «declaración de conformidad» deberían ceñirse a un modelo que se proporcionaría en un anexo al Código y que ello no debería dejarse a la discreción de cada Estado Miembro. Lo anterior quedó aceptado, entre otras razones, porque se consideró que un modelo normalizado evitaría que los funcionarios u otro personal encargado de efectuar los controles por el Estado del puerto pudieran confundirse. Se solicitó a la Oficina que incorporara un texto cuya

redacción fuera similar a la de los instrumentos de la OMI en lo que toca al formato de los modelos.

- 86.** En la misma línea de pensamiento se aceptó además que el modelo de certificado y la «declaración de conformidad» debían basarse en el modelo contenido en el documento TWCMLS/2004/8, presentado por un representante gubernamental en nombre de la Oficina. En consecuencia, éste debía volverse a redactar de conformidad con las observaciones que había dado a conocer el Grupo de Trabajo. Se propuso que parte de la información exigida al armador o a la empresa debía ceñirse a lo estipulado en el modelo de Certificado de Seguridad Marítima que se emitía en virtud del Código IGS; que dicho certificado debía indicar las inspecciones intermedias efectuadas (por oposición a las inspecciones anuales previstas) y que las disposiciones relativas a las responsabilidades de las empresas navieras que figuran en la Parte III de la «declaración de conformidad» debían basarse en los requisitos exigidos en virtud de SOLAS XI-2, Regla 5. Un representante gubernamental pidió también que la Oficina abordara (quizás en el Artículo II, apartado c)) la situación de los Estados que no habían ratificado el Convenio Internacional sobre arqueo de buques y de qué modo este hecho se reflejaría en las cifras relativas al arqueo que figuran en el certificado. El Grupo de los Armadores también pidió que se aclarara el significado de la expresión «número o letras distintivos». En lo que respecta a la empresa o al armador, se decidió utilizar el texto redactado por la Oficina (pág. 85). El Grupo de la Gente de Mar pidió que cuando la Oficina elaborara el modelo tuviera en cuenta la información exigida en virtud de la nueva Regla 5 (Registro de sinopsis continuo) contenida en el Capítulo XI (medidas especiales para incrementar la seguridad marítima) del Convenio SOLAS, y de la Regla 5 (responsabilidades específicas de las compañías) del Capítulo XI-2 (medidas especiales para incrementar la protección marítima) de dicho convenio, en la medida en que guardaran coherencia con las disposiciones del nuevo convenio de la OIT. A dicho Grupo le preocupaba además las disposiciones de orden práctico que permitirían identificar todas las páginas del instrumento, incluidos los anexos, ya que conformarían un solo documento.
- 87.** Se pidió a la Oficina que precisara el procedimiento a seguir respecto del establecimiento de la «declaración de conformidad» y que ello quedara claramente reflejado en el texto.

Período de validez del certificado de trabajo marítimo

- 88.** Respecto de las propuestas de validez del certificado de trabajo marítimo (tres años o cinco años), y con vistas a alcanzar una solución de compromiso, se propuso que el Certificado de trabajo marítimo debía emitirse por un período no superior a cinco años, pero que su validez debía someterse, por lo menos, a una inspección durante el período intermedio. La inspección intermedia debería tener lugar al cumplirse dos y tres años de validez del certificado. Luego de un cierto debate, hubo acuerdo general en el sentido de que la inspección intermedia debería ser una inspección *completa*. Un representante gubernamental ayudó a redactar el nuevo texto sobre la materia y se pidió a la Oficina que lo tuviera en cuenta cuando se volvieran a redactar la Regla, el Código y la Directriz relativos a los certificados de trabajo marítimo y la «declaración de conformidad».
- 89.** Se debatió bastante acerca de que el certificado y la «declaración de conformidad» debían estar disponibles a bordo de los buques visibles para su consulta por terceros, por ejemplo, las organizaciones que representan a la gente de mar. Por una parte, se consideraron las preocupaciones de orden constitucional planteadas por algunos representantes gubernamentales acerca de la difusión de información, así como para evitar que quedara la impresión de que organizaciones no gubernamentales estaban facultadas para realizar funciones de supervisión. Por otra parte, se tuvieron en cuenta algunos aspectos de orden práctico, en particular, la inquietud del Grupo de la Gente de Mar respecto de que sus organizaciones deberían estar facultadas para obtener copias de los documentos en

cuestión. Todas estas cuestiones se abordaron y se modificó en consecuencia el texto que tenían ante sí.

- 90.** Se estimó que ciertas disposiciones muy detalladas de la Directriz B5.1.2, párrafo 2 del texto de la Oficina (relativas a la expresión «, por ejemplo, el tamaño y tipo de buque ... las cantidades») no eran necesarias y fueron suprimidas.
- 91.** Se añadió un nuevo párrafo a la Directriz relativa al certificado de trabajo marítimo y a la «declaración de conformidad» para que reflejara la propuesta de un representante gubernamental. El nuevo texto en cuestión que ahora aparecía entre corchetes (y que comienza con las palabras «el cumplimiento continuo debería abarcar las exigencias generales internacionales...») tiene por objeto propiciar una mejora constante de la protección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. El Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar señalaron que necesitaban realizar consultas con respecto a este nuevo texto. Al Grupo de la Gente de Mar le merecía reservas la expresión «exigencias generales internacionales», la posible mayor carga de trabajo que ello acarrearía al capitán y el hecho de que los nuevos textos reflejaran más bien derechos colectivos y no los derechos individuales de la gente de mar.

Certificado provisional

- 92.** Después de que el Grupo de los Armadores presentara una propuesta relativa a la «matrícula provisional», hubo acuerdo general en el sentido de que la Norma relativa al certificado de trabajo marítimo y la relativa a la «declaración de conformidad» debería contemplar la posibilidad de emitir un «certificado provisional». No obstante, el número de situaciones en que convendría emitir este certificado se limitaría estrictamente. Para armonizar esto con la propuesta de un representante gubernamental relativa a los certificados provisionales, se propuso que el citado certificado debería tener las siguientes características, a saber: podría emitirse al momento de hacer entrega de buques nuevos; cuando un buque cambie de país de abanderamiento, o bien cuando un armador asuma la responsabilidad de operar un buque que es nuevo para él. La idea era que este tipo de certificado tuviera una validez reducida en el tiempo y se utilizara en circunstancias excepcionales puesto que el buque debía someterse a una inspección completa antes de que lo matriculara el Estado de abanderamiento. El período de validez aludido estaría aún por determinarse. A este respecto, en el curso del debate se propuso una validez de tres a seis meses (se dejó entre corchetes). También se propuso un texto relativo a los aspectos que debían controlarse antes de que se emitieran los citados certificados provisionales. Sin embargo, los representantes del Grupo de la Gente de Mar formularon reservas respecto de la reducción de las obligaciones de los Estados de abanderamiento relativas a la inspección de los buques antes de que éstos obtuvieran la autorización de navegar. El tiempo de que disponían no permitió que los participantes examinaran en detalle el texto que debería figurar en los certificados provisionales aludidos.

Otros asuntos relacionados con los certificados y los certificados provisionales

- 93.** Se propuso un texto para la Norma sobre los certificados de trabajo marítimo y la «declaración de conformidad» que estipulaba que «un buque no puede reclamar los privilegios contemplados en el Convenio, salvo que sea titular de certificados válidos apropiados». Sin embargo, esta cuestión no se discutió detenidamente y el texto quedó entre corchetes.
- 94.** Un miembro gubernamental expresó su inquietud por una disposición contenida en la Regla 5.1.2, párrafo 3, en virtud de la cual un Miembro debía ser titular de un certificado de trabajo marítimo. Señaló que esto podría ocasionar dificultades administrativas a

algunos Estados Miembros. Se pidió a la Oficina que facilitara aclaraciones sobre esta exigencia y el término «titular» quedó entre corchetes.

95. Se propuso que la Directriz podría hacer referencia a otra documentación más amplia que abarcara procedimientos relativos a otros aspectos del sector marítimo (por ejemplo, el Código IGS). Sin embargo, esta propuesta no se discutió detalladamente y el texto quedó entre corchetes.
96. El Grupo de los Armadores pidió que los anexos que contienen modelos de certificados y de declaración de conformidad debería incorporarse en los documentos que se enviarían antes de la Conferencia a los participantes a fin de que éstos dispusieran de tiempo suficiente para examinarlos.

Inspección y control de la aplicación

97. El Grupo de los Armadores propuso añadir un nuevo párrafo 3 a la Regla relativa a la Inspección y el control de la aplicación. Señaló que este párrafo, que hacía referencia a la «indemnización» que se deberá pagar «por toda pérdida o daño sufridos como consecuencia del ejercicio abusivo o injustificado de las atribuciones de los inspectores...», figuraba en una versión anterior de las Reglas, pero que desde entonces se había trasladado a la Norma (texto de la Oficina, Norma A.5.1.3, párrafo 13). Preguntó cuáles eran los motivos de su traslado. La Oficina señaló que esto formaba parte de los esfuerzos generales desplegados para trasladar disposiciones de las Reglas al Código a fin de simplificar las Reglas. Teniendo en cuenta las observaciones formuladas por algunos representantes gubernamentales en el sentido de que la legislación nacional debía ser la encargada de abordar la cuestión de la indemnización que debía pagar el Estado de abanderamiento a una empresa o a su propia empresa estatal, se decidió dejar la disposición entre corchetes.
98. Se añadió un nuevo texto del párrafo 6 de la Norma A5.1.3 (relativo a las normas adecuadas para garantizar que los inspectores disfruten de la condición jurídica y las condiciones de servicio que garanticen su independencia...) a la Norma relativa a la Inspección y el control de la aplicación.
99. Se incluyó un cambio a la Norma A5.1.3, párrafo 7, *a*) del Segundo Proyecto Preliminar de la Oficina (el párrafo que comienza «Los inspectores, que dispondrán de directrices claras (...), deberán estar facultados...», destinado a reflejar la inquietud expresada por algunos representantes gubernamentales respecto de la expresión «... y entrar en los locales que sea necesario inspeccionar». Los cambios tenían por objeto evitar cualquier malinterpretación del significado de «locales».
100. La Norma A5.1.3, párrafo 7, subpárrafo *c*) del texto de la Oficina quedó entre corchetes y se pidió a la Oficina que lo reformulara de otra manera. Preocupaba a algunos representantes gubernamentales que el texto actual se interpretara como que todas las exigencias debieran ser subsanadas antes de permitirse que el buque abandonara el puerto. La gente de mar expresó su inquietud por que los procedimientos actuales, normalmente encaminados a la aplicación de las exigencias de la OMI y centrados en el buque y su equipo, no pudieran utilizarse simplemente para inspeccionar las condiciones de trabajo. Algunos participantes solicitaron igualmente a la Oficina que examinara atentamente las disposiciones contenidas en el Convenio núm. 178 al redactar nuevamente esta disposición.
101. Aunque varios representantes gubernamentales apoyaron el establecimiento de servicios públicos de inspección del trabajo respecto de todos los asuntos que abarcaba el nuevo convenio, el representante gubernamental de Alemania propuso que la redacción utilizada

fuera más flexible de manera que se contemplara el «control ejercido por la Administración del Estado miembro o por los tribunales».

102. La Directriz B5.1.3, párrafo 9, *c)* del Segundo Proyecto Preliminar de la Oficina, que hacía referencia a la cuestión de la confidencialidad en el marco de una reclamación o queja, se trasladó a la Norma para tener en cuenta las opiniones del Grupo de Trabajo, que consideraba necesario poner más énfasis en esta cuestión. La propuesta de trasladar la Directriz B5.1.3, párrafo 9, del texto de la Oficina a la Norma fue apoyada por un gran número de oradores. Sin embargo, dicha Directriz se mantuvo entre corchetes, ya que algunos participantes necesitaban entablar más consultas antes de tomar una decisión final al respecto.
103. Se añadió un nuevo subpárrafo *d)* (a la Norma) a petición del Grupo de la Gente de Mar. Dada la preocupación expresada por el Grupo de los Armadores acerca de la definición de la expresión «violación grave de los derechos de la gente de mar», que no aparecía en ninguna otra parte del Convenio, el texto quedó entre corchetes.
104. Se discutió si la Norma A5.1.3, párrafo 11, del texto de la Oficina debería cambiarse, y sustituir el término «inspección» por «investigación». Sin embargo, no se alcanzó un acuerdo a este respecto. También se expresó preocupación por el significado exacto de la expresión «incidente grave». Respecto del párrafo 13, el representante de gubernamental de Alemania señaló que en caso de pérdida o daños ocasionados por un ejercicio abusivo o injustificado de las funciones de inspección, en su país se pagaba indemnización sólo si el comportamiento de los inspectores había sido deliberado o habían actuado con negligencia.
105. Se introdujeron otros cambios menores en la Directriz B5.1.3 del texto de la Oficina.

Procedimiento de tramitación de quejas a bordo

106. Dos representantes gubernamentales propusieron cambios a esta sección. Su propuesta reflejaba la idea de un procedimiento alternativo de solución de conflictos dimanante de sus propios sistemas nacionales. Esta propuesta no fue apoyada por el Grupo de la Gente de Mar, que argumentó que una simple queja y un conflicto eran conceptos diferentes. Este texto propuesto quedó entre corchetes en la Regla.
107. Se introdujeron cambios a la Regla 5.1.4, párrafo 3, del texto de la Oficina, para reflejar el derecho de la gente de mar de obtener reparación a través de cualesquiera medios legales que estimara apropiados. Por lo general, los cambios simplificaron el texto al eliminar las palabras «incluso recursos directos...».
108. Se introdujeron algunos cambios menores al texto para mejorar la redacción del mismo y eliminar disposiciones redundantes.

Siniestros marítimos

109. Dos representantes gubernamentales indicaron que esta Regla debería eliminarse, puesto que la OMI ya había abordado esta cuestión en el Convenio SOLAS. El texto se cambió para limitar su ámbito de aplicación a siniestros que suponían heridos o pérdida de vidas humanas. También se pidió a la Oficina que consultara esta cuestión con la OMI a fin de evitar duplicaciones.

Responsabilidades del Estado del puerto

- 110.** Apenas hubo tiempo para discutir las cuestiones relativas al control por el Estado del puerto. Se puso de relieve la necesidad de aclarar el principio de que los Estados del puerto tienen la obligación de inspeccionar buques extranjeros. Por este motivo, el párrafo 4 de la Regla se modificó para aclarar que la obligación del Estado del puerto de establecer un sistema de inspección y vigilancia efectivos sólo surge cuando el Estado del puerto decide efectuar dicho control.
- 111.** Varios representantes gubernamentales expresaron inquietud por la Regla 5.2.1, párrafo 2), que establecía que: «Todo Miembro deberá aceptar el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad... como pruebas *prima facie* del cumplimiento de las normas del presente Convenio; por consiguiente, salvo en las circunstancias especificadas en el Código, las inspecciones que se realicen en sus puertos deberán limitarse a examinar el certificado y la declaración.» A su juicio, esta disposición era menos firme que disposiciones similares contenidas en los Convenios de la OMI y la Resolución A.787(19) de la OMI sobre el control por el Estado del puerto, en su forma enmendada. Propusieron que la Oficina examinara nuevamente este texto para prever, por ejemplo, que el oficial encargado del control del puerto siguiera examinando el alojamiento tras el embarque y antes de examinar el certificado de trabajo marítimo y la [declaración de conformidad]. El Grupo de los Armadores señaló haber alcanzado un acuerdo sobre la idea de un certificado siempre que éste se considerara como prueba *prima facie* del cumplimiento del Convenio, y afirmaron que no apoyaba los cambios al texto.

Otras secciones y cuestiones

- 112.** El Grupo de Trabajo no tuvo suficiente tiempo para examinar el resto del Título 5, a excepción de una discusión sobre el certificado modelo de trabajo marítimo y la «declaración de conformidad», tal como se ha descrito anteriormente.

Grupo de Trabajo D: Títulos 1 y 2, y parte de los Títulos 3 y 4

Regla 1.1. – Edad mínima

- 113.** Después de un largo debate y tras oír la opinión de la Oficina respecto de la identificación de las «organizaciones interesadas» en el caso de marinos no sindicados o no representados por una asociación de gente de mar, no se hicieron cambios al texto sobre la materia. Aunque persistía cierta incertidumbre relativa al período de transición, la situación no difería con respecto a la reflejada en el Convenio propuesto ya que la definición de gente de mar o marino se encontraba en muchos convenios marítimos. El cambio se relacionaba más bien con una mayor sensibilización social por parte del resto del personal en el sentido de que debían tener derecho a la misma protección de que gozaban las personas que tradicionalmente se consideraba como gente de mar. Fuera de ello, la frase se aceptaba bien en los textos de la OIT existentes como parte de la consulta tripartita y no podía modificarse sin mayores consecuencias. El Grupo de la Gente de Mar propuso tres cambios al texto de la Norma A1.1 referentes a los párrafos 1, 2 y 4. Se aceptó añadir las palabras «o contratada» y «de conformidad con» en vez de «habida cuenta de». La Oficina necesitaba examinar con mayor detenimiento cuál era el período mínimo de servicio necesario para considerar cumplidos los requisitos para acceder a la categoría de marinero preferente.

Regla 1.2. – Certificado médico

- 114.** Se propusieron varias enmiendas menores y otras correcciones que fueron aceptadas, entre ellas, cambiar todo el texto de la Directriz B1.2.1 de la Parte B del Código a la Parte A del mismo, y añadir un texto relativo a la independencia del personal médico. La mayoría de los cambios apuntaban a preferir el texto del Convenio núm. 73. Se debatió también la cuestión del período de validez de los certificados, a saber, si una vez que hubieran expirado se podría prolongar su validez hasta la llegada al próximo puerto, o si seguirían vigentes hasta el final del viaje. El problema se presentaba cuando en el próximo puerto no se contaba con personal médico calificado habilitado para renovar su validez. El Grupo de la Gente de Mar destacó además el hecho de que, teóricamente, un viaje podía ser bastante largo. Dos miembros de la reunión propusieron que un modelo de certificado médico figurara entre los anexos al Convenio.

Regla 1.3. – Formación y calificaciones

- 115.** Todo el texto relativo a este tema quedó entre corchetes en espera del resultado de la próxima reunión de la OMI en el marco del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW). Se propusieron algunas enmiendas importantes tendientes a armonizar mejor el texto con el Convenio STCW y otros cambios menores. Con respecto a la pregunta sobre hasta qué punto debía abordar la OIT la cuestión de la formación de la gente de mar, la gama de opiniones expresadas fue muy variada e iba desde la opinión de que «en absoluto» hasta «desempeña un papel complementario». Los partidarios de la primera opción propusieron que antes de ratificar el nuevo convenio marítimo se exigiera que los Estados fueran parte en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW). Lo anterior requeriría insertar una exigencia a ese respecto en los Artículos. A juicio del Grupo de la Gente de Mar, teniendo en cuenta la revisión en curso del Convenio STCW sería lógico que los requisitos relativos al marinero preferente incumbieran a la OMI y se incorporaran en el convenio STCW. No obstante, las disposiciones obligatorias en la materia, contenidas en el convenio de la OIT existente, necesitaban mantenerse. Algunas disposiciones de carácter general relativas a la formación que estuvieran en armonía con los exigencias nacionales (si las hubiera), así como otras disposiciones relativas a la formación de la gente de mar en materia de seguridad que no cubría el STCW seguían siendo necesarias (se abarcaban en su mayor parte en el texto que examinaban). El Grupo de la Gente de Mar estaba convencido de que en caso de conservarse las disposiciones relativas a la certificación del marinero preferente en el instrumento refundido de la OIT, dichas disposiciones deberían ser vinculantes y el texto correspondiente (que se encontraba en la Parte B) debería volver a insertarse en la Parte A del instrumento. Otros oradores señalaron que todo el texto debía eliminarse. Como parecía poco probable que la OMI tratara cuestiones relativas a los cocineros a bordo, por ejemplo, se estimó que dichas disposiciones seguían siendo necesarias. En función de los resultados de la reunión de la OMI, el Grupo de la Gente de Mar aceptó que se trasladaran al párrafo 2) de la Norma 3.2, insertándose después de *c*) (personal del servicio de fonda). Pero, el Grupo prefería esperar los resultados de la reunión de la OMI. En uno u otro caso, la lista de calificaciones requeridas debía trasladarse a la Parte A del Código. El Grupo de los Armadores señaló que le preocupaba la coherencia con respecto al texto de la OMI. Se acordó dejar entre corchetes toda la disposición, en espera de los resultados de la reunión STWC de la OMI en cuestión.

Regla 1.4. – Contratación y colocación

- 116.** Se destinó a este tema un tiempo considerable. Pese a que el Convenio núm. 179 — que aborda esta cuestión — ha tenido un número relativamente bajo de ratificaciones, el texto no parecía plantear mayores dificultades ni tampoco el principio de que las actividades de

los servicios de contratación y colocación debían reglamentarse. Con la excepción de un representante gubernamental, el resto de los representantes gubernamentales deseaban que se reglamentara la acción de los citados servicios que operaban en sus territorios. No obstante, un representante gubernamental señaló que sólo debía regularse la acción de los servicios de colocación y contratación existentes en el territorio nacional. La principal inquietud del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar apuntaba a que el texto distinguía entre los servicios públicos y los servicios privados en la materia, dándose a entender sin embargo que tanto en unos como en otros cabía la posibilidad de abuso. La Oficina explicó que el texto que tenían ante sí se había redactado teniendo en cuenta lo expresado en la tercera reunión del Grupo de alto nivel. Tanto el Grupo de los Armadores como el Grupo de la Gente de Mar señalaron que la redacción debería ser tal que cubriera los servicios privados y los servicios públicos de contratación y colocación. Un representante gubernamental se opuso a ello. Por la razón expuesta en el apartado *h*) del párrafo 1) de B1.4 la cuestión quedó entre corchetes. Se señalaron otros cambios menores, exigidos por la redacción, de los cuales se tomó nota.

117. La cuestión que seguía pendiente apuntaba a si debía crearse un sistema de certificación obligatorio, apoyado por el Estado de abanderamiento y sujeto a control por el Estado del puerto. El Grupo de la Gente de Mar presentó una propuesta relativa al suministro de mano de obra y el control por el Estado de abanderamiento. La Oficina sugirió la idea de una certificación obligatoria, que fue aceptada. El texto relativo al Estado de abanderamiento podía encontrar un mejor lugar en el Título 5, párrafo 1 (control de la aplicación por el Estado de abanderamiento).
118. Con respecto a la Regla 1.4, la cuestión quedaba abarcada en la pregunta sobre si en A1.4, párrafo 2 debería decir «o certificación» o bien «y certificación». El Grupo de la Gente de mar propuso también una disposición, que figura entre corchetes, relativa de la responsabilidad del Estado de abanderamiento en el párrafo 8. Respecto de la viabilidad de un sistema de certificación, las opiniones entre los representantes gubernamentales estuvieron divididas. No pareció que pudiera alcanzarse fácilmente una solución de compromiso. La mayoría de los participantes apoyaba la idea, pero no veían cómo podía llevarse a cabo. Se resolvió que el Grupo de Trabajo C, encargado de la inspección por el Estado del puerto, considerara el asunto.
119. También fue controvertida la decisión respecto de si la gente de mar debía pagar por sus «documentos personales de viaje». El Grupo de la Gente de Mar aceptó quitar los corchetes a la palabra «pasaportes», pero no se llegó a un acuerdo respecto de su remoción en el caso de los «documentos personales de viaje».

Regla 1.5. – Documentos de identidad de la gente de mar

120. Aunque la materia parecía no prestarse a controversia se decidió dejar todo el texto relativo a los documentos de identidad de la gente de mar entre corchetes. Lo que seguía pendiente era decidir si el convenio refundido iba a contener disposiciones sobre el tema, asunto que quedó sin resolver.

Regla 2.1. – Acuerdos de empleo de la gente de mar

121. Esta disposición generó un debate que se prolongó durante dos días. El párrafo 2 conservó los corchetes para las palabras «firmarlos» y la expresión «manifestar su aceptación». Un representante gubernamental manifestó que la firma constituía un problema en su país. El Grupo de la Gente de Mar no pudo decidirse a aceptar que no fuera una disposición obligatoria. Se aceptó que los párrafos 3 y 4 relativos a la relación entre los convenios colectivos y los acuerdos de empleo de la gente de mar se refundieran en una sola disposición y se quitaron los corchetes a la palabra «deberán» en el párrafo 3, así como los

que abarcaban todo ese párrafo. La palabra «podrán» se eliminó y lo mismo ocurrió en el párrafo 4. Se aclaró que el término «incorporación» no exigía la inclusión física del texto del convenio de negociación colectiva en el acuerdo de empleo de la gente de mar sino que bastaba con hacer referencia al convenio de negociación colectiva aplicable en cada caso. La expresión «incorporación por referencia» captaba mejor la idea.

- 122.** Se añadió corchetes al apartado *d)* del párrafo 1) de la Norma A2, en la referencia al «convenio de negociación colectiva» para atender a la preocupación manifestada por algunos oradores de su traducción al inglés en el caso de viajes internacionales. El Grupo de la Gente de Mar propuso que en caso de que se plantearan problemas importantes debían traducirse únicamente las secciones de un convenio colectivo que incumbieran al control realizado por el Estado del puerto. Se decidió dejar el asunto en manos del Grupo de Trabajo C cuando aborde las cuestiones relativas al control por el Estado del puerto.
- 123.** Se propusieron varias enmiendas al párrafo 2 de la Norma A2.1 que trataban de casos específicos y que convenían a los países que calculaban porcentualmente el monto destinado a cubrir las vacaciones pagadas anuales (y que por ende no podían especificar una suma de dinero determinada sino solamente la fórmula para su cálculo). La Orientación adicional B2.2.2.3, apartado *h)* se puso entre corchetes porque se pensó que podría ser necesario incluir la legislación nacional pertinente. Se aceptó además, sin controversia, la idea de incluir información sobre las obligaciones de los armadores para con la gente de mar, y que era necesario redactar el texto de modo de hacerlo más claro. Un nuevo punto, a saber, una referencia al convenio de negociación colectiva aplicable (de haberlo) se incluyó en la lista.
- 124.** La expresión «en su territorio» dio lugar a un largo debate lo que sucedió también en torno a si la Norma A2.1 debería abarcar las obligaciones del Estado de abanderamiento y las relativas al suministro de mano de obra, a los efectos de reglamentar el contenido de los acuerdos de empleo de la gente de mar. Varios representantes gubernamentales se oponían a ocuparse de cualquier otra legislación que no fuera la aplicable a los buques que navegaban bajo su bandera nacional. Lo anterior tuvo como resultado que se eliminara la expresión «en su territorio» y la inclusión, en la parte introductoria, de una frase que limitaba la disposición a los contratos de la gente de mar que navegaba en buques que enarbolaban la bandera del Estado Miembro. Tuvo también como resultado eliminar el párrafo 3. El Grupo de la Gente de Mar apoyó firmemente la idea de destacar la responsabilidad que le cabía al Estado de abanderamiento en virtud del apartado *a)* del párrafo 1) de la parte introductoria y de eliminar el párrafo 3. Sin embargo, aunque su principal preocupación apuntaba a asegurar la responsabilidad del Estado de abanderamiento, también pensaban que era necesario contar con un sistema que consolidara las responsabilidades en materia de suministro de mano de obra. Era necesario que los gobiernos de los Estados que suministran mano de obra legislaran guardando coherencia con la legislación de los Estados de abanderamiento, a fin de asegurar una amplia cobertura. Por esta razón el Grupo de la Gente de Mar no deseaba que se eliminara la disposición sobre esta materia que figuraba en el párrafo 3 de la Regla 5.3.
- 125.** El plazo de aviso para poner fin a un acuerdo de empleo (Norma A2.1, párrafo 4) se examinó también con atención. El problema que se planteaba surgía de la refundición de las disposiciones relativas al contrato de enrolamiento con el concepto de terminación de la relación de trabajo. Se propusieron varios plazos relativos al citado aviso. Se decidió que la Oficina considerara la división del texto de manera de distinguir perfectamente entre dejar de trabajar en un buque debido a una situación de emergencia y haber dejado de trabajar en él por haber expirado el plazo de la relación de trabajo. Lo anterior fue aceptado.

Regla 2.2. – Salarios

126. Las disposiciones sobre este material dieron lugar a prolongados debates aunque las disposiciones contenidas en la Regla y en el Código a este respecto no se prestaban mucho a controversia. Parte del debate se relacionó con un acuerdo entre los interlocutores sociales relativo a la índole no vinculante del texto que figura en la Parte B del Código. El Grupo de la Gente de Mar aceptaba que el texto que figuraría entre corchetes debía ser el mismo texto que figuraba en la Recomendación núm. 187. Un representante gubernamental planteó una pregunta relativa al significado de la expresión «ascendencia nacional» en la Orientación adicional B2.2.2, párrafo 4, apartado a) y su relación con la nacionalidad de la persona. El Consejero Jurídico de la OIT explicó que la expresión «ascendencia nacional» no equivalía a la «nacionalidad». El representante gubernamental del Reino Unido pidió que tanto su pregunta como la respuesta constaran en actas. Se quitaron los corchetes en la Orientación adicional B2.2.2, párrafo 4, apartado j) pero el término «sanciones pecuniarias» se puso entre corchetes debido a su alcance potencial, que preocupaba al Grupo de los Armadores.

Regla 2.3. – Horas de trabajo y de descanso

127. Esta sección también fue causa de extensos debates. El Grupo de los Armadores y dos representantes gubernamentales quisieron asegurarse de que el texto no se aplicaba a los capitanes de buque ni a los ingenieros jefes, entre otros. El texto sí se aplica a los capitanes de buques. No obstante, las disposiciones aplicables en caso de emergencia u otros proporcionaban cierta flexibilidad. El Grupo de la Gente de Mar se oponía firmemente a la exclusión de estas personas e hicieron notar que un gran número de accidentes tenía su origen en el cansancio del personal. Un considerable número de representantes gubernamentales estuvieron de acuerdo con la postura del Grupo de la Gente de Mar. En virtud de la exclusión propuesta, era necesario redactar un tercer párrafo en la Regla, el cual quedó entre corchetes.

Regla 2.4. – Derecho a vacaciones

128. Hubo acuerdo general en el sentido de que la inclusión en el texto de una propuesta de la Oficina de sustituir la fórmula de 30 días por una fórmula resultante de la negociación que tuvo lugar en la Comisión Paritaria Marítima que proponía el cálculo de las vacaciones sobre la base de 2,5 días por mes. Lo anterior pareció resolver las dificultades que se planteaban a algunos representantes gubernamentales. Se debatió también el hecho de que los feriados oficiales no se incluyeran en las vacaciones pagadas. No obstante, el Grupo de los Armadores no tenía dificultad con el texto en la forma como estaba redactado por lo que no se le hicieron cambios. Se aceptó que el texto que figuraba entre corchetes, relativo a los abonos antes de las vacaciones, que figuraba en el párrafo 3 podía eliminarse. El Grupo de la Gente de Mar hizo notar que la expresión «u otro empleador» en el párrafo 1 de la Directriz B2.4.2 debería eliminarse porque se oponía a que hubieran otros empleadores aparte de los armadores en el Convenio. Se aceptó que debía añadirse un texto en el párrafo 4 por el que se pidiera el consentimiento de la gente de mar que se llamara a bordo en casos de extrema urgencia cuando ésta estuviera disfrutando de sus vacaciones. Una cláusula relativa a la Finalidad que se había omitido inadvertidamente se restituyó, con lo cual el texto se aceptó corregido.

Regla 2.7. – Niveles seguros de dotación

129. Se acordó sustituir la expresión «niveles seguros de dotación» por la expresión «niveles de dotación», ya que la disposición no sólo abordaba cuestiones relativas a la seguridad. Se discutió ampliamente la intención de estas disposiciones. El Grupo de la Gente de Mar

opinaba que también deberían hacer referencia a la seguridad. Se convino en redactar nuevamente todas las Reglas, a fin de tener en cuenta la actualización de la última resolución de la OMI A890 (21), relativa a los niveles de dotación, con miras a contemplar tanto la seguridad como otras cuestiones. Se mantuvo el texto entre corchetes relativo al cansancio de la gente de mar, y se eliminó el texto entre corchetes de A2.7, párrafo 2.

Regla 2.8. – Continuidad del empleo

130. Se mantuvieron largos debates sobre este tema. Algunos participantes estaban dispuestos a apoyar la inclusión de la disposición, siempre y cuando se limitara a sus propios ciudadanos. Otros, así como el Grupo de la Gente de Mar deseaban eliminarla por completo, puesto que ya no era pertinente en la economía de mercado actual. Una serie de representantes gubernamentales estimaban que podría incluirse una disposición relativa a la promoción del empleo y al desarrollo profesional. El término «continuo» planteaba problemas para la mayoría de los representantes gubernamentales, aunque podría aceptarse el término «regular». El Grupo de la Gente de Mar puso de relieve la importancia que revestía contar con una fuerza de trabajo marítima, dado el papel fundamental que desempeñaban en el comercio y la navegación. Se puso de relieve que la fuerza de trabajo estaba reduciéndose, en particular los oficiales. El portavoz del Grupo de la Gente de mar comentó que, en cualquier caso, el lenguaje utilizado era muy diplomático. A consecuencia del debate, todo el texto quedó entre corchetes, para su consideración ulterior, y para la revisión del lenguaje utilizado en el mismo, teniendo en cuenta la dificultad que entrañaba el término «continuidad». Tal vez podría añadirse la expresión «desarrollo profesional» al «objetivo».

Regla 3.2. – Alimentación y servicio de fonda

131. Se propusieron y aceptaron una serie de pequeñas enmiendas al texto. Se convino incluir en las Reglas una referencia al agua potable, y eliminar los corchetes de las diversas prácticas culturales, etc. Asimismo, podría añadirse «u otras medidas» en el párrafo 1 de la Norma A3.2, después de la palabra «legislación». Se propuso que en caso de que la formación de los cocineros del buque se trasladara a la Regla 3.2, podría incluirse debajo del apartado c) del párrafo 2 de la Norma A3.2. Este tema no resultó polémico. También se eliminaron los corchetes al párrafo 4 en B3.2.2.

Regla 4.1. – Atención médica a bordo de buques y en tierra

132. Aunque tanto el tema general como el texto no eran polémicos, algunos asuntos despertaban inquietud, por lo que esta disposición se discutió ampliamente. El texto de las Reglas fue aceptado con la eliminación del texto que figuraba entre corchetes en el párrafo 2. Se planteó la necesidad de conservar «no inferior a» en el párrafo 4 y también se preguntó cuál era el criterio para trabajadores en tierra, en comparación con el criterio establecido para los trabajadores a bordo. El representante de la Oficina explicó que los términos utilizados se habían extraído del Convenio núm. 164, en vista de lo cual los términos y los corchetes se conservaban hasta que se discutieran ulteriormente.

133. En el párrafo 1 de la Norma A4.1 se acordó que la atención dental debería entenderse como necesaria o esencial, para evitar abusos. Se consideró que los términos «necesario o esencial» eran propuestas aceptables. Se pidió a la Oficina que redactara nuevamente esta Norma para incorporar términos que reflejaran esta intención.

134. Se acordó que los párrafos 3 y 4, referentes a la capacidad de hospitalización y de médicos requeridos para 15 a 100 marinos, estaban desactualizados y que debían considerarse cifras más bajas. Pareció alcanzarse un acuerdo a este respecto, si bien no se fijó una cifra

específica. Las cifras quedaron entre corchetes. Se señaló también que sería necesario incluir en el párrafo 3 una cláusula de exención en virtud de derechos adquiridos para los buques existentes, en caso de que la cifra antes citada exigiera que hubiera camas disponibles en buques que no contaban con las instalaciones adecuadas.

- 135.** El párrafo 6 fue objeto de un largo debate. Se acordó que la expresión «profesional médico» debería cualificar el término «doctor». Se eliminaron los corchetes. Se propuso que el texto que había figurado entre corchetes se trasladara a la Parte B. El texto planteaba problemas a dos representantes gubernamentales. Un representante gubernamental señaló que, dado que el texto actual le planteaba problemas si una persona debía recibir formación y estar cualificada, proponía insertar «o». Esta propuesta no fue aceptada. Se señaló que el Convenio STCW distingue entre formación en materia de atención médica y de primeros auxilios de urgencia, distinción que también debía vincularse con las toneladas de arqueo que figuraban en el texto de la OIT. El Grupo de los Armadores propuso que el Grupo de Trabajo recomendara a la Oficina revisar el texto para garantizar la coherencia con el Convenio STCW, ya que el texto del Convenio de la OIT podría no estar actualizado.
- 136.** Un representante gubernamental preguntó a la Oficina que le explicara si se exigía a los gobiernos pagar las telecomunicaciones del buque a la costa, y prestar atención médica de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9 de la Directriz B4.1.1. El representante de la Oficina señaló que el texto se había extraído directamente del Convenio núm. 164. El representante del Gobierno de Grecia puso de relieve que podría haber un problema para la ratificación si la obligación potencial tenía consecuencias presupuestarias no previstas. El Grupo de la Gente de Mar propuso trasladar a la Norma los párrafos 1-4 de la Directriz B4.1, ya que eran esenciales. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar indicó que quizá sería mejor incluirlos en el Título 3. Dijo además que al menos deberían figurar en las Normas pero no en las Directrices. Esta propuesta fue aceptada. También se eliminaron los corchetes de B4.1.5.

Plenaria de clausura y otras cuestiones

- 137.** El Presidente dio comienzo a la sesión plenaria de clausura haciendo notar que el Grupo de alto nivel debía examinar un proyecto de declaración, un proyecto de resolución, los informes de los Presidentes de los cuatro grupos de trabajo y otras cuestiones. Se decidió enviar el texto del Convenio en su forma enmendada por los grupos de trabajo, junto con el Informe sobre las labores de la reunión, a todos los participantes en el curso de las tres semanas siguientes a su clausura. Se brindaría así la oportunidad a los delegados de hacer sus comentarios al proyecto de informe que incluiría un resumen de las decisiones adoptadas por los cuatro grupos de trabajo.
- 138.** En lo que respecta al documento presentado por el representante gubernamental de los Estados Unidos en el que se expresa la preocupación de este país sobre el artículo III y el párrafo 4 del artículo VI, el Grupo de alto nivel decidió que sería más apropiado seguir celebrando consultas sobre dichas observaciones con los representantes de los gobiernos interesados y con los Grupos de Armadores y de la Gente de Mar. A estos efectos, habría que pedir a la Oficina que tome la iniciativa de establecer los contactos necesarios tras la conclusión de la presente reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel y, posteriormente, sobre la base de dichos contactos, que prepare una propuesta para su presentación ulterior a la Mesa de dicho Grupo, con miras a incluir en el documento, entre corchetes, un texto que se someterá a la consideración de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria en el mes de septiembre.
- 139.** El Grupo de alto nivel examinó la categoría jurídica de la Parte B del Código. A este respecto, acordó conservar el párrafo 2 del artículo VI del segundo proyecto preliminar del Convenio, sobre la base de las siguientes consideraciones:

-
- Pregunta:** *¿Es vinculante la Parte B del Código?*
- Respuesta:** *No.*
- Pregunta:** *¿Pueden ignorar la Parte B del Código los Miembros que ratifiquen el Convenio?*
- Respuesta:** *No.*
- Pregunta:** *¿Controlan los inspectores del Estado del puerto la aplicación de la Parte B del Código?*
- Respuesta:** *No.*
- Pregunta:** *¿Debe orientarse el Miembro que ratifique el Convenio por las directrices contenidas en la Parte B del Código?*
- Respuesta:** *No, pero si el Miembro no se ciñe a las directrices contenidas en la misma, deberá justificar — ante los órganos competentes de la Organización Internacional del Trabajo — de qué manera ha aplicado las correspondientes disposiciones vinculantes contenidas en el Convenio refundido.*

Estas consideraciones deben reflejarse claramente en el Convenio propiamente dicho o en los documentos conexos.

Declaración sobre la liberación y repatriación de cuatro marinos griegos y tres filipinos, miembros de la tripulación de la nave «Tasman Spirit», así como la del capitán griego que realizó las operaciones de salvamento, detenidos en Pakistán después del accidente ocurrido el 27 de julio de 2003

- 140.** El representante del Gobierno de Grecia, apoyado por el representante del Gobierno de Filipinas, presentó un proyecto de resolución sobre la liberación y repatriación de cuatro marinos griegos y tres filipinos, miembros de la tripulación de la nave «Tasman Spirit», así como la del capitán griego que realizó las operaciones de salvamento, detenidos en Pakistán después del accidente ocurrido el 27 de julio de 2003. Explicó que la citada resolución enviaría un mensaje al mundo entero en el sentido de que el Grupo de alto nivel estaba empeñado en propiciar una mejora de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar al expresar su oposición a que se trate como delincuentes a la gente de mar implicada en un accidente marítimo. Dio también las gracias al Director General de la OIT y al Secretario General de la OMI por la carta enviada al Gobierno de Pakistán a este respecto.
- 141.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar presentó un texto enmendado del proyecto de resolución dado a conocer por el representante gubernamental de Grecia, preparado previa consulta con la Oficina y con el citado representante, formulado en términos de una declaración. Manifestó su indignación ante el hecho de que la tripulación todavía estaba detenida y que los únicos cargos presentados hasta la fecha era el presentado por intento de suicidio en contra de uno de sus miembros que, desesperado, había intentado quitarse la vida, siendo éste el único cargo conocido hasta la fecha. Se refirió también a la correspondencia con el Gobierno de Pakistán donde quedaba claramente demostrado que se retenía a la tripulación como rehenes mientras no se pagaran indemnizaciones por los daños ocasionados.

-
142. El Presidente hizo notar que el Gobierno de Pakistán no figuraba entre los participantes en la reunión. El Grupo de alto nivel decidió que la declaración se presentara en un anexo a este informe (anexo 7).
 143. El representante de la Organización Marítima Internacional leyó también una declaración del Subsecretario General de la OMI sobre el trato dado a la gente de mar implicada en accidentes marítimos. Señaló a este respecto que dicha declaración se había leído en la quinta reunión del Grupo Mixto Especial de Expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar (12-14 de enero de 2004).
 144. El Grupo de la Gente de Mar y varias delegaciones dieron las gracias al representante de la OMI por la declaración y dieron a conocer cuánto apreciaban la iniciativa del Secretario General de dicha Organización.
 145. El Grupo de alto nivel pidió a la Oficina que señalara la citada declaración a la atención de todas las partes interesadas.

Resolución sobre el texto del primer proyecto de Convenio refundido sobre las normas relativas al trabajo marítimo que será presentada a la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria (13-24 de septiembre de 2004)

146. En nombre de todos integrantes de la Mesa, el Presidente presentó un proyecto de resolución sobre el primer proyecto de Convenio refundido sobre las normas relativas al trabajo marítimo que sería presentado a la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria (CTMP) prevista para celebrarse entre el 13 y el 24 de septiembre de 2004. En su parte dispositiva la resolución pedía a la Oficina que: presentara a la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria un proyecto de instrumento basado en los resultados de la importante labor preparatoria realizada en el marco del Grupo de alto nivel; que tuviera en cuenta que el instrumento contenía disposiciones bien maduras, buen número de las cuales habían sido aprobadas por consenso; que la citada Conferencia examinara en primer lugar las disposiciones que figuraban entre corchetes y en segundo lugar las propuestas relativas al proyecto de instrumento que contaran con suficiente apoyo; y que adoptara las medidas necesarias para realizar los correspondientes ajustes al Reglamento de dicha Conferencia.
147. La Secretaria General, respondiendo a las preguntas de varias delegaciones gubernamentales, explicó que tanto la organización de la CTMP como la necesidad de constituir comisiones de trabajo así como la composición idónea de las delegaciones serían examinadas por la Mesa del Grupo de alto nivel, quien comunicaría las informaciones al resto de los miembros del Grupo a su debido tiempo. No obstante, podía adelantar a los presentes que en marzo de 2003, el Consejo de Administración había decidido que las delegaciones nacionales a la CTMP estarían integradas por un delegado gubernamental, un delegado de los trabajadores y un delegado de los empleadores, más los consejeros que se considerara necesarios. Añadió que el proyecto de Convenio se enviaría a los Estados Miembros a fines de junio de 2004.
148. La Secretaria General señaló además que la decisión relativa al establecimiento de comisiones técnicas y la naturaleza de las mismas estaba en manos del Consejo de Administración, el cual abordaría la cuestión en su reunión de marzo de 2004. La Oficina comunicaría la decisión adoptada a los miembros del Grupo de alto nivel en cuanto se adoptara.

149. La resolución se adoptó en la forma en que figura en el anexo 8.

Informes de los presidentes de los grupos de trabajo tripartitos

150. Los presidentes de cada uno de los grupos de trabajo tripartitos dieron a conocer resumidamente la labor realizada en el seno de cada grupo. No se abrió debate sobre estas cuestiones.

Otros asuntos

151. El representante gubernamental de Alemania insistió en la importancia que revestía definir el ámbito de aplicación de las diversas normas contenidas en la Parte A del Código. Revestía especial importancia aplicar la equivalencia sustancial al Título 5 del Convenio refundido.

Intervenciones finales

152. El portavoz del Grupo de los Armadores y el portavoz del Grupo de la Gente de Mar expresaron su agradecimiento por la organización de la presente reunión, especialmente a Francia por el apoyo y la hospitalidad brindados. El Grupo de la Gente de Mar lamentaba sin embargo que hubieran emergido profundas diferencias entre los interlocutores sociales. La perspectiva unitaria que se había perfilado en la Resolución adoptada en la Comisión Paritaria Marítima había recibido una serie de golpes muy serios en tres de los cuatro grupos de trabajo por lo que era necesario desplegar esfuerzos para restaurar el clima de comprensión y buenas relaciones que allí habían imperado. El Grupo de la Gente de Mar encontraba alentador el hecho de que varios gobiernos hubieran participado y expresado su voluntad de conservar unos derechos significativos y valiosos para la gente de mar. Por otra parte, había que aceptar que podría resultar necesario enmendar la legislación nacional en muchos países para dar efecto y garantizar el cumplimiento estricto del nuevo convenio. La finalidad perseguida era brindar protección a toda la gente de mar y no sólo a quienes trabajaban o habían sido contratados por operadores correctos o Estados de abanderamiento que acataban la normativa. Señaló que estaba por verse cuanto se había progresado en pos de tal finalidad en el tiempo de que disponían.

153. Ambos portavoces pusieron de relieve los progresos realizados respecto de la elaboración del nuevo Convenio.

154. Celebraron que los gobiernos hubieran participado más activamente y pidieron a estos últimos que aceptaran que la legislación nacional debía cambiar para proteger a toda la gente de mar, independientemente de la bandera bajo la cual navegaran.

155. El representante gubernamental de China, en nombre del Grupo Gubernamental, expresó su satisfacción por los progresos realizados con respecto a la elaboración de un amplio convenio de normas relativas al trabajo marítimo. Los representantes gubernamentales seguían propiciando el establecimiento de la igualdad de condiciones y un control estricto de la aplicación de la normativa y seguían comprometidos con ese proceso. El Grupo Gubernamental expresó su sincero agradecimiento al Gobierno de Francia y al Departamento de *Loire Atlantique* por el apoyo brindado al Grupo de alto nivel y por la hospitalidad ofrecida en Nantes.

156. El Sr. François Fillon, Ministro de Asuntos Sociales, Trabajo y Solidaridad hizo uso de la palabra durante la sesión de clausura. Llamó la atención sobre la naturaleza marítima del

Pays de la Loire, en particular, sobre los terribles accidentes marítimos que se habían producido en sus aguas vecinas. Puso de relieve la importancia que revestía el Convenio refundido propuesto para la seguridad de la industria marítima así como el enfoque adoptado para integrar las normas de la OIT. A su juicio, el nuevo Convenio representaba un enorme progreso en materia de normas marítimas y proporcionaba una base sólida para combatir los abusos. Como nuevo Código de Trabajo para la gente de mar, sería de gran utilidad para reforzar el control por el Estado del puerto. El nuevo Convenio también reforzaría la influencia de la OIT en el mundo del trabajo en general al facilitar un modelo para la integración de normas en otros ámbitos. Esto era fundamental en el contexto de una globalización cada vez mayor. Comentó los progresos realizados por el Grupo de alto nivel en los dos últimos años y confiaba en que el nuevo instrumento beneficiaría a la gente de mar que merecía recibir una mayor protección, habida cuenta de la naturaleza de su profesión. También expresó su voluntad de que la OIT se reconociera como piedra angular de la dimensión social de la globalización.

Anexo 1

Grupo de Trabajo A sobre el alojamiento (Título 3): Mandato propuesto

Antecedentes

Las disposiciones sobre alojamiento a bordo y sobre las instalaciones de esparcimiento se recogen en el Título 3, junto con las normas sobre alimentación y servicio de fonda a bordo de los buques. Si bien en ocasiones estas disposiciones se describen como de carácter «técnico» debido a que están redactadas de manera muy detallada, son de mucho interés para garantizar condiciones de trabajo decentes a todas las personas que viven y trabajan a bordo de los buques. Estas cuestiones también tienen repercusiones para los costos laborales de los empleadores y, en el caso de algunos Miembros, pueden plantear preocupaciones relacionadas con la facilidad para ratificar el Convenio debido a que la mayoría de ellas afectan la utilización del espacio y el diseño de un buque y pueden crear dificultades para las flotas existentes. Muchas de las normas vigentes fueron formuladas hace muchos años y pueden estar obsoletas o no ser adecuadas para el diseño actual de los buques o para las normas actuales de trabajo (por ejemplo, la protección de los ruidos excesivos). Además, actualmente se procura en mayor medida que las normas sean aplicables a una gama más amplia de trabajadores (por ejemplo, tripulaciones multiculturales, un mayor número de mujeres entre la gente de mar y las parejas de la gente de mar que tal vez deseen vivir a bordo durante ciertos períodos). De conformidad con la orientación proporcionada por el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, la mayoría de las disposiciones que incluyen los elementos específicos necesarios para considerar que se cumplen las normas mínimas ha sido desplazada a la Parte B del Código. Ahora bien, muchas de las disposiciones y la parte del instrumento en la que han de incluirse (en la Parte A o en la Parte B) siguen siendo objeto de discusión entre los interlocutores sociales. En el segundo proyecto preliminar de convenio, se ha puesto en cursivas el Título 3, lo cual indica principalmente que ese texto fue revisado (en relación con el proyecto anterior) a raíz de la propuesta presentada por la gente de mar en la tercera reunión de alto nivel. Quedó entendido que los interlocutores sociales podrían preparar una nueva propuesta conjunta sobre las disposiciones del Título 3 que serviría de documento de referencia para uso del Grupo de Trabajo. Además, se han hecho propuestas para que muchas de las disposiciones de la Parte B del Código sean presentadas en otro formato o en otro documento separado del convenio, lo cual mejoraría su utilidad, facilitaría actualizaciones futuras y plantearía pocas dificultades para la ratificación.

La tarea del Grupo de Trabajo

Se propone pedir al Grupo de Trabajo que examine las disposiciones del segundo proyecto preliminar, así como cualquier propuesta adicional relacionada con las normas mínimas y las directrices relativas al alojamiento a bordo y a las instalaciones de esparcimiento y que prepare una propuesta de revisión de las disposiciones pertinentes del Título 3. El texto propuesto se presentaría a la plenaria del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel.

Además de proceder a una revisión y de llegar a un acuerdo sobre el texto relativo al alojamiento, el Grupo de Trabajo también debería examinar la cuestión de la aplicación de estas disposiciones a los buques existentes y determinar si hacen falta disposiciones relacionadas con el arqueo o con otros temas. Cabe señalar que en el artículo II también se incluye de manera provisional una disposición relativa al arqueo, así como disposiciones para dar cierto margen de flexibilidad a los países en la aplicación del convenio a ciertos buques.

Anexo 2

Grupo de Trabajo B sobre la protección social (Título 4): Mandato propuesto

Antecedentes

En el Título 4 del segundo proyecto preliminar se combinan disposiciones extraídas de varios convenios y relacionadas con las prestaciones previstas para la gente de mar en caso de enfermedad, discapacidad y muerte, así como el acceso a sistemas de seguridad social y a servicios de bienestar social basados en tierra (por ejemplo, C165, C164 y C55). La regla 4.5 del Título 4, que trataba en un principio sobre la seguridad social cuando fue presentada en el primer proyecto, ha planteado dificultades a algunos gobiernos, en particular en relación con el ámbito de aplicación. En la tercera reunión del Grupo de Alto Nivel, el Reino Unido presentó un proyecto de regla 4.5 y de otras disposiciones conexas del Código en el que proponía cambiar el título para llamarlo: «Protección social». También se propuso que se pidiera la opinión de los expertos en protección social a fin de tener plenamente en cuenta las disposiciones del primer proyecto y la propuesta del Reino Unido. Los comentarios presentados después de la celebración de la tercera reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel indican cierta preocupación por parte de algunos gobiernos y de los armadores de que la propuesta pueda tener como resultado la «privatización» de una forma de protección social que anteriormente se entendía como una obligación del gobierno. A raíz de la solicitud de la tercera reunión del Grupo de Alto Nivel, la Oficina pidió la opinión de los expertos en seguridad social de la OIT acerca de esta cuestión, y que se dará a conocer a los participantes. El segundo proyecto preliminar de la regla 4.5 y las disposiciones conexas del Código reflejan la opinión de los expertos en materia de seguridad social. Este texto se reproduce en cursivas para indicar que podría ser objeto de una importante revisión y que el Grupo de Trabajo formulará recomendaciones al respecto en la cuarta reunión del Grupo de Alto Nivel. Se ha propuesto que en todo examen de la regla 4.5 y del Código (que en su versión actual da cierto margen de flexibilidad para que el sector privado brinde ciertas prestaciones) se tenga en cuenta la disposición relativa a la responsabilidad del armador en materia de atención médica, muerte, y discapacidad, que también se aborda en las reglas 4.1 y 4.2 del Título 4, a fin de poder evaluar el sistema global de cobertura previsto en el Título 4 y en particular en la regla 4.5. Hay que señalar que algunos aspectos de estas dos disposiciones también son objeto de discusiones en un Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. En julio de 2003, la gente de mar opinó que estas cuestiones no deberían abordarse en el nuevo convenio, mientras que los armadores opinaron lo contrario. Se ha previsto celebrar una reunión de este Grupo Mixto especial inmediatamente antes de la cuarta reunión del Grupo de Alto Nivel que podría servir para formular más orientaciones sobre esta cuestión.

La tarea del Grupo de Trabajo

Se propone pedir al Grupo de Trabajo que examine el texto actual de la regla 4.5 y de las disposiciones conexas del Código, habida cuenta de las orientaciones de los expertos en materia de seguridad social, así como de las disposiciones pertinentes de las reglas 4.1 y 4.2 y de las disposiciones conexas del Código. El Grupo de Trabajo prepararía una propuesta relativa a la regla 4.5, las disposiciones conexas del Código, así como de cualquier otra disposición del Título 4 que se estime requiera una revisión como consecuencia de esta propuesta. El texto propuesto sería presentado a la plenaria del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel.

Anexo 3

Grupo de Trabajo C sobre el sistema de certificación e inspección (Título 5): Mandato propuesto

Antecedentes

Las disposiciones sobre inspección y certificación del Título 5, que tratan sobre el control de la aplicación y el cumplimiento, se recogen principalmente en las reglas 5.1.1 a 5.1.3 y en la regla 5.2.1 y en las disposiciones conexas del Código (Parte A y Parte B). Además, el Código incluye, por referencia, el contenido de los anexos, que son esenciales para el funcionamiento del sistema de control de la aplicación y de cumplimiento: el anexo A5-I, que prevé una lista de campos («condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar en los buques») para los cuales los Miembros asumirán responsabilidades de inspección y de control de la aplicación por el Estado de abanderamiento; el anexo A5-II, que prevé una lista de campos generales sobre las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar en los buques que son objeto de inspección por parte de los Miembros que llevan a cabo las inspecciones del Estado de Control del puerto en virtud del Convenio; el anexo B5-I, que se recoge en las directrices del Convenio (Parte B del Código), y que prevé un modelo del certificado de trabajo marítimo y de la declaración de conformidad propuestos; el anexo B5-II, que todavía no ha sido elaborado, pero que, de incluirse en el texto del Convenio, proporcionaría criterios para las inspecciones.

Ha habido extensas discusiones en plenaria y en reuniones del subgrupo acerca de las disposiciones del Título 5 y, aunque algunas disposiciones plantean problemas a algunos mandantes (tales como el plazo para la notificación de las infracciones de las normas detectadas durante las inspecciones en los puertos o los motivos para inmovilizar un buque), al parecer ya se ha definido su contenido general. Un campo que requiere atención es el contenido de los anexos obligatorios y no obligatorios y el de los textos conexas del proyecto de Convenio, que constituyen la base del sistema de certificación. A fin de que los participantes puedan tener un ejemplo concreto de cómo podrían aplicarse en la práctica las disposiciones del Convenio relativas a la certificación, el Gobierno de los Estados Unidos ha preparado un modelo (véase documento TWGMLS/2004/8) a solicitud de la Oficina. Este modelo también debería dar al Grupo de Trabajo una indicación experimental acerca de la viabilidad y la utilidad del sistema descrito en el Título 5.

La tarea del Grupo de Trabajo

Se propone pedir al Grupo de Trabajo que examine las disposiciones del segundo proyecto preliminar relativas al sistema de inspección y de certificación de las normas laborales marítimas, y que prepare una propuesta, la cual podría incluir propuestas para revisar el proyecto de Convenio, acerca del contenido y el funcionamiento de los sistemas de inspección y de certificación previstos en el Título 5. Esta propuesta sería presentada a la reunión plenaria del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel.

El Grupo de Trabajo podría examinar las siguientes cuestiones específicas al preparar su propuesta:

El sistema de certificados

- ¿Deberían todos o algunos de los documentos (en la actualidad un certificado y una declaración) ser obligatorios y tener un formato y contenido uniformes? o bien, como se propone en la actualidad, ¿debería haber cierta flexibilidad en cuanto al formato previsto en la Parte B del Código (orientación y modelos) a fin de disponer de un margen para dar cabida a las diferentes preferencias nacionales en cuanto a los sistemas de documentación marítima?
- ¿Qué debería incluirse en cada documento (certificado y declaración) en relación con el sistema de certificación del trabajo marítimo? Por ejemplo, ¿qué legislación o normas deberían enumerarse en la parte correspondiente a los requisitos nacionales a fin de permitir una inspección eficiente y efectiva del Estado del puerto y permitir que se incluyan disposiciones de equivalencia sustancial?

-
- ¿Cuál es el mejor formato para el documento? ¿Deberían la declaración o el certificado estar en uno o en dos documentos? ¿Cómo deberían indicarse las deficiencias y renovaciones?
 - ¿Cuál es el período apropiado de validez de un certificado y qué relación existe entre ese período y la frecuencia mínima propuesta para las inspecciones del Estado de abanderamiento?
 - En caso de que en la lista (véase más abajo *El sistema de inspección*) del sistema de inspección se incluya un certificado o documentación para las agencias de contratación y colocación, ¿cuál debería ser el formato y el contenido de un certificado o de otros documentos destinados a tales agencias? ¿Debería ser obligatorio (Parte A del Código) o tan sólo un modelo (Parte B del Código)?

El sistema de inspección

- ¿Qué habría que enumerar en las «listas de inspecciones» (Estado del puerto y de abanderamiento) del anexo al Título 5, Parte A? En particular, debería adoptarse una decisión en cuanto a la inclusión o la exclusión de:
 - documentación de identificación de la gente de mar (teniendo en cuenta el hecho de que la inclusión de una referencia o de una disposición sobre la identificación de la gente de mar en el proyecto de Convenio (Título 1) sigue sin resolverse);
 - acuerdos de empleo de la gente de mar;
 - procedimientos de presentación de quejas a bordo;
 - salarios (regularidad del pago de los salarios y nivel de los mismos);
 - documentación/certificación de los servicios de contratación y de colocación.
- Los criterios que han de guiar a los inspectores del Estado de abanderamiento (mencionados en la directriz B5.1.3, párrafo 7), ¿deberían establecerse en un convenio o debería elaborarse un manual de inspección de la OIT que contenga éstas y otras informaciones?
- Si los criterios de inspección debieran incluirse en el Convenio, ¿qué habría que incluir entre los criterios enumerados?

Anexo 4

Grupo de Trabajo D sobre otros temas que plantean dificultades (Títulos 1 y 2 y parte de los Títulos 3, 4 y 5): Mandato propuesto

Antecedentes

Los Títulos 1 y 2, en particular, contienen disposiciones o textos específicos que podrían plantear dificultades para algunos gobiernos. El Título 1 trata sobre requisitos mínimos (tales como la edad mínima, la formación, la aptitud física y la identificación de la gente de mar) para trabajar a bordo de un buque. Si bien parece haber un acuerdo general en cuanto al texto, algunos puntos pueden plantear dificultades o suscitar preocupación (por ejemplo, si una disposición debería incluirse en la Parte A o en la Parte B del Código) y pueden abordarse en una discusión del Grupo de Trabajo. Asimismo, algunas cuestiones específicas requieren la formulación de una recomendación o de una propuesta, a fin de facilitar la discusión en la plenaria. Por ejemplo, en el caso del Título 1, no se ha tomado una decisión final en cuanto a la inclusión de una referencia a la identificación de la gente de mar (ni en cuanto a la extensión de esa referencia, si se llega a incluir). Del mismo modo, se ha presentado una propuesta para desarrollar un sistema de certificación para los servicios de contratación y colocación (regla 1.4). Este tema se examina en parte en el Grupo de Trabajo sobre la certificación/inspección porque se propuso añadirlo a la lista de cuestiones que han de someterse a inspección; sin embargo, la opinión del Grupo de Trabajo sobre esta cuestión es objeto de una propuesta más general procedente de este Grupo de Trabajo en la que se examina si debería haber un sistema de certificación. En el texto del segundo proyecto preliminar se recoge una propuesta provisional para que el texto prevea tal sistema, si se estima conveniente. En cuanto al Título 2, pueden surgir problemas o preocupaciones específicos en relación con las reglas sobre los acuerdos de empleo de la gente de mar, los salarios, las vacaciones y la repatriación. Entre los temas que podría ser necesario examinar en otros títulos están la regla 3.2 sobre alimentación y servicio de fonda (Título 3) y las reglas 4.1, 4.3, y 4.4 (Título 4), que se refieren a la prestación a bordo de atención médica, la salud y la seguridad en el trabajo y el acceso a los servicios de bienestar en tierra. Se señala que el Grupo de Trabajo sobre el Título 4 se está ocupando de las cuestiones financieras relativas al Título 4, reglas 4.1, 4.2 y 4.5. En cuanto al Título 5, sería necesario adoptar una decisión (véase el posible párrafo introductorio 3) para determinar si las disposiciones del Código deberían poder enmendarse únicamente a través del procedimiento de ratificación rápida (el artículo XIV y no el artículo XV); además, los procedimientos de tramitación de quejas en tierra, así como las responsabilidades en materia de suministro de mano de obra constituyen temas importantes respecto de los cuales aún no se ha obtenido un consenso. Esto incluye la introducción de una disposición relativa al acuerdo de empleo de la gente de mar (párrafo 3 de la Norma A2.1 o del párrafo 3 de la regla 5.3 — véase el comentario 13, punto 5, de la lista de comentarios sobre el segundo proyecto preliminar).

La tarea del Grupo de Trabajo

Se propone pedir al Grupo de Trabajo que examine toda cuestión que plantee problemas serios a cualquier gobierno o a los armadores o a la gente de mar y que no esté incluida en el mandato de otro grupo de trabajo, y que prepare una propuesta relativa a las enmiendas del proyecto de texto. Este proyecto será presentado a la plenaria del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel.

Anexo 5

Nuevo texto relativo a la protección en materia de seguridad social propuesto por el Grupo de los Armadores

Regla 4.5. – Protección en materia de seguridad social

Finalidad: Velar por que se adopten medidas encaminadas a proporcionar a la gente de mar acceso a la protección en materia de seguridad social.

1. Los Estados Miembros deberán velar por que la gente de mar y las personas a su cargo que residen habitualmente en su territorio se beneficien de unas prestaciones del sistema de protección en materia de seguridad social que no sean menos favorables que las recibidas por los trabajadores en tierra residentes en el territorio del Estado Miembro en cuestión.

Norma A4.5. – Protección en materia de seguridad social

1. La protección en materia de seguridad social de la gente de mar y, según proceda, de las personas a su cargo, se proporcionará según lo dispuesto en la legislación del Estado Miembro en el que resida la gente de mar.
2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 anterior, los Estados Miembros pueden determinar por acuerdo mutuo otras normas relativas a la legislación aplicable a la gente de mar, en interés de las personas de que se trate (C167A17 y A16).
3. Los Estados Miembros establecerán procedimientos equitativos y eficaces para la solución de los conflictos.
4. En las memorias que cada Estado Miembro debe presentar a la Oficina Internacional del Trabajo, en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, éste deberá proporcionar informaciones relativas a la protección en materia de seguridad social aplicable a los residentes en su territorio. La Organización Internacional del Trabajo deberá conservar un registro que contenga dicha información, que pondrá a disposición de todas las partes interesadas.

Directriz B4.5. – Protección en materia de seguridad social

B4.5.1. Aplicación de la Norma A4.5

1. Los Estados Miembros deberán considerar las siguientes esferas de protección en materia de seguridad social en sus respectivas legislaciones nacionales:
 - atención médica;
 - prestaciones de enfermedad;
 - prestaciones de desempleo;
 - prestaciones de vejez;
 - prestaciones en caso de accidente del trabajo y enfermedad profesional;
 - prestaciones familiares;
 - prestaciones de maternidad;
 - prestaciones de invalidez;
 - prestaciones de sobrevivencia.
2. Cuando ratifique el Convenio, cada Estado Miembro debería especificar en cuáles de las esferas mencionadas en el párrafo 1 *supra* proporciona protección en materia de seguridad social.
3. En consecuencia, cada Estado Miembro debería comunicar al Director General de la Organización Internacional del Trabajo que está brindando protección en materia de seguridad social respecto de una o más esferas — identificadas en el párrafo 1 *supra* — que el Estado en cuestión no especificó al momento de ratificar el Convenio.

Anexo 6

Propuesta de compromiso presentada por el Gobierno de Francia en materia de protección social

Regla 4.5. – Seguridad social

1. Los Estados Miembros deberán asegurar que la gente de mar y, según proceda y de conformidad con la legislación nacional, las personas a su cargo, están protegidas por regímenes de seguridad social, ya sea los que establezca la ley, los privados, o bien los establecidos en virtud de un convenio colectivo, de conformidad con las disposiciones contenidas en el Código.
2. Cada Estado Miembro se compromete a tomar medidas, de conformidad con sus circunstancias nacionales, a título individual y a través de la cooperación internacional, encaminadas a lograr progresivamente una amplia protección social para la gente de mar.
3. Los regímenes de seguridad social a los que se hace referencia en el párrafo 1 abarcan todos los regímenes nacionales, tanto generales como especiales, que cubran las ramas de la seguridad social, tal como se definen en el Convenio núm. 102, complementando así la cobertura brindada en virtud de las Reglas 4.1 y 4.2.

Norma A4.5. – Seguridad social

1. La protección social para la gente de mar y, según proceda, para las personas a su cargo, se proporcionará a través de regímenes establecidos por la legislación del Estado Miembro en el que resida la gente de mar.
2. No obstante lo estipulado en el párrafo 1 anterior, los Estados Miembros pueden determinar, en virtud de su legislación nacional, de acuerdos mutuos bilaterales o de acuerdos multilaterales, otras normas relativas a la legislación aplicable a la gente de mar en interés de las personas de que se trate.
3. En principio, la gente de mar deberá acatar la legislación de tan sólo un Estado Miembro;
4. El contrato de empleo debería identificar el régimen de seguridad social aplicable. El Estado de abanderamiento debería asegurar que se cumplan las obligaciones establecidas por los regímenes de seguridad social aplicables, tal como se identifican de conformidad con los párrafos 1 y 2.
5. Los Estados Miembros deberán establecer procedimientos equitativos y eficaces para la solución de conflictos.
6. La gente de mar deberá estar protegida por al menos tres ramas de la seguridad social, tal como se define en el Convenio núm. 102, complementando la cobertura brindada en virtud de las Reglas 4.1 y 4.2, incluidas las consecuencias a largo plazo de los accidentes del trabajo y las enfermedades profesionales.
7. En caso de no existir un régimen de seguridad social nacional aplicable, la gente de mar estará cubierta por un régimen seleccionado por la Comisión Paritaria Marítima de la OIT. Las condiciones y modalidades de dicho régimen serán determinadas por dicha Comisión, teniendo en cuenta lo dispuesto en el párrafo 6.
8. En sus informes presentados a la Oficina Internacional del Trabajo en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, los Estados Miembros deberán proporcionar informaciones sobre el suministro efectivo de prestaciones en cada una de las ramas de protección social enumeradas en el párrafo 4 anterior, tal como se proporcionan a los residentes de su territorio y, en su caso, informaciones sobre las circunstancias en que tales derechos pueden hacerse extensivos a los no residentes en su territorio. La Oficina Internacional del Trabajo deberá mantener un registro que contenga esta información, que deberá poner a disposición de todas las partes interesadas.
9. Los Estados Miembros deberán cooperar, según proceda, con regímenes que velen por el mantenimiento de la protección social, tal como se estipula en el presente Convenio.

-
10. Los Estados Miembros deberán asegurar que la gente de mar que es residente habitual en su territorio, así como las personas a su cargo, reciban efectivamente prestaciones de un sistema de seguridad social que no sean menos favorables que las recibidas por los trabajadores en tierra residentes en el territorio del Estado Miembro en cuestión.

Anexo 7

Declaración sobre la liberación y repatriación de cuatro marinos griegos y tres filipinos, miembros de la tripulación de la nave «Tasman Spirit», así como del capitán griego que realizó las operaciones de salvamento, detenidos en Pakistán después del accidente ocurrido el 27 de julio de 2003

El Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo se congregó en Nantes (Francia) en la Cité des Congrès, del 19 al 23 de enero de 2004, por cuarta vez, en virtud de la decisión del Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, adoptada en su 280.^a reunión de marzo de 2001. Consciente de que la Organización Internacional del Trabajo tiene como mandato fundamental promover condiciones de trabajo decente, hizo referencia a la Resolución relativa al trabajo decente para la gente de mar adoptada en la 91.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, a la Resolución sobre las medidas adoptadas respecto de la gente de mar en caso de accidente marítimo, adoptada en la 29.^a reunión de la Comisión Paritaria Marítima, y a las disposiciones aplicables del derecho internacional, en particular el relacionado con los derechos humanos.

El Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel tuvo presente que el 27 de julio de 2003 la nave «Tasman Spirit», matriculada en Malta, encalló bajo pilotaje a la entrada del puerto de Karachi (Pakistán), provocando la contaminación del mar y de la zona costera adyacente a Karachi, y que desde esa fecha a cuatro marinos griegos y tres marinos filipinos, miembros de la tripulación, y al capitán griego que realizó las operaciones de salvamento, se les ha denegado la salida de Pakistán.

El Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel consideró que, al prolongar por más de cinco meses la detención de los miembros de la tripulación y del capitán, las autoridades pakistaníes competentes que investigan las causas del accidente están asociando ese hecho con la obtención de una indemnización por la contaminación provocada. Consideró también que situaciones como la descrita desalientan, entre otros aspectos, la incorporación de nuevos efectivos a la profesión de marino, en momentos en que la industria marítima más los necesita para asegurar la continuidad de los transportes marítimos.

Como resultado de las consideraciones anteriores, el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel:

- 1) **comprende perfectamente** la situación en que se hallan las víctimas de la nave «Tasman Spirit», que encalló accidentalmente; **considera** que los miembros de la tripulación y el capitán que realizó las operaciones de salvamento figuran entre sus víctimas, y **espera** que las autoridades pakistaníes estén en condiciones de liberarlos y de permitir su repatriación;
- 2) **pide** al Director General de la OIT que plantee este asunto al Gobierno de Pakistán y señale esta Declaración a la atención de las autoridades pakistaníes competentes;
- 3) **solicita** al Director General y al Consejo de Administración de la OIT que no se desentiendan de este asunto, y
- 4) **solicita** al Director General de la OIT que plantee al Secretario General de la Organización Marítima Internacional el problema que supone la práctica, cada vez más generalizada, de tratar como delincuentes a los marinos que han sido víctimas de un accidente marítimo, con miras a promover una solución apropiada.

Anexo 8

Resolución sobre el texto del primer proyecto de Convenio refundido sobre las normas relativas al trabajo marítimo, que será presentado a la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria (13-24 de septiembre de 2004)

El Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo,

Congregado en Nantes (Francia) del 19 al 23 de enero de 2004, por cuarta vez, en virtud de la decisión del Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, adoptada en su 280.^a reunión (marzo de 2001);

Tomando nota de la decisión adoptada por el Consejo de Administración en su 286.^a reunión (marzo de 2003) de celebrar una Conferencia Técnica Marítima Preparatoria del 13 al 24 de septiembre de 2004;

Tomando nota asimismo de que la citada Conferencia debería examinar y formular recomendaciones sobre un instrumento que refunda las normas relativas al trabajo marítimo sobre la base de un proyecto presentado por la Oficina a la Conferencia, y

Considerando la magnitud de la labor preparatoria realizada en las cuatro últimas reuniones del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, y en las dos reuniones de su Subgrupo, así como los diversos informes preparados por la Oficina como documentos de referencia;

Adopta, el 23 de enero de 2004, la siguiente Resolución:

El Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo recomienda al Consejo de Administración de la OIT que:

- 1) pida a la Oficina que presente a la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria un proyecto de instrumento basado en los resultados de la importante labor preparatoria realizada en el marco del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel;
- 2) tenga en cuenta que el proyecto de instrumento contiene disposiciones bien maduradas y aprobadas por consenso sobre un gran número de disposiciones;
- 3) la citada Conferencia Técnica Marítima Preparatoria aborde, en primer lugar, las disposiciones que figuran entre corchetes en el proyecto de instrumento;
- 4) la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria trate, en segundo lugar, las propuestas relativas al proyecto de instrumento que cuenten con suficiente apoyo, y
- 5) adopte las medidas necesarias para realizar los correspondientes ajustes al Reglamento de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria.

Anexo 9

Lista de participantes

**CHAIRPERSON OF THE HIGH-LEVEL TRIPARTITE WORKING GROUP
ON MARITIME LABOUR STANDARDS
PRÉSIDENT DU GROUPE DE TRAVAIL TRIPARTITE DE HAUT NIVEAU
SUR LES NORMES DU TRAVAIL MARITIME
PRESIDENTE DEL GRUPO DE TRABAJO TRIPARTITO DE ALTO NIVEL
SOBRE LAS NORMAS RELATIVAS AL TRABAJO MARÍTIMO**

Sr. Jean-Marc SCHINDLER, Administrateur en chef des affaires maritimes, Directeur du bureau enquêtes accident/mer, ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, Paris

**GOVERNMENT REPRESENTATIVES
REPRÉSENTANTS DES GOUVERNEMENTS
REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS**

ALGERIA ALGÉRIE ARGELIA

Sr. Mohamed KHENIDJOU, Chef de projet au niveau de la direction de la marine marchande ministère des Transports, Alger

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Nacer-Eddine ZEBIRI, Chef du département des affaires maritimes, Service national des gardes-côtes, ministère des Transports, Alger

Sr. Abdelkader KENDOUCI, Entreprise nationale de transport d'hydrocarbures, Arzew

BAHAMAS

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

BRAZIL BRÉSIL BRASIL

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

BULGARIA BULGARIE

Sra. Illiana HRISTOVA, Senior Expert, Bulgarian Maritime Administration, Ministry of Transport and Communications, Sofia

Adviser/Conseillère technique/Consejera técnica

Sra. Stanimira PARAPUNOVA, Junior Expert, Directorate for European Integration and International Relations, Ministry of Labour and Social Policy, Sofia

CANADA CANADÁ

Sr. Donald ROUSSEL, Director, Personnel Standards and Pilotage, Transport Canada, Ottawa

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Stéphane TREMBLAY, Conseiller en politique, Développement des ressources humaines, Hull

Sr. Saïd NASSIF, Manager, Marine Occupational Health and Safety, Ottawa

CHILE CHILI

Sr. Pablo LEIVA M., Jefe, Unidad Inspectiva Programa de Oficio Dirección del Trabajo, Santiago

CHINA CHINE

Sr. Xiaojie ZHANG, Director, Department of International Cooperation MOC, Beijing

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Bo LI, Assistant Counselor, Department of Labour and Personnel, Ministry of Communications, Beijing

Sr. Zhonghua LI, Director of Seafarers Department, China Maritime Safety Administration, Guangzhou

Sr. Rao GANGCAN, Deputy General Manager, China Classification Society, Beijing

CUBA

Sra. Martha GOMEZ ESTENOZ, Funcionaria, Ministerio del Transporte, La Habana

CYPRUS CHYPRE CHIPRE

Capitán Andreas CONSTANTINOU, Senior Marine Surveyor, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Work, Lemesos

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

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

Sr. Antoine DOUCAS, Independent Surveyor, Department Maritime Services, Pornichet

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Sra. Birgit SØLLING OLSEN, Director of Shipping Policy, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

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

Sr. Jorgen LOJE HANSEN, Head of Section, Centre for Seafarers and Fishermen, Education and Register of Shipping, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Sra. Lisa SCHULTZ, Ministry of Social Affairs, Copenhagen

Sra. Jette SOERENSEN, Special Adviser, Centre for Shipping Policy and Legal Services, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Sr. Arne ULSTRUP, Centre for Maritime Safety and Occupational Health, Danish Maritime Authority, Copenhagen

EGYPT EGYPT EGIPTO

Sra. Fatma ABDELHAMID, General Manager of Maritime Transport, Ministry of Transport, Maritime Transport Sector, Alexandria

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Haider RAGAB, Port of light houses Administration, Alexandria

Sr. Ahmed HAFEZ, Arab Academy Maritime Transport, Alexandria

ESTONIA ESTONIE

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

FINLAND FINLANDE FINLANDIA

Sr. Esa LONKA, Government Counsellor, Ministry of Labour, Working Environment, Helsinki

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Sr. Harri HALME, Senior Safety Officer, Ministry of Social Affairs and Health, Department for Occupational Safety and health, Tampere

FRANCE FRANCIA

Sr. Michel AYMERIC, Directeur des affaires maritimes et des gens de mer, Secrétariat d'Etat aux transports et à la mer, Paris

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Jean-Charles CORNILLOU, Coordinateur du contrôle par l'Etat du port, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, Paris

Sr. Philippe FAGUET, Chef du bureau GM4, Direction des affaires maritimes. Paris

Sr. Philippe ILLIONNET, Sous-directeur des gens de mer, Secrétariat d'Etat à la mer, Direction des affaires maritimes, Paris

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

Sr. Jean-François JOUFFRAY, Sous-directeur des affaires juridiques et internationales, Etablissement national des invalides de la marine, Paris

Sra. Marie MARIN, Expert, Sous-direction de la sécurité maritime, ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme, du Logement et de la Mer, Paris

Sr. 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

Sr. Yves TERTRIN, Inspecteur du travail maritime, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, Paris

GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Sr. Ralf DEMBKOWSKY, referent im Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, Berlin

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Dr. Jan DIRKS, Referent, Referat LS 23, Verkehrsrschriften, Nautic, Technik, Seeleute, Bundesministerium für Verkehr, Bau-und Wohnungswesen, Bonn

Sr. Peter ESCHERICH, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Bonn

Sr. Armin KNOSP, Head of Division, Bundesministerium für Gesundheit und Soziale Sicherung, Berlin

Sr. Orloff KURTH, Deputy Head of Division, Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, Bonn

Sr. Achim SIEKER, Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, Deputy Head of Division III B7, Bonn

Sra. Cordula KRÖGER, Dolmetscherin, Bundesministerium für Gesundheit und Soziale Sicherung, Berlin

GREECE GRÈCE GRECIA

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

GHANA

Sra. Cecilia ERZUAH, Deputy Director, Ministry of Ports, Harbours and Railways, Ministries Post Office, Accra

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Samuel QUAYE, Legal Officer, Shipping and Navigation Division, Ministry of Ports, Harbours and Railways, Accra

Sr. Archibald AWUDI, Personnel and Administration Manager, Ghana Ports and Harbours Authority, Tema

INDIA INDE

Sra. Neera MALHOTRA, Deputy Director General of Shipping, Ministry of Shipping, Directorate General of Shipping, Mumbai

INDONESIA INDONÉSIE

Sra. Tati HENDARTI, Head of Multilateral Cooperation, Bureau of Foreign Affairs, Ministry of Manpower and Transmigration, Jakarta

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

Sr. Amir BADPA, Legal Adviser of P.S.O, Ports and Shipping Organization, Tehran

IRELAND IRLANDE IRLANDA

Sr. Tom O'CALLAGHAN, Nautical Surveyor, Maritime Safety Directorate, Department of Communication Marine and Natural Resource, Dublin

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Sr. Michael PENDER, Assistant Principal Officer, Employment Rights Legislation and International Section, Department of Enterprise, Trade and Employment, Dublin

ITALY ITALIE ITALIA

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

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

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

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

JAPAN JAPON JAPÓN

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

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Shinobu NOGAWA, Legal adviser, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokyo

Sr. Yohei OKADA, Official of Legal Section, Seafarers' Labour Standards Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokyo

Sr. Yoshinari OKANO, Chairman Faculty of Navigation, National Institute for Sea Training, Yokoama

Sr. Ichiro TAKAHASHI, First Secretary, Permanent Mission of Japan in Geneva

KENYA

Sr. Wilfred KAGIMBI, Principal Merchant Shipping Superintendent, Kenya Ports Authority, Mombasa

REPUBLIC OF KOREA RÉPUBLIQUE DE CORÉE REPÚBLICA DE COREA

Sr. Hong JONG-HAE, Assistant Director, Seafarers and Labour Policy Division of Shipping and Logistics Bureau, Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, Seoul

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Yeong Woo JEON, Professor, Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology, Busan

Sr. Byung-Yul OH, Team Manager, Korean Register of Shipping, Daejon

LIBERIA LIBÉRIA

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

MALAYSIA MALAISIE MALASIA

Sr. Muhammad Abdul Basar TAJI, Principal Assistant Director, Marine Department HQ
Ministry of Transport, Pelabuhan Klang

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Sr. Wan Setapa WAN ZULKFLI, Labour Attaché, Permanent Mission of Malaysia in Geneva

MALTA MALTE

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

MEXICO MEXIQUE MÉXICO

Sr. David ENRIQUEZ , Agregado, Agregaduría de Comunicaciones y Transportes (SCT)
Embajada de México, Londres

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Ricardo Hitoshi AMANO SANTANA, Capitán de Navío C.G.D.E.M, Agregado Naval de la
Embajada de México en Francia, París

Sr. J. Roman ISLAS-RODRIGUEZ, Suptte. Logística, Corporativa de Administración de Petróleos
Mexicanos

NAMIBIA NAMIBIE

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

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Cornelius BUNDJE, Marine Superintendents Office, Walvis Bay

Sr. Christiaan HORN, Division for International Relations and Advice, Ministry of Labour, Windhoek

NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS

Sr. Rob DE BRUIJN, Senior Policy Adviser, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, The
Hague

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Wil JANSSEN, Senior Adviser, Ministry of Transport, Public Works and Water Management,
Rotterdam

Sra. Cynthi C. VAN DER LOUW, Policy Advisor, Ministry of Social Affairs and Employment, The Hague

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

NIGERIA NIGÉRIA

Ingeniero Mohammed Inuwa MUSA, Honourable Minister of State for Transport, Federal Ministry of Transport, Abuja

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Henry. A. AJETUNMOBI, Assistant General Manager Security, Nigerian Ports Authority, Lagos

Sr. Chiedozie. EZEASOR, Secretary of the Council, Joint Maritime Labour Industrial Council, Lagos

Sr. Audu Isaac IGHO, Personal Assistant/GDO, Joint Maritime Labour Industrial Council, Lagos

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

Sr. Polycarp LAI DANIEL, Personal Assistant to the Honourable Minister of Transport, Federal Ministry of Transport, Abuja

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

NORWAY NORVÈGE NORUEGA

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

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sra. Kirst BJORKHAUG, Adviser, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

Sra. Wenche M. LUNDE, Higher Executive Officer, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

Sra. Marianne RIDDERVOLD, Higher Executive Officer, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

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

PANAMA PANAMÁ

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

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Sr. Franklin DELGADO, Director General del Trabajo, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Ciudad de Panamá

PHILIPPINES FILIPINAS

Sr. Roy V. SEÑERES, Chairman and Presiding Commissioner, National Labour Relations Commission (NLRC), Las Pinas City

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Sra. Yolanda PORSCHWITZ, Labour Attaché, Permanent Mission of Philippines in Geneva

PORTUGAL

Sra. Carlota CORREIA, Coordinatrice du département du personnel de la mer, Institut de la mer et des transports maritimes, Lisbonne

RUSSIAN FEDERATION FÉDÉRATION DE RUSSIE FEDERACIÓN DE RUSIA

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

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Sr. Alexander Petrovich GOROBTSOV, Head of Navigation Faculty, State Maritime Academy, Saint Petersburg

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sra. Yolanda GOMEZ ECHEVARRIA, Subdirección General de Acción Social Marítima, Instituto Social de la Marina, Madrid

SWEDEN SUÈDE SUECIA

Sr. Rolf GOTARE, Principal Administrative Officer, Swedish Maritime Administration, Norrköping

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

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

SWITZERLAND SUISSE SUIZA

Sr. Reto DÜRLER, Adjoint diplomatique, Office suisse de la navigation maritime, Berne

THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA

Sr. Pakorn AMORNCHEWIN, Minister counsellor, Permanent Mission of Thailand in Geneva

TUNISIA TUNISIE TÚNEZ

Sr. Mohamed FERSI, Responsable de la formation, Direction générale de la marine marchande ministère des Technologies, de la Communication et du Transport, Tunisie

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Sr. Karem MANSOUR, Directeur des gens de mer, Office de la marine marchande et des ports ministère des Technologies, de la Communication et du Transport, La Goulette

TURKEY TURQUIE TURQUÍA

Sr. Süleyman BAYAR, Deputy Director-General for Maritime Transport, Undersecretariat for Maritime Affairs, Maltepe/Ankara

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Bilal KAZAN, Engineer, Undersecretariat for Maritime Affairs, Ankara

Sra. Nesrin TURKAN, Attachée du travail et de la sécurité sociale, Ambassade de Turquie, Paris

UNITED ARAB EMIRATES EMIRATS ARABES UNIS EMIRATOS ARABES UNIDOS

Sr. Salem Ali AL MUHAISRI, Director of International Relation Department, Ministry of Labour and Social Affairs, Dubai

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Omar Mohamad BAMATRAF, Director of the Establishments Affairs Unit, Ministry of Labour and Social Affairs, Abu Dhabi

Sr. Yousif Gaafar SIRAG EL NOUR, Labour Expert, Ministry of Labour and Social Affairs, Abu Dhabi

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

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

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Paul COLEY, Head of Survey Branch, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

Sr. Desmond HOWELL, Director, Isle of Man Marine Administration, Douglas

Sr. Michael LINES, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

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

Sr. Tudor ROBERTS, International Negotiator, Department for Work and Pensions International Relations Division, London

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Sr. Edmund T. SOMMER, Assistant Chief Counsel, Division of General Law, International Law and litigation, Maritime Administration, Washington DC

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

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

Sr. John BLANCK, Attorney, Treaty Affairs, US Department of State, Washington

Comandante Linda FAGAN, Division Chief, Foreign and Offshore Compliance, United States Coast Guard, Washington

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

Sra. Mayte MEDINA, Transportation Specialist, Maritime Personnel Qualification Division, United States Coast Guard, Washington

ZAMBIA ZAMBIE

Sr. John SICHINSAMBWE, Acting Director – OHS, Ministry of Labour and Social Security, Lusaka

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Sr. John H. KABWE, Acting Labour Commissioner, Ministry of Labour and Social Security, Lusaka

**SHIPOWNER'S REPRESENTATIVES
REPRÉSENTANTS DES ARMATEURS
REPRESENTANTES DE LOS ARMADORES**

Sr. Arthur BOWRING, Managing Director, Hong Kong Shipowners Association, Hong Kong

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

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

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

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

Sr. Dierk LINDEMANN, Managing Director, German Shipowners' Association, Hamburg

Sra. Edith MIDELFART, Attorney at Law, Norwegian Shipowners' Association, Oslo

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

Sr. Lachlan PAYNE, Chief Executive, Australian Shipowners' Association, Port Melbourne

Sr. Carlos SALINAS, Chairman and President, Filipino Shipowners' Association, Manila

Sr. Tim SPRINGETT, Manager, Marine Personnel, United Kingdom Chamber of Shipping, London

Sr. Yasuhisa TSUJIMOTO, Managing Director, The Japanese Shipowners Association, London

**SHIPOWNERS' ADVISERS
CONSEILLERS TECHNIQUES DES ARMATEURS
CONSEJEROS TÉCNICOS DE LOS ARMADORES**

Dr. Roberto AGLIETA, CONFITARMA, Roma

Capitán Koichi AKATSUKA, Japanese Shipowners' Association, Tokyo

Sr. Georges-Olivier BOURGAIN, Personnel Manager, armateurs de France, Paris

Sr. Edmund BROOKES, International Shipping Federation, London

Sr. Michael CRYE, President, International Council of Cruise Lines, Arlington

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

Sr. Pierre DELETAILLE, Capitaine d'armement, armateurs de France, Boulogne Billancourt

Sr. Guido HOLLAAR, Royal Association of Netherlands' Shipowners, Rotterdam

Sr. Fredrik HOLMBERG, Labour Affairs, Swedish Shipowner Employers' Association, Göteborg

Sr. Chris HORROCKS, Secretary General, International Shipping Federation, London

Sr. Alexey LOPATKIN, Head of Labour and Salary Department, Murmansk Shipping Company, Mumansk

Sr. Tim MARKING, Deputy Secretary General, International Shipping Federation, Bruxelles

Capitán Megumi MASUDA, General Manager, Europe District Branche, the Japanese Shipowners' Association, London

Capitán Pieter SPRANGERS, Work Environment, Education and Recruiting Advisor, Goteborg

Sr. Guy SULPICE, Directeur des affaires sociales et techniques, armateurs de France, Paris

Sr. David TONGUE, International Shipping Federation, London

Sr. Rubén VIDAUD MARQUEZ, Director de Recursos Humanos, Unión Navieras de Cuba, Grupo Empresarial ANTARES, La Habana

Sra. Pia E. VOSS, Director, Danish Shipowners Ass., Copenhagen

Sr. Michael WENGEL-NIELSEN, Director (Secretariat), Danish Shipowners Association, Copenhagen

Sra. Natalie WISEMAN, Secretary, International Shipping Federation, London

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

Sr. Jacek CEGIELSKI, Vice-President, National Maritime Section of "Solidarnosc", Gdynia

Sr. Abdulrahman CHANDE, General Secretary, Tanzania Seamen's Union (TASU), Zanzibar

Sr. Pdraig CRUMLIN, National Secretary, Maritime Union of Australia (MUA), Sydney

Sr. Thulani DLAMINI, Collective Bargaining Secretary, South African Transport and Allied Workers' Union, Johannesburg

Sr. David HEINDEL, Secretary-Treasurer, Seafarers' International Union of North America, Camp Springs

Sr. Sakae IDEMOTO, President All Japan Seamen's Union, Tokyo

Capt. Gregorio S. OCA, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Manila

Sr. Brian ORRELL, General Secretary NUMAST, London

Sra. Jacqueline SMITH, Secretary, Norwegian Seamen's Union, Oslo

Sr. Thomas TAY, General Secretary, Singapore Maritime Officers' Union, Singapore

Sr. 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

Sra. Ariadna ABELTINA, Latvian Seafarers' Union of Merchant Fleet, Riga

Sr. John BAINBRIDGE, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Sr. Henrik BERLAU, Secretary, Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD), Copenhagen

Sr. Marcos CASTRO, Presidente, Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, Buenos Aires

Sr. Alexander CHERNYAKOVSKIY, Legal Advisor, Seafarers' Union of Russia, Murmansk

Sr. Mark DICKINSON, Executive Officer, Numast, London

Sr. John EPSOM, Council Chairman, NUMAST, London

Sr. Paul GOLAIN, Union Maritime CFDT, Le Havre

Sr. Goran HANSSON, SEKO Facket för Service Och Kommunikation, Göteborg

Sr. Yuji IJIMA, Chief of European Office, All-Japan Seamen's Union (JSU), London

Sr. Hideo IKEDA, Director of International Affairs, All Japan Seamen's Union, Tokyo

Sra. Sharon JAMES, Senior Section Assistant, International Transport Workers' Federation, London

Sr. Mats JOHANSSON, Sjöbefälsförbundet, Stockholm

Sr. Jose Raul V. LAMUG, Assistant to the President, AMOSUP, Manila

Sra. Mary LIEW, Executive Secretary, Singapore Maritime Officers' Union, Singapore

Sr. Christer LINDVALL, Managing Director, Swedish Ship Officers Association, Stockholm

Sr. Alberto MARCHANTE FUENTES, Miembro del Secretario Nacional, Sindicato Nacional de Trabajadores, La Habana

Sr. Peter McEWEN, Deputy General Secretary, NUMAST, London

Sr. Alain MERLET, Secrétaire Général, Fédération nationale des Syndicats Maritimes CGT, Montreuil

Sr. Birger MORDT, Norsk Sjomannsforbund, Oslo

Sr. Charles NARELLI, Fédération des Officiers de la Marine Marchande CGT, Le Havre

Sr. Conrado OCA, Vice-President, AMOSUP, Manila

Sr. Pantelis STAVROU, General Secretary, Federation of Transport, Petroleum and Agricultural Workers of Cyprus, Nicosia

Sr. Andrejs UMBRASKO, Latvian Seafarers' Union of Merchant Fleet, Riga

Sr. Arie Leenderf VERHOEF, Consultant, Federatie van Werknemers in de Zeevaart (FWZ), Gorinchem

Sr. Pavel VIAZNIKOV, Foreign Relations Officer, Seafarers' Union of Russia, Moscow

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

**REPRESENTATIVES OF THE 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**

Sr. Rudi DELARUE, Official, Brussels

Sra. Anne DEVOUCHE, Fonctionnaire en charge du droit maritime Bruxelles

Sr. Jean TRESTOUR, Head of Maritime Policy Unit, Brussels

Sra. Christina VARTSOS TZANNETAKIS, Official Administrator, Brussels

**INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)
ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL**

Sr. Gaetano LIBRANDO, Senior Legal Officer, Legal Affairs and External Relations Division, London

**REPRESENTATIVES OF NON-GOVERNMENTAL INTERNATIONAL ORGANIZATION
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**

Sra. Anna BIONDI, Geneva

**INTERNATIONAL CHRISTIAN MARITIME ASSOCIATION
ASSOCIATION MARITIME CHRÉTIENNE INTERNATIONALE
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL**

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

Sr. Domingo GONZALEZ JOYANES, Madrid

Sr. Christopher YORK, ICMA Member, National Apostleship of the Sea, London

SEAFARERS' INTERNATIONAL RESEARCH CENTRE (SIRC)

Dr. Nik WINCHESTER, Research Associate, Cardiff University, Cardiff

Dr. Nathan LILLIE, Research Associate, Cardiff University, Cardiff