



## Cuarta sesión

Lunes 20 de febrero de 2006, a las 15 h. 20

Presidente: Sr. Schindler

---

*Original francés:* El PRESIDENTE

---

Antes de reanudar nuestras labores tenemos esta tarde el honor de recibir a dos oradores especiales. Se trata del Sr. Mitropoulos, Secretario General de la Organización Marítima Internacional y de la Sra. Yrvin, Viceministra de Industria y Comercio de Noruega.

**ALOCUCIÓN DEL SR. MITROPOULOS, SECRETARIO  
GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA  
INTERNACIONAL**

---

*Original francés:* El PRESIDENTE

---

El Sr. Mitropoulos es Secretario General de la Organización Marítima Internacional que, desde hace mucho tiempo, mantiene relaciones de cooperación muy fructíferas con la Organización Internacional del Trabajo. Como yo he sido muchos años representante permanente de Francia ante su Organización, tengo muchas razones personales para darle la bienvenida y es para mí, por tanto, un placer y un honor concederle la palabra.

---

*Original inglés:* Sr. MITROPOULOS (*Secretario General de la Organización Marítima Internacional*)

---

Es un gran honor y privilegio dirigirme a esta Conferencia en una ocasión tan trascendental. No obstante, antes de pasar a abordar cuestiones específicas de interés para la OMI que esta Conferencia se propone regular, permítanme expresar cuánto me satisfizo comprobar el gran servicio que usted, señor Presidente, ha prestado a la comunidad marítima durante las fases preparatorias de la reunión de la Conferencia y durante la reunión misma, dando muestras de una capacidad de liderazgo y de unas aptitudes diplomáticas de primer orden. De todas formas, no esperaba menos de usted, habida cuenta de los muchos años en que se desempeñó como representante permanente de Francia ante la OMI.

Asimismo, antes de tratar temas específicos, deseo expresar mi pleno acuerdo con las palabras pronunciadas por el Sr. Somavia en su discurso de apertura, cuando describió el nuevo Convenio que están a punto de adoptar como un paso importante para asegurar una mayor protección de los trabajadores, igualdad de condiciones para los armadores y un instrumento eficaz para que los gobiernos garanticen condiciones decentes a la gente de mar. En síntesis, mayor claridad, productividad, seguridad y protección para todos.

A lo largo de mis muchos años de servicio en la OMI y, a través de ella, en el sistema de las Nacio-

nes Unidas, al igual que a ustedes, supongo, me invade un sentimiento de entusiasmo y se me acelera el pulso al ser testigo del nacimiento de un nuevo acuerdo internacional de primer orden, independientemente del tema que aborde. Es verdaderamente satisfactorio comprobar que el sistema funciona tal como se diseñó, esto es, reuniendo a las naciones y demás partes interesadas para acordar normas básicas como las que han de constituir los fundamentos de una sociedad civilizada.

En esta circunstancia particular, mi expectativa es aún mucho mayor, ya que el hecho de haber formado parte de la gente de mar en el pasado me permite afirmar, desde lo más profundo de mi corazón, que para aproximadamente 1.200.000 de personas que trabajan y viven en la actualidad a bordo de buques en todo el mundo, el instrumento que van a finalizar y adoptar es mucho más que un mero acuerdo sobre papel. Para ellos representa la confirmación oficial de lo que todos reconocemos como derechos humanos básicos, derechos que muchos de nosotros tenemos la suerte de dar por descontado.

Todas las personas deberían tener derecho a condiciones de trabajo decentes. Eso es algo en lo que ustedes y todos estamos de acuerdo. Sin embargo, para la gente de mar, las repercusiones negativas de unas condiciones de trabajo que no se ajustan a unas normas aceptables pueden ser más perjudiciales de lo que son habitualmente. Para la mayoría de la gente de mar, su lugar de trabajo es también su hogar durante largos períodos de tiempo. Si las condiciones son deficientes, durante meses no suele haber respiro ni una familiar o un hogar al que regresar para encontrar consuelo. Por ello, la labor que han realizado desde la apertura de esta reunión de la Conferencia y, por supuesto, durante las fases preparatorias que la precedieron es tan importante. Cuando en marzo de 2001 el Consejo de Administración de la OIT decidió celebrar este año una reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo para adoptar un nuevo instrumento que refundiera y actualizara las más de 65 normas internacionales del trabajo marítimo adoptadas desde la fundación de la Organización en 1919, era consciente — estoy seguro — de que estaba confrontando a esta última con una tarea hercúlea. La refundición y actualización de estas normas en un único documento que refleje las condiciones modernas de trabajo en un lenguaje actual es verdaderamente una empresa titánica.

No obstante, el Consejo de Administración tuvo la previsión de reconocer la necesidad imperiosa de

emprender un proceso de acercamiento del sistema de protección de la gente de mar contenido en las normas vigentes a sus protagonistas, de forma tal que fuera conforme con las demandas de este sector empresarial globalizado y en rápida evolución, así como de mejorar la aplicabilidad del sistema, de modo que los armadores y los gobiernos que se comprometieran a ofrecer condiciones de trabajo decentes no tuvieran que soportar una carga desigual por el hecho de garantizar dicha protección.

Como se desprende de la finalización del nuevo Convenio, los denodados esfuerzos realizados por la OIT y, en particular, por el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo y su Subgrupo, han dado sus frutos, y ello puede calificarse sin duda alguna como un logro colosal. Como suele suceder, el logro de un acuerdo sobre cada uno de los aspectos del nuevo «super Convenio» (tal como ha sido apodado), no ha resultado fácil. Sin embargo, ha sido la exclusiva estructura tripartita de la OIT, en la que los gobiernos, los empleadores y los trabajadores participan en pie de igualdad, lo que dota a los diversos mecanismos de la OIT de la fuerza que los caracteriza; por ello, este Convenio también se beneficiará del rigor con que se desarrolló el proceso que lo vio nacer.

Me complace también señalar, por cierto, que el proyecto de instrumento contiene un sistema de cumplimiento y de control de la aplicación más eficaz, el cual podrá actualizarse en la medida de lo necesario gracias a un procedimiento acelerado de enmienda; ambos están diseñados a la luz de los arraigados sistemas de enmienda y de certificación y control de la aplicación de la mayoría de las normas internacionales contenidas en los instrumentos creados en virtud de tratados de la OMI.

Su nuevo Convenio ha sido calificado con frecuencia como el «cuarto pilar» del marco internacional que regula la navegación marítima de calidad; en este sentido, se le equipara con tres de los convenios más importantes de la OMI, a saber: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques.

En conjunto, estos Convenios abordan los aspectos técnicos del diseño, la construcción, el equipamiento y el manejo de los buques desde el punto de vista de la seguridad y la protección del medio marino, así como la educación y la formación de la gente de mar y las competencias que deberían tener que demostrar antes de ser contratados en los diversos puestos que se pueden desempeñar a bordo de buques.

El texto refundido que emergerá de esta reunión de la Conferencia complementará a la perfección estos convenios y disposiciones técnicas fundamentales de la OMI, ya que introducirá los componentes sociales necesarios para garantizar a la gente de mar condiciones de trabajo decentes y abordará cuestiones tales como la prevención de accidentes y la protección de la salud y la atención médica, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, y la repatriación de la gente de mar. Por supuesto, los vínculos entre la OIT y la OMI a este respecto trascienden con mucho el simple hecho de haber tenido la suerte de elaborar convenios marítimos complementarios. De hecho, ambas organizaciones tienen mandato en el sector marítimo y han colaborado con

el mayor grado de eficacia, tal como evidencia la existencia de varios órganos mixtos de la OIT y la OMI.

En la actualidad, por ejemplo, la OMI y la OIT tienen dos grupos mixtos de trabajo: 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 y el Grupo de Trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo. Permítame que les comente un par de cosas sobre el trabajo realizado por estos dos grupos mixtos de trabajo para impulsar un programa que todos compartimos y que consiste en ayudar a mejorar la vida y a proteger los derechos y el bienestar de la gente de mar.

El Grupo Mixto especial OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, como mencionó esta mañana el delegado de los trabajadores de Ghana, se creó en 1999, de conformidad con las disposiciones del acuerdo de cooperación entre la OMI y la OIT para asegurar a través de instrumentos internacionales apropiados los derechos de los marinos cuando los armadores o los responsables de la explotación de los buques en los que han estado trabajando les abandonan, con frecuencia en puertos extranjeros, lejos de sus países de origen.

El mayor logro del Grupo ha sido, hasta el momento, la elaboración de dos resoluciones y de directrices conexas (Directrices sobre la Provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar y Directrices sobre responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal, o muerte de la gente de mar) aprobadas por la Asamblea de la OMI en noviembre de 2001 (resoluciones A.930 y A.931) y por el Consejo de Administración de la OIT, también en noviembre de 2001. Ambas resoluciones y directrices, cuyo objetivo es dotar a la gente de mar y a sus familias de un nivel de protección que hasta la fecha no se proporcionaba con respecto a dos ámbitos fundamentales del bienestar de la gente de mar, entraron en vigor el 1.º de enero de 2002.

Lamentablemente, es un hecho que aunque la gran mayoría de los marinos trabaja en condiciones correctas y cuenta con el apoyo de sus empleadores cuando algo no va bien a bordo, algunos siguen estando sujetos a un trato muy duro y a condiciones poco razonables. Por lo tanto, corresponde a organizaciones como la OIT o la OMI tratar de establecer normas apropiadas que protejan sus legítimos intereses.

Aunque el nuevo convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT probablemente contribuya a hallar una solución a muchas de las cuestiones que examinó el Grupo Mixto de Trabajo, el Grupo, con arreglo a su mandato revisado, seguirá examinando todos los aspectos relativos a seguridad financiera de la gente de mar y de sus familias en lo que respecta a la indemnización en caso de lesiones corporales, muertes y abandono, teniendo en cuenta los instrumentos pertinentes de la OMI y la OIT, incluido el nuevo convenio refundido que tienen ante sí y hará el seguimiento de la aplicación de las pautas adoptadas por las dos resoluciones que acabo de mencionar.

Además, el Grupo estudiará el establecimiento de soluciones sostenibles a largo plazo para abordar el

problema de la seguridad financiera con respecto a la indemnización en el caso de muerte, lesiones corporales o abandono y formulará recomendaciones apropiadas al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT.

A ustedes, distinguidos delegados, seguramente les interesará saber, como dijo el Director General esta mañana, que tras haber identificado diez casos de abandono de gente de mar en distintos lugares del mundo, el Sr. Somavía y yo mismo firmamos la semana pasada cartas conjuntas dirigidas a los Estados de abanderamiento interesados, para informarles sobre la situación y exhortarles a que hicieran todo lo que estuviera a su alcance, con carácter de urgencia, para solucionar cada uno de los casos, incluida la repatriación de los marinos afectados y el pago de los mismos de toda remuneración pendiente de pago y de los derechos contractuales que les correspondan. Ambos quedamos a la espera de recibir buenas noticias pronto.

Por otra parte, se constituyó el Grupo de Trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, con el cometido de formular directrices adecuadas para el control de la aplicación por ambas organizaciones. En diciembre del año pasado, la Asamblea de la OMI adoptó una resolución formulada por el Grupo, que se hacía eco de la honda inquietud existente ante la necesidad de asegurar la protección de los derechos de la gente de mar en caso de que se entablasen acciones judiciales en su contra, en especial las detenciones prolongadas como consecuencia de un accidente en el mar. El Grupo espera poder concluir su tarea el mes que viene, a fin de que las directrices puedan ser promulgadas por el Comité Jurídico de la OMI y, poco tiempo después, por el Consejo de Administración de la OIT.

Una vez ocurra todo eso, yo instaría a todos los Estados a que hagan buen uso de ellas, para que la equidad y el respeto de los derechos básicos de los marinos se conviertan en una práctica óptima y coherente en todo el mundo. Recuerden el énfasis que el Director General, Sr. Somavía, puso en la palabra «justicia» esta misma mañana. Los marinos siempre deberían ser tratados con el respeto y dignidad que se merecen, y recibir el reconocimiento pleno por su contribución vital a la comunidad, al comercio marítimo y a la economía en general. En un espíritu parecido, deberíamos esforzarnos especialmente por asegurarnos que no actuemos en modo alguno que pueda desmoralizarles o, lo que es aún peor, sancionarles de forma indebida.

La OMI siempre ha reconocido el papel clave de la gente de mar en el mundo marítimo. El monumento a los marinos que se encuentra en la entrada de la sede de la OMI nos recuerda en todo momento nuestro compromiso para con ellos, y simboliza no sólo su fortaleza para navegar hacia lo desconocido, desafiando a los elementos, en pos de objetivos pacíficos, sino también el testimonio de su soledad en un entorno cada vez más extraño al de sus padres y abuelos. El monumento refleja también la importancia que concedemos al elemento humano en la seguridad de la navegación, la protección marítima y la prevención de la contaminación de los mares — de hecho, nuestro Comité de Seguridad Marítima ha pedido a todos sus órganos dependientes que tengan muy, pero que muy presente, en cualquier labor normativa que emprendan, el papel del elemento humano en la explotación segura — es cierto que

los análisis generales que se han llevado a cabo de los accidentes e incidentes marítimos han revelado que, dada su participación en todos los aspectos de las tareas marítimas (incluido el diseño, la fabricación, la gestión, el funcionamiento y el mantenimiento), el factor humano aparece en casi todos los siniestros e incidentes marítimos.

Los buques, estoy seguro de que estarán de acuerdo conmigo, operan en un entorno muy dinámico: con frecuencia, las personas a bordo trabajan por turnos que sólo se ven interrumpidos por su llegada a puerto, por el trabajo en el puerto o cuando largan amarras.

Como he dicho anteriormente, llevan una existencia que implica vivir en el lugar de trabajo durante largos períodos de tiempo, creando un estilo de vida laboral único que, casi con toda seguridad, incrementa los riesgos de error humano.

Sin lugar a dudas, el papel más importante, crucial y destacado de la OMI en relación con el elemento humano lo desempeña nuestro Subcomité de Normas de Formación y Guardia, cuyo mandato consiste en reglamentar el modo en que los capitanes, jefes de máquinas y personal subalterno de a bordo y de la sala de máquinas, en otras palabras la totalidad de las personas que trabajan en los buques, deberían ejercer sus responsabilidades en relación con la salvaguardia de la vida en el mar, de la propiedad y del medio marino.

El año pasado, el Subcomité apoyó la decisión de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria por la cual se solicitaba la transferencia de las disposiciones de la OIT relativas a los requisitos en materia de formación y certificación para marineros preferentes al Convenio de Formación, y el mes pasado preparó definiciones y se puso de acuerdo sobre las exigencias de servicio en el mar para marineros preferentes y personal de la sala de máquinas.

Asimismo, acordó, entre otras cosas, adoptar una estructura de clasificación en dos etapas y desarrollar las competencias del personal subalterno; establecer acuerdos de transición adecuados para que la gente de mar que dispone del certificado previsto en el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74) no se encuentre en situación de desventaja; elaborar cuadros preliminares de competencias de los marineros preferentes y el personal de máquinas para un examen más detenido, y preparar un proyecto de reglamento en el que se estipulen los requisitos mínimos obligatorios para la certificación del personal subalterno que trabaja como «marinero preferente» y «personal de máquinas» en una sala de máquinas que precisa tripulación o esté destinado a desempeñar funciones en una sala de máquinas con dotación ocasional. Todo ello puede contribuir a la gran tarea que llevará a cabo próximamente la OMI, que, previa conformidad del Comité de Seguridad Marítima, podría consistir en un examen integral del Convenio STCW para garantizar que el Convenio siga respondiendo adecuadamente a cualquier nuevo reto que se le plantee hoy día a la industria naviera.

La seguridad en el trabajo, la salud de la gente de mar y la garantía de condiciones de trabajo decentes son resultados más que deseables de por sí. También pueden tener un efecto directo en la seguridad y la salud en el sector marítimo y, por tanto, en la protección del medio marino.

Los resultados de los estudios recientes sobre accidentes en el mar indican que el cansancio es un factor concurrente importante a este respecto, a lo

que cabe añadir otros factores como la comunicación, las competencias, la cultura, la experiencia, la salud, el conocimiento de la situación, el estrés y las condiciones de trabajo.

La relación entre las condiciones de trabajo y el cansancio es evidente. Un análisis de 187 casos de buques que encallaron o colisionaron realizado por el Subcomité de Implantación del Estado de Abanderamiento de la OMI pone de manifiesto que, en 150 casos (esto es, el 80 por ciento de los casos analizados), el elemento humano fue un factor concurrente. Se han obtenido resultados equivalentes en términos generales en análisis similares realizados por los órganos de investigación de accidentes de varios países, entre ellos el estudio elaborado en 2004 sobre la seguridad de la guardia en el puente por la División de investigación de accidentes marítimos del Reino Unido.

A este respecto cabe mencionar otro ejemplo de trabajo realizado de forma coordinada por nuestras dos organizaciones: la puesta en marcha del procedimiento OMI/OIT de investigación de los factores humanos, que consiste en un enfoque sistemático y detallado para investigar los factores humanos en los incidentes y accidentes. Este enfoque se incluye como anexo a las directrices para la investigación de los factores humanos en los siniestros e incidentes marítimos, adoptadas en 1999 por la Asamblea de la OMI como parte del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos.

La investigación de siniestros atrae un mayor interés cuando se produce un accidente en el mar, como la trágica pérdida del ferry Al Salam Bocaccio 98 a principios de este mes. Sé que todos ustedes comparten mis sentimientos de pena, duelo y compasión por las familias de todos los fallecidos en el accidente. La OMI ha facilitado el ofrecimiento de conocimientos y asesoramiento técnico independiente para garantizar que los resultados de la investigación del siniestro en el Mar Rojo determinen sin ningún tipo de dudas no sólo la causa del accidente, sino también qué lecciones, de haberlas, pueden extraerse de forma que, a través del sistema de la OMI, se adopten medidas rápidas y expeditas para prevenir accidentes similares en el futuro.

Al analizar las cuestiones que pueden incidir en la tasa de siniestralidad, los principios relativos a la dotación de seguridad de la OMI recogen la totalidad de las muchas variables implicadas a la hora de determinar los niveles de dotación seguros, además de ser bastante completos, como lo son los principios que han de observarse al establecer la organización de la guardia y las disposiciones relativas a las horas de descanso del Convenio de Formación. Sin embargo, en un contexto como el presente de persistencia de los accidentes imputables a la fatiga, se ha manifestado la opinión de que quizás haya llegado el momento de reexaminar tales principios. Podría resultar apropiado, por ejemplo, identificar los factores que las administraciones del Estado de abanderamiento y del Estado rector del puerto pueden utilizar para evaluar los niveles de dotación de los buques de tamaño, tipo y actividades similares. Con este fin, se pedirá al Comité de Seguridad Marítima de la OMI, en su próxima reunión del mes de mayo, que considere la posibilidad de aprobar un nuevo punto en el orden del día del Subcomité STW en que se aborde el examen y la revisión de los principios relativos a la dotación de seguridad, algo que, en mi opinión, servirá de complemento a las

muchas medidas contenidas en el nuevo convenio de la OIT.

En la OMI, cuando quiera que consideramos la aplicación efectiva a escala mundial de las normas sobre seguridad y medio ambiente de nuestra organización, somos siempre conscientes de la deuda que todos tenemos al respecto con la gente de mar, así como con todos los demás esmerados profesionales que contribuyen a hacer de la industria naviera lo que ésta es hoy día. Por lo tanto, no creo que haya nadie que no reconozca la importancia de mantener la moral de la profesión, o que no esté interesado en las decisiones que se toman, por mucho que éstas se adopten en nombre de una mayor seguridad o protección ambiental, y que puedan tener el efecto indeseado de limitar, o incluso denegar, el permiso para ir a tierra que tanto necesitan los marinos, o de implicar la adopción de medidas destinadas a los incidentes ocurridos a bordo no imputables a actos voluntarios.

Por lo tanto, quisiera manifestar mi agradecimiento por la reciente adopción del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm.185), que entró en vigor el año pasado. Este instrumento es sin lugar a dudas un paso importante para reforzar las medidas de seguridad en alta mar y en los puertos del mundo y, al mismo tiempo, para garantizar los derechos y libertades de los trabajadores marítimos y facilitar su movilidad en el ejercicio de su profesión, por ejemplo, cuando suben a bordo de sus buques para trabajar, cuando bajan a tierra o cuando regresan a sus hogares. Se trata de un acontecimiento muy positivo que con toda seguridad promoverá el atractivo de las profesiones de la gente de mar en el mercado del trabajo, que en la actualidad es muy competitivo y ha adquirido un carácter muy internacional.

Esto es particularmente importante, teniendo en cuenta las informaciones preocupantes de que sigue haciendo falta gente de mar. La publicación reciente del documento 2000 *manpower update* por el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) y la Federación Naviera Internacional (ISF) ha proporcionado una visión más alentadora que la presentada en el estudio de 2000. En ésta se estimaba que en todo el mundo la escasez de gente de mar se cifraba en aproximadamente un dos por ciento, debido a una elevación de los niveles de formación en la región asiática. Si bien el estudio actualizado indica que hay un excedente global de marineros preferentes, también muestra que los niveles de contratación deben incrementarse para responder a la demanda futura (en particular en el caso de los oficiales) y que, al mismo tiempo, es indispensable reducir el número de oficiales que abandonan la industria después de unos pocos años de servicio.

En términos globales, los factores económicos probablemente harán que aumente la necesidad de gente de mar calificada, capaz y motivada. Puedo dar como ejemplo el caso de las necesidades mundiales de combustibles más limpios. Ello ha conducido a un aumento sin precedentes de la demanda de gas natural licuado que, a su vez, ha conducido a un aumento sin precedentes de pedidos de nuevos buques tanque que utilizan este combustible. Estos buques tan avanzados tecnológicamente y, por supuesto, las instalaciones en tierra necesitan una dotación de gran calidad, adecuadamente cualificada y con formación actualizada.

Lo cierto es que nuestro Subcomité de Formación y Titulación ha acordado desarrollar las normas de

formación para el personal que presta servicio a bordo de buques de gas natural licuado con objeto de que en un futuro próximo se incorporen en el Convenio de Formación.

La profesión de marino puede ser una profesión solitaria. El trabajo es duro, puede ser peligroso y se trabaja largas horas. Los marinos se merecen un marco de apoyo amplio y adecuado, y eso precisamente es lo que el nuevo Convenio sobre el trabajo marítimo les ofrecerá a ellos y a sus familias. Se lo merecen tanto como lo necesita la industria — si se quiere que siga siendo una opción de carrera atractiva y viable para el tipo de dotación de gran calidad que se necesita cada vez más.

Quisiera reiterar las palabras de su Presidente que describió la Conferencia como un acontecimiento «nuevo y particular en la historia de esta Organización», y que añadió que el Convenio que se ha de aprobar es «el primer intento de instrumento global para un sector en particular».

La OIT ha tenido un enorme éxito a la hora de regular los temas de la gente de mar y, créanme, la OIT y la OMI juntas han prestado un buen servicio a la comunidad marítima.

Quedo a la espera de poder continuar con esta estrecha cooperación entre ambas organizaciones en el futuro, incluida la redacción de requisitos vinculantes jurídicamente para el reciclado de buques y la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio en apoyo de los países en desarrollo que hoy día son los que proporcionan la mayor parte de la mano de obra que hace que los buques naveguen.

Deseo a la Conferencia todos los éxitos imaginables en esta recta final y que todos los esfuerzos que han desplegado por obtener un resultado positivo no sean en vano. Espero fervientemente que el Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT se adopte, entre en vigor internacionalmente y se aplique amplia y eficazmente, de forma que ocupe el lugar que por derecho le corresponde junto con los principales instrumentos de la OMI de cuarto pilar de un ordenamiento internacional que garantice la calidad de la navegación.

El impulso que esta Conferencia ha creado debería mantenerse, y deberían desplegarse todos los esfuerzos para que el Convenio entre en vigor a la mayor brevedad.

La OMI está dispuesta a aportar su contribución a cualquier trabajo que haga falta para alcanzar los objetivos de esta Conferencia y del Convenio que está a punto de ver la luz.

---

*Original francés:* El PRESIDENTE

---

Muchas gracias señor Secretario General por esta intervención que una vez más ha puesto de relieve la importancia de la labor que venimos realizando desde hace dos semanas y desde hace varios años. La estrecha colaboración entre la OMI y la OIT, así como el tiempo que ha dedicado usted a este trabajo son testimonio del reconocimiento del papel capital que ha de desempeñar este Convenio, que como bien ha dicho, está destinado a convertirse en el cuarto pilar del régimen reglamentario internacional que regule la vida de la gente de mar.

Quisiera también destacar muy solemnemente el carácter ejemplar de esta cooperación entre dos grandes organizaciones internacionales.

## ALOCUCIÓN DE LA SRA. YRVIN, VICEMINISTRA DE INDUSTRIA Y COMERCIO DE NORUEGA

---

*Original francés:* El PRESIDENTE

---

Doy ahora la palabra a la Sra. Yrvin, Viceministra de Industria y Comercio de Noruega. Noruega tiene una larga tradición en materia de transporte marítimo, es una de las primeras naciones marítimas del mundo, y siempre ha apoyado firmemente la acción de la OIT en este sector, por todo ello, nos sentimos muy satisfechos de poder dar hoy la bienvenida a la Sra. Yrvin.

---

*Original inglés:* Sra. YRVIN (*Viceministra de Industria y Comercio de Noruega*)

---

Quisiera felicitarles a todos por el importante trabajo que se ha realizado desde que se adoptó el Acuerdo de Ginebra. El Gobierno noruego apoya resueltamente la labor llevada a cabo por el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel y por la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria en 2004.

El comercio mundial depende de la calidad del transporte, y el transporte marítimo seguirá siendo un factor clave en el futuro. Hoy vemos que existe una clara demanda pública de transporte marítimo de calidad. Para satisfacerla, los buques deben navegar y operar de manera segura y eficiente, y ello sólo será posible si se recurre a gente de mar calificada a la que se otorguen condiciones de vida y de trabajo decentes.

Estamos dispuestos a cumplir con nuestra parte, de manera que el sector y nosotros — las autoridades — podamos responder conjuntamente a esos retos. Una buena colaboración entre las autoridades y la industria es esencial para que podamos hacer frente a los desafíos, y esta colaboración sólo funcionará si todos los interesados contribuyen a ella.

Hemos sido ambiciosos al sentar las bases de la futura industria marítima. Noruega quiere desempeñar un papel activo y positivo en la elaboración de normas internacionales. Tenemos la intención de actuar tan rápidamente como podamos, y esperamos lo mismo de todos los aquí presentes.

La reglamentación internacional del comercio y de la industria es necesaria, como también lo son las normas sobre las condiciones de vida y de trabajo. Las condiciones de vida y de trabajo decentes y la prevención de los accidentes del trabajo y las enfermedades profesionales han de ser nuestra meta.

La lucha contra la pobreza y en pro del desarrollo sostenible, la democracia y los derechos humanos es muy importante. Mi Gobierno contribuirá a hacer frente a estos grandes desafíos.

Noruega tiene tres objetivos igualmente importantes en relación con el nuevo Convenio marítimo refundido: primero, no debemos permitir que la industria compita valiéndose de unas malas condiciones de vida y de trabajo para bajar los precios. La gente de mar no ha de ser quien pague por ello, poniendo en peligro su vida o arriesgándose a sufrir lesiones o enfermedades. La navegación en condiciones deficientes es inaceptable.

Segundo, debemos establecer unas reglas del juego iguales para todos. La mayor parte de los armadores y de los Estados del pabellón asumen sus responsabilidades seriamente, y no deberían verse desfavorecidos ni quedar excluidos del sector por aquellos que no se toman en serio sus obligaciones.

Tercero, quisiéramos que el Convenio se convirtiera en el cuarto pilar del sector marítimo internacional junto con el Convenio SOLAS sobre seguri-

dad en el mar, el Convenio MARPOL sobre el medio ambiente marino y el Convenio STCW sobre la formación y la titulación.

Tengo grandes esperanzas puestas en el futuro de esta labor, y considero que el texto propuesto del Convenio nos da la oportunidad de alcanzar estos objetivos.

Hoy día los buques transportan aproximadamente el 90 por ciento de todas las mercancías que son objeto de comercio internacional. Aunque el transporte marítimo es el transporte más eficaz y seguro de todos, todavía hay cosas que mejorar.

Noruega es una nación marítima con un largo historial que nos llena de orgullo. El transporte marítimo es importante para la vida en nuestras largas costas. Además, los navieros noruegos se han hecho importantes para el transporte entre otros países.

Nuestros armadores controlan una de las mayores flotas del mundo y también controlan la segunda flota en alta mar más importante del mundo.

En Noruega, las empresas de transporte marítimo constituyen el núcleo de un amplio grupo marítimo, y el transporte marítimo también es la segunda industria de exportación más importante.

El objetivo del Gobierno es contribuir a asegurar los puestos de trabajo y el crecimiento del sector marítimo. Esto sólo puede lograrse mediante una reglamentación internacional sólida.

Actualmente, muchos trabajadores del mundo, incluida la gente de mar, sufren injusticias, penurias y privaciones. El hecho de que una nación no adopte condiciones de trabajo humanas supone una carga para todos, y también es un obstáculo para otras naciones que desean mejorar las condiciones en sus propios países.

Trabajar para refundir y actualizar los convenios del trabajo marítimo es tan importante ahora como lo fue en los comienzos, hace 86 años.

Estoy impresionada por la cooperación que ha habido entre los tres grupos fundamentales de la OIT. Nuestro trabajo debería servir de ejemplo para otros.

También se ha puesto de manifiesto el importante papel que desempeñan las condiciones de vida y de trabajo decentes como uno de los principales factores si no el principal, de la seguridad en el mar.

La globalización de nuestras economías hace que sea aún más importante elaborar normas internacionales del trabajo. Su adopción y aplicación a escala internacional tiene que ser nuestro objetivo. Toda nueva norma debería estar también en concordancia con nuestro objetivo común, a saber: promover oportunidades para que las mujeres y los hombres consigan un trabajo decente y productivo en condiciones de libertad, igualdad, seguridad y dignidad humana.

En uno de los informes preparados para esta reunión de la Conferencia, encontramos motivos de preocupación. Me refiero al informe titulado «El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera». En el informe se señala que la conexión entre el Estado de abanderamiento y la gente de mar a bordo de sus buques se ha debilitado, y que las condiciones de trabajo se han convertido en un aspecto importante de ventaja competitiva para algunos operadores de buques.

Éstos son los factores por los que creemos en la necesidad de realizar cambios en el sector.

Dichos cambios son necesarios para detener la espiral descendente de las bajas tarifas de flete, acabar

con la precariedad de las condiciones y las normas, poner fin a la debilidad de los mecanismos de reglamentación nacionales e invertir la reticencia generalizada a cumplir las normas internacionales del trabajo.

La importante tarea que ya se ha llevado a cabo en esta reunión de la Conferencia no constituye el fin, sino el comienzo de un «nuevo pacto» (*New Deal*). Debemos aunar esfuerzos a fin de confeccionar, aplicar y hacer cumplir la reglamentación internacional sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar.

Noruega respalda la adopción de los certificados de trabajo marítimo antes mencionados, así como la necesidad de una declaración de conformidad laboral marítima. Estamos prontos a emprender el trabajo necesario para aplicar y hacer aplicar esas obligaciones.

Creemos igualmente que es necesario contar con un sistema de control por el Estado rector del puerto más sólido y más coordinado. La evolución de la naturaleza del transporte marítimo internacional lo hace aún más importante. El énfasis actual en la seguridad, la prevención de la contaminación, las condiciones de trabajo y de vida decentes y las cuestiones relativas a los derechos humanos son todos asuntos que han de abordarse. Deberían desarrollarse pautas para el control por el Estado rector del puerto a través de los memorandos existentes en la materia.

Asimismo, pensamos que la adopción y el posterior seguimiento del proyecto de Convenio propuesto deberían hacer el sector marítimo más atractivo para la gente de mar. También creemos que es importante que tanto los Estados Miembros como la OIT se centren en asegurar una rápida ratificación, aplicación y cumplimiento de este proyecto de Convenio.

Lo anterior debería transmitir al mundo un enérgico e importantísimo mensaje, y lo mismo cabe decir del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm.185).

Para garantizar la observancia de la nueva reglamentación, es preciso contratar y formar a inspectores del trabajo marítimo. Creemos asimismo que es necesaria una «organización reconocida» supervisora, en la que, con arreglo al Convenio, podrían delegarse ciertas tareas.

Aunque nos ha preocupado el tiempo tomado para ratificar y aplicar importantes convenios de la OIT, en este caso somos optimistas. Ello se debe a que ha habido un alto grado de cooperación para la elaboración del presente instrumento y un acuerdo generalizado respecto de su necesidad, y a que hemos introducido una cláusula de «trato no más favorable».

Noruega insta a los Estados Miembros a que estén prontos a promover la aplicación del Convenio, a prestar asistencia a otros Estados Miembros por medio de la cooperación técnica y a establecer el seguimiento exigido en el texto. A todos los efectos, las reglamentaciones vigentes en el país se ajustan a lo dispuesto en el Convenio. Han de hacerse algunos cambios, que se llevarán a cabo.

La principal tarea pendiente radica en el cumplimiento y la certificación de las condiciones de trabajo y de vida. Aun cuando las sociedades de clasificación puedan asumir parte de este trabajo, la responsabilidad mayor recae sobre los armadores y las autoridades. Es importante confeccionar material informativo destinado a

aquellos que harán cumplir el Convenio, e impartirles formación. Esto puede aportar muchas ventajas si se hace mediante la cooperación intergubernamental. Los resultados de esta tarea, por otra parte, deberían ponerse a disposición de los demás.

Al término de esta reunión de la Conferencia, debería concederse prioridad a la tarea de promover el Convenio y acelerar su entrada en vigor. Todas las partes, incluidos la gente de mar, los armadores y las organizaciones no gubernamentales, además de los gobiernos, deberían colaborar al respecto.

Sr. Somavia, esperamos conocer su opinión sobre cómo podemos contribuir de manera eficaz a la importante tarea que nos aguarda.

Para concluir, insto una vez más a esta Conferencia a adoptar el texto del Convenio propuesto. Del mismo modo, hago un llamamiento a los Estados Miembros a concluir eficaz y prontamente los trabajos necesarios para su ratificación.

---

*Original francés:* El PRESIDENTE

---

Muchas gracias señora Viceministra por su alocución. Su país siempre ha defendido los derechos de los trabajadores como una prioridad absoluta, y prueba de ello es que es uno de los Miembros fun-

dadores de esta Organización. Su historia está estrechamente vinculada al mar y sus intereses en el sector marítimo son conocidos mundialmente. Por eso, su opinión y análisis revisten una importancia particular para esta Conferencia.

Estoy convencido de que todos los participantes se sumarán a mi sincero agradecimiento, no sólo por su presentación sino también por el apoyo constante que su Gobierno ha brindado a lo largo de todo este proceso que hemos llevado a cabo conjuntamente.

**INFORME DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO  
DE ADMINISTRACIÓN Y DE LA MEMORIA DEL  
DIRECTOR GENERAL: DISCUSIÓN (CONT.)**

---

*Original francés:* El PRESIDENTE

---

Vamos a retomar ahora la discusión general que comenzamos esta mañana sobre el Informe del Presidente del Consejo de Administración y la Memoria del Director General. La primera persona inscrita en mi lista es el Sr. Larcher, Ministro Delegado para el Empleo, el Trabajo y la Inserción Profesional de los Jóvenes de Francia.

*(La sesión continúa con las intervenciones de los delegados.)*

*(Se levanta la sesión a las 16 h. 45.)*

## INDICE

*Página*

### *Cuarta sesión*

Alocución del Sr. Mitropoulos, Secretario General de la Organización Marítima Internacional .....	1
<i>Oradores:</i> el Presidente, Sr. Mitropoulos	
Alocución de la Sra. Yrvin, Viceministra de Industria y Comercio de Noruega .....	5
<i>Oradores:</i> el Presidente, Sra. Yrvin	
Informe del Presidente del Consejo de Administración y de la Memoria del Director General: Discusión ( <i>cont.</i> ) .....	7
<i>Orador:</i> el Presidente	