



Informe de la Comisión Plenaria

1. La Comisión Plenaria celebró su primera sesión el día 7 de febrero de 2006. La Comisión estuvo compuesta inicialmente por 100 miembros (60 miembros gubernamentales, 8 miembros empleadores y 33 miembros trabajadores). Para garantizar la igualdad de votos se atribuyeron 264 votos a cada miembro gubernamental con derecho a voto, 1.947 votos a cada miembro empleador y 472 votos a cada miembro trabajador. En el transcurso de la reunión se modificó 9 veces la composición de la Comisión, de modo que varió también en consecuencia el número de votos atribuido a cada miembro ¹.

¹ Se hicieron las modificaciones siguientes:

- a) 7 de febrero: 100 miembros (59 miembros gubernamentales con 264 votos para cada miembro con derecho a voto, 8 miembros empleadores con 1.947 votos cada uno y 33 miembros trabajadores con 472 votos cada uno);
- b) 8 de febrero: 120 miembros (62 miembros gubernamentales con 100 votos para cada miembro con derecho a voto, 8 miembros empleadores con 775 votos cada uno y 50 miembros trabajadores con 124 votos cada uno);
- c) 9 de febrero: 114 miembros (69 miembros gubernamentales con 296 votos para cada miembro con derecho a voto, 8 miembros empleadores con 2.553 votos cada uno y 37 miembros trabajadores con 552 votos cada uno);
- d) 10 de febrero: 95 miembros (70 miembros gubernamentales con 68 votos para cada miembro con derecho a voto, 8 miembros empleadores con 595 votos cada uno y 17 miembros trabajadores con 280 votos cada uno);
- e) 11 de febrero: 91 miembros (70 miembros gubernamentales con 1 voto para cada miembro con derecho a voto, 7 miembros empleadores con 10 votos cada uno y 14 miembros trabajadores con 5 votos cada uno);
- f) 13 de febrero (mañana): 96 miembros (75 miembros gubernamentales con 14 votos para cada miembro con derecho a voto, 7 miembros empleadores con 150 votos cada uno y 14 miembros trabajadores con 75 votos cada uno);
- g) 13 de febrero (tarde): 102 miembros (79 miembros gubernamentales con 120 votos para cada miembro con derecho a voto, 8 miembros empleadores con 1.185 votos cada uno y 15 miembros trabajadores con 632 votos cada uno);
- h) 14 de febrero: 96 miembros (75 miembros gubernamentales con 14 votos para cada miembro con derecho a voto, 7 miembros empleadores con 150 votos cada uno y 14 miembros trabajadores con 75 votos cada uno);
- i) 17 de febrero: 104 miembros (81 miembros gubernamentales con 40 votos para cada miembro con derecho a voto, 8 miembros empleadores con 405 votos cada uno y 15 miembros trabajadores con 216 votos cada uno).

2. La Comisión constituyó su Mesa de la manera siguiente:

- Presidente:* Sr. B. Carlton (miembro gubernamental, Estados Unidos), en su primera sesión
- Vicepresidentes:* Sr. D. Lindemann (miembro empleador, Alemania) y Sr. B. Orrell (miembro trabajador, Reino Unido), en su primera sesión
- Ponentes:* Sra. F. Abdel Hamid Elsayed (miembro gubernamental, Egipto), Sr. D. Bell (miembro gubernamental, Bahamas) y Sr. G. Boumpopoulos (miembro gubernamental, Grecia), en su primera sesión

3. La Comisión constituyó un Comité de Redacción compuesto por los miembros siguientes: Sr. D. Roussel (miembro gubernamental, Canadá), Sra. N. Msomi (miembro gubernamental, Sudáfrica), Sra. M. Martyn (miembro gubernamental, Reino Unido); Sr. D. Dearsley (miembro empleador, Reino Unido); y Sr. P. McEwen (miembro trabajador, Reino Unido).

4. En su segunda sesión, la Comisión constituyó un grupo de trabajo, con el fin de que examinara las disposiciones de entrada en vigor y algunos aspectos del procedimiento de enmienda. El Sr. John Blanck (miembro gubernamental de los Estados Unidos) fue nombrado Presidente del grupo de trabajo. El grupo de trabajo estaba integrado por los miembros gubernamentales de Bahamas, República de Corea, China, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, Irlanda, Japón, Liberia, Nigeria, Países Bajos, Panamá, Reino Unido, República Bolivariana de Venezuela; los miembros empleadores siguientes: Sr. R. Aglieta (Italia), Sr. J. Bebianio (Portugal), Sr. T. Marking (Federación Naviera Internacional), Sr. Y. Tsujimoto (Japón) y Sr. A. Vidigal (Brasil); y los miembros trabajadores siguientes: Sr. J. Bainbridge (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte), Sr. M. Castro (Argentina), Sr. P. Crumlin (Australia) y Mr. G. Lackey (Estados Unidos).

5. En su tercera sesión, la Comisión constituyó un grupo de trabajo sobre buques que navegaran exclusivamente en aguas interiores o en aguas similares o relacionadas con éstas, con el fin de que examinara el apartado *i*) del párrafo 1 del artículo II. El Sr. G. Smefjell (miembro gubernamental de Noruega) fue nombrado Presidente del grupo de trabajo. El grupo de trabajo estaba integrado por los miembros gubernamentales de Alemania, Argelia, Angola, Canadá, Chile, China, Dinamarca, Estados Unidos, Filipinas, Francia, India, Japón y Liberia; los miembros empleadores siguientes: Sr. A. Bowring (Hong Kong, China), Sr. J. Greenway (Canadá), Sr. A. Pomorski (Polonia), Sr. C. Salinas (Filipinas), Sr. H. Van Ketel (Países Bajos); y los miembros trabajadores siguientes: Sr. D. Benze (Alemania), Sra. K. Higginbottom (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte), Sr. E. Martins Areias (Brasil), Sr. B. Mordt (Noruega), Sr. H. Rustandi (Indonesia) y Sr. S. Zitting (Finlandia).

6. La Comisión celebró 18 sesiones. La Comisión tuvo ante sí los Informes I (1A) y I (1B), preparados por la Oficina sobre el punto del orden del día de la Conferencia.

Introducción

7. El Presidente expresó su agradecimiento a la Comisión por concederle el privilegio de ejercer esa función. Recordó que tuvo el honor de haber sido Presidente de la Comisión núm. 1 de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria (CTMP) en 2004 y de la Reunión tripartita intermedia sobre el seguimiento de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria en 2005, y se comprometió a ser justo y franco, así como a respetar plenamente todas las opiniones de los delegados. En contrapartida, pidió a los delegados

que mostraran buena voluntad para cooperar y llegar a compromisos, escuchar atentamente a los demás y trabajar diligentemente para alcanzar el objetivo común de adoptar un nuevo convenio refundido sobre el trabajo marítimo de gran alcance que pudiera recibir una amplia ratificación. La Comisión tenía que ultimar un considerable volumen de trabajo en tan sólo nueve días, por lo que propuso poner manos a la obra inmediatamente.

8. La representante del Secretario General dijo que el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo era el producto de más de cuatro años de trabajo y esfuerzos intensos. El resultado de las deliberaciones de la Comisión quedaría registrado en los anales de la historia y también constituiría una parte importante del corpus de derecho internacional más amplio. El objetivo de la Comisión era un instrumento internacional que fuera lo más universalmente ratificable posible, y que se aplicara plena y efectivamente, en beneficio de la gente de mar de todo el mundo. El proyecto de convenio se aproximaba mucho a un texto que cumpliría este objetivo. Para llevar a feliz término este inmenso proyecto se necesitaría la aportación constructiva de todos los delegados. La oradora pidió a los delegados que siguieran mostrando interés y entusiasmo constantes, apertura, cooperación, conocimientos técnicos, paciencia, buen humor y, fundamentalmente, resistencia. En el plano personal, expresó su particular agradecimiento a los numerosos delegados de los tres Grupos que habían realizado un seguimiento del proyecto de convenio desde el principio hasta el final, y sin los cuales no habría sido posible su discusión en esta 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo.
9. La representante del Secretario General presentó entonces los documentos preparados por la Oficina al objeto de que sirvieran de base para que la Comisión discutiera el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. El Informe I (1A) proporcionaba una visión general de los antecedentes de dicho proyecto y sus efectos previstos, y contenía un comentario de la Oficina. Si los delegados consideraban útiles algunas de las propuestas contenidas en el Comentario, tendrían que proponer enmiendas al respecto, ya que la Oficina no estaba en condiciones de hacerlo. El Informe I (1B) contenía el texto del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. El Esquema de los Informes servía como guía de referencia rápida de las disposiciones contenidas en el proyecto de texto y de las notas pertinentes incluidas en el Comentario. El folleto sobre preguntas frecuentes tenía por objeto captar la esencia y destacar las nuevas disposiciones del proyecto de instrumento. La oradora concluyó anunciando las siguientes ratificaciones adicionales de los convenios sobre el trabajo marítimo registradas desde el 30 de septiembre de 2005:
 - Croacia: Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179);
 - Letonia: Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133), Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180);
 - Luxemburgo: Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133); Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (num. 146); Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178); Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180), Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147);
 - República de Moldova: Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133);

-
- Seychelles: Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22); Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73); Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147); Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180).

Debate general

10. El Vicepresidente empleador puso de relieve que la adopción del convenio marítimo refundido llevaría a buen término cinco años de trabajo intenso, durante los cuales los gobiernos, al igual que los miembros de los Grupos de los Empleadores y de los Trabajadores, y la Oficina, habían mancomunado sus esfuerzos mostrando un grado de compromiso sin precedentes para lograr un resultado del que todos pudieran estar orgullosos. El sector del transporte marítimo era excepcionalmente internacional. También era diferente de otros sectores, en la medida en que su fuerza de trabajo estaba, por definición, en continuo movimiento y lejos de sus hogares durante muchos meses seguidos. Desde el principio, la OIT había reconocido la singularidad del sector al elaborar convenios y recomendaciones adaptados específicamente a las necesidades del sector marítimo. Sin embargo, era preocupante que no todos los instrumentos de la OIT hubieran sido ampliamente aceptados. En el sector del transporte marítimo actual, no sólo eran internacionales los buques y los servicios, sino también toda la fuerza de trabajo. Para el sector del transporte marítimo, contar con una serie de normas sobre el trabajo marítimo internacionalmente aceptadas era tan importante como disponer de una serie de normas técnicas internacionalmente aceptadas, por ejemplo, las estipuladas por el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), o de normas medioambientales, como las previstas en el Convenio internacional para la prevención de la contaminación originada por buques, 1973 (Convenio MARPOL). El concepto inicial de refundir el conjunto de normas sobre el trabajo marítimo de la OIT en un único convenio refundido había sido una iniciativa conjunta de los armadores y la gente de mar. Asimismo, había coincidido con la campaña de la OIT para promover el trabajo decente, que había tocado la fibra sensible de ambos Grupos. Si bien el sector del transporte marítimo era muy competitivo, el Grupo de los Empleadores había aclarado que quería competir sobre la base de la eficacia de sus operaciones, y no sobre la base de las condiciones laborales y sociales. Redundaba en beneficio de los armadores, y en el de sus interlocutores sociales, que la gente de mar de todo el mundo disfrutara de condiciones de vida y de trabajo decentes, con independencia de su nacionalidad, de la propiedad de su buque o del pabellón que éste enarbolará.
11. El Grupo de los Empleadores estaba inmerso en un proceso innovador con un objetivo ambicioso, a saber, refundir 30 convenios y otras tantas recomendaciones en un único convenio que englobara a todos ellos. El Grupo era consciente de que así se promovía unos mecanismos de certificación de las normas del trabajo sin precedentes en la OIT y un corpus constituido por artículos, un reglamento obligatorio y un repertorio de recomendaciones prácticas único en el sistema de la OIT. Además, se iba a incorporar un procedimiento de enmienda que permitiría que el convenio pudiera actualizarse con celeridad, de ser necesario. La comunidad marítima podía sentirse orgullosa de esos logros, que en buena parte se debían al grado de cohesión alcanzado entre los gobiernos y los dos interlocutores sociales a medida que iba avanzando el proceso. El orador confiaba en que se hubiera establecido un modelo que la OIT pudiera seguir en el futuro de forma más generalizada.
12. Todavía quedaba mucho trabajo por delante. Aunque no se había alcanzado el objetivo inicial de acordar la mayor parte del texto del instrumento antes de la presente Conferencia, era alentador que la mayor parte del texto fuera aceptable en su forma actual. En ese sentido, el Grupo de los Empleadores seguiría guiándose por el principio según el

cual se deberían conseguir unas normas comunes aplicables y de la más alta calidad, que garantizaran la aceptación universal del convenio, su amplia ratificación y su aplicación eficaz en todo el mundo. Por consiguiente, la tarea más importante del Grupo durante la presente Conferencia sería pronunciarse acerca de las disposiciones que favorecieran o entorpecieran la ratificación. Si la inclusión de una disposición concreta constituyera un obstáculo para una ratificación amplia, el Grupo de los Empleadores sería partidario de su eliminación. Ahora bien, los acuerdos alcanzados en reuniones anteriores con relación a distintos grupos de disposiciones serían respetados. El orador pidió a todos los Grupos que adoptaran un enfoque disciplinado, y que centraran el debate en cuestiones esenciales que pudieran afectar la adopción y ratificación del nuevo instrumento. Por último, el Vicepresidente empleador encomió la calidad del trabajo realizado por el pequeño equipo dirigido por la representante del Secretario General y brindó su apoyo para llevar a buen término la labor de la Conferencia.

- 13.** El Vicepresidente trabajador observó que más del 90 por ciento de los intercambios comerciales que se efectuaban en el mundo todos los años se realizaban por mar. Al igual que el transporte marítimo era un sector esencial, la gente de mar era una fuerza de trabajo fundamental. Lamentablemente, a demasiada gente de mar se le negaba la posibilidad de ejercer su trabajo en condiciones decentes. Así pues, la presente Conferencia marítima era de máxima importancia, no sólo para los 1,2 millones de marinos que había en el mundo, sino también para el mundo del trabajo en su conjunto en la actual cultura de la globalización. La Conferencia tenía por cometido refundir y actualizar más de 60 instrumentos en vigor sobre el trabajo marítimo en un único superconvenio, de fácil comprensión, ratificación y aplicación, que se convirtiera en el cuarto pilar normativo internacional para el sector del transporte marítimo. La gente de mar consideraba que ello constituía una declaración de sus derechos. Las reuniones conducentes a la presente Conferencia habían culminado en la adopción de un texto que reflejaba un amplio y frágil consenso. Era esencial respetar ese consenso y ejercer la prudencia para no reabrir el debate sobre cuestiones ya acordadas. Si no se respetaban los acuerdos previamente alcanzados, se correría el grave riesgo de echar a perder el trabajo de los últimos cuatro años.
- 14.** Pero aparte de los ámbitos en que había consenso, seguía habiendo áreas de desacuerdo. El Grupo de los Trabajadores expresó su decepción por el hecho de que el proyecto de convenio pudiera permitir que los Estados Miembros no cumplieran sus obligaciones internacionales relativas a la protección en materia de seguridad social a que tenía derecho toda la gente de mar que trabajaba en los buques que enarbolaban su pabellón. Las cuestiones relativas a las cargas administrativas no justificaban la derogación de las obligaciones contenidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), 1982. La protección en materia de seguridad social constituía uno de los principales fundamentos legales de la Declaración de Filadelfia y era indispensable para el trabajo decente. El Grupo de los Trabajadores también se sentía decepcionado porque no se habían tenido en cuenta los principios contenidos en el Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145), en particular dado que el empleo estable o permanente y el mantenimiento de los ingresos eran fundamentales para el trabajo decente. También cabía recordar que uno de los objetivos de la Conferencia era refundir las normas existentes que todavía estaban en vigor. En la actualidad, mucha gente de mar gozaba de los derechos y se regía por los principios establecidos en esos instrumentos vinculantes. Por tanto, durante el proceso de refundición, había que poner especial cuidado en que la gente de mar no quedara privada de esos derechos.
- 15.** El propósito del nuevo convenio era mejorar la situación actual y no legitimar el *statu quo*. El convenio debía constituir una declaración de derechos de la gente de mar, y no una oportunidad para una mayor liberalización, mediante la eliminación de normas preceptivas establecidas desde hacía mucho tiempo. Tampoco era una oportunidad para discriminar a

determinados grupos de gente de mar. Si el convenio no lograra establecer una serie de normas mínimas obligatorias que proporcionaran a la gente de mar un conjunto de derechos satisfactorio, sería un fracaso y, por consiguiente, sería preferible mantener las normas en vigor con todos sus inconvenientes. Los gobiernos deberían, pues, estar dispuestos a adaptar su legislación y práctica nacionales a un nuevo convenio útil que fuera ampliamente ratificado y aplicado con determinación. El objetivo era asegurar condiciones de vida y de trabajo decentes a la gente de mar y, al hacerlo, impulsar el Programa de Trabajo Decente de la OIT.

- 16.** La miembro gubernamental de Francia subrayó la trascendencia de la Conferencia, cuyo objeto era que se tuviera en cuenta la dimensión social de la globalización en un sector fundamental en el comercio internacional. Su Gobierno había apoyado firmemente el Programa de Trabajo Decente de la OIT en el sector del transporte marítimo y acogía con beneplácito la celebración de esta Conferencia, que debería culminar en la adopción de un convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Durante cinco años los empleadores, los trabajadores y los gobiernos habían trabajado en colaboración, para elaborar un proyecto de texto equilibrado de amplio alcance, que ilustraba lo que podía lograrse mediante el tripartismo. Si bien era indudable que la Conferencia permitiría perfeccionar el texto propuesto en cierta medida, no parecía razonable reabrir el debate sobre cuestiones que ya habían sido decididas. La oradora se comprometió en nombre de su delegación a apoyar en todo lo posible el trabajo que quedaba por delante.
- 17.** El miembro gubernamental de Bahamas declaró que, si la Conferencia se veía coronada por el éxito, el sector del transporte marítimo habría dado un paso hacia delante en la protección del bienestar de la gente de mar. El desafío era lograr un convenio satisfactorio para los interlocutores sociales y que pudiera ser objeto de una amplia ratificación. El orador se refirió a dos cuestiones importantes en relación con la seguridad y el bienestar de la gente de mar. Primeramente, con respecto a la piratería, comentó el caso de dos buques con pabellón de Bahamas atacados recientemente. En segundo lugar, refiriéndose a la tendencia a tipificar como delincuentes a la gente de mar involucrada en accidentes marítimos, citó una directiva europea sobre el tema y observó que al bajar el umbral que separaba lo que se entendía como delitos y lo que se entendía como accidentes se perjudicaría a quienes se ven involucrados en estos últimos, se minaría la moral de otros marinos y tal vez se disuadiría a muchas personas que contemplaban la posibilidad de abrazar la carrera de marino. Aunque probablemente el proyecto de convenio no resolvería estos problemas, contribuiría a mejorar la calidad de la vida en el mar, a atraer a nuevos marinos a la profesión y a convencer a los gobiernos de que la gente de mar son trabajadores responsables, interesados en trabajar en un entorno de paz y seguridad.
- 18.** El miembro gubernamental del Japón dijo que el proyecto de convenio era importante para el sector marítimo, puesto que mejoraría las condiciones de trabajo y de vida y daría lugar a una competencia leal en la industria. Durante los cuatro últimos años, su Gobierno había concedido importancia a esta labor y se había esforzado, junto con los demás Miembros, para conseguir un instrumento cuya ratificación pudiera ser lo más amplia posible, eliminando los posibles obstáculos.
- 19.** El miembro gubernamental de la República de Corea señaló que el objetivo de elaborar un convenio de trabajo marítimo único que fuese conciso, aplicable de modo uniforme y ampliamente ratificable era posible. A excepción de determinadas cuestiones que se plantearían más tarde, el texto propuesto se consideraba aceptable. A título general, el Acuerdo de Ginebra y los ocho principios del ejercicio de consolidación deberían utilizarse como orientación durante las difíciles negociaciones. Asimismo, en el curso de las deliberaciones sobre cuestiones no resueltas, el proyecto de texto debería considerarse desde una perspectiva mundial y no desde la de un país en particular.

-
- 20.** El miembro gubernamental de Italia declaró que la presente Conferencia representaba la etapa final de un ejercicio de consolidación y actualización que se había iniciado en 2001 y que finalizaría con la adopción de un convenio histórico. Aunque todos quienes hubieran participado podrían sentirse orgullosos del resultado, no bastaba con disponer del convenio. Era necesario que recibiera una amplia ratificación y que se procediera a su aplicación. El objetivo general de garantizar el trabajo decente también significaba respetar los derechos fundamentales de la gente de mar y tomar en consideración cuestiones relativas a la seguridad y la salud en el trabajo. Su Gobierno consideraba satisfactorio el texto del proyecto de convenio.
 - 21.** El miembro gubernamental de Grecia señaló que el convenio sobre el trabajo marítimo se convertiría en el cuarto pilar del sistema regulador del sector marítimo y que debería inspirarse en varios principios. Dicho instrumento debería establecer normas realistas sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, y reconocer el papel preeminente del Estado del pabellón, esforzándose al mismo tiempo por la aplicación y la observancia uniforme en los buques, independientemente de su pabellón. En el ejercicio de consolidación de las normas existentes debería tomarse en consideración que algunas normas habían quedado obsoletas o que podrían constituir un obstáculo a la ratificación. A fin de conseguir que ésta fuese lo más amplia posible, deberían tenerse en cuenta las preocupaciones de los principales Estados del pabellón, Estados rectores del puerto, y Estados proveedores de mano de obra, así como de los interlocutores sociales. Por tratarse de cuestiones reguladas por acuerdos de negociación colectiva de conformidad con la legislación nacional, las disposiciones relativas al empleo deberían reflejar el consenso y comprensión de los interlocutores sociales.
 - 22.** El miembro gubernamental de Turquía indicó que su Gobierno apoyaba ampliamente el texto del proyecto de convenio. Su delegación haría cuanto estuviera en su mano para que pudiera ultimarse oportunamente el trabajo y adoptarse el convenio sin introducir enmiendas sustanciales que redujeran su eficacia.
 - 23.** El miembro gubernamental de Nigeria dijo que los debates debían basarse en el compromiso y el consenso. Una de las posibles formas de lograr el consenso sería la adopción de un procedimiento de presentación de enmiendas simplificado de modo que las cuestiones respecto de las cuales no fuera posible llegar a un acuerdo en este momento pudieran abordarse posteriormente mediante la introducción de enmiendas. La Comisión no debería reiniciar injustificadamente debates sobre disposiciones previamente acordadas ya que se había llegado a un consenso sobre el proyecto de texto en las numerosas discusiones anteriores. Por último, su Gobierno consideraba que, en general, el texto propuesto era aceptable.
 - 24.** La miembro gubernamental de Dinamarca dijo que el proceso de consolidación había sido prolongado pero había resultado útil. La Comisión tenía ante sí un proyecto de convenio que prometía modernizar una serie de convenios de la OIT y garantizar unas condiciones de vida y de trabajo decentes. También incluía un firme mecanismo de aplicación. El proyecto de convenio daba respuesta a la globalización de una industria en evolución así como a la necesidad de disponer de una normativa de alcance mundial. La Comisión debía garantizar que todo el esfuerzo invertido en la creación del proyecto no fuera en vano. Sería preciso llegar a compromisos para elaborar un texto definitivo.
 - 25.** El miembro gubernamental de China, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, dijo que, en general, el Grupo apoyaba el proyecto de texto. No obstante, había algunas esferas que suscitaban inquietud. Quedaban pendientes algunas cuestiones relativas a la aplicación de partes del convenio, en particular las referentes a los pequeños buques. En cuanto a los artículos, cabría sugerir la incorporación de una definición de buques de pasaje. Entre otros motivos de preocupación cabría indicar las disposiciones relativas a la entrada en vigor y

las enmiendas para colmar las brechas señaladas en los artículos VII, XIV y XV. A los gobiernos les interesaba encontrar el equilibrio adecuado que asegurara que el convenio fuera realmente eficaz tanto en el plano del Estado del pabellón como del Estado rector del puerto, sin impedir la entrada en vigor o entorpecer la introducción de futuras enmiendas. Teniendo presentes las anteriores discusiones, los gobiernos trabajaban de consuno para encontrar soluciones que pudieran permitir la más amplia ratificación. El Grupo Gubernamental estaba determinado a trabajar con los interlocutores sociales para ultimar el convenio de forma que pudiera asegurarse su éxito.

26. El representante de la Organización Mundial de la Salud (OMS) dijo que la prestación de asesoramiento y asistencia en materia de salud relacionada con el trabajo era esencial para la gente de mar, ya que era probable que surgieran problemas de salud cuando las personas trabajaban y vivían en el mismo entorno. En colaboración con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI), la OMS había elaborado la *Guía médica internacional de a bordo*. Se estaba finalizando una edición actualizada de este volumen, que se había armonizado con otras normas médicas internacionales, como la *Lista modelo de medicamentos esenciales de la OMS* y el *Reglamento Sanitario Internacional*. Confiaba en que esta Conferencia alentaría a los buques a llevar a bordo la *Guía médica internacional de a bordo*, que no sólo sería útil cuando los países no contaran con una guía médica nacional para sus buques, sino también cuando la guía nacional sólo estuviera disponible en un idioma que no todos los miembros de la tripulación pudieran comprender.
27. La miembro gubernamental de Filipinas afirmó que su país se enorgullecía de ser el principal país proveedor de mano de obra del sector del transporte marítimo. Las cualidades de la gente de mar filipina representaban lo mejor de los filipinos. Varios factores habían contribuido a este éxito en el ámbito de la dotación, entre ellos las asociaciones establecidas desde hacía mucho tiempo con las organizaciones de armadores y de la gente de mar. Los interlocutores sociales participaban activamente en la formulación de políticas que abarcaban diversas cuestiones, desde la formación, la contratación y la colocación hasta los derechos y el bienestar de la gente de mar. Estaban representados y tenían pleno derecho de voto en los órganos del más alto nivel, y participaban en la definición de normas y políticas de empleo. Su Gobierno creía en el tripartismo y el diálogo social, y apoyaba la formulación y aplicación conjuntas de normas y políticas en el plano nacional, regional e internacional. Por ese motivo Filipinas había participado en todas las reuniones preparatorias celebradas en los últimos cuatro años. Tenía interés en preservar los derechos fundamentales en el trabajo de la gente de mar, mejorar su bienestar y prestaciones, y hallar un equilibrio apropiado entre los intereses de los armadores y la gente de mar, inclusive en el sector del transporte marítimo nacional. Por lo tanto, su delegación contribuiría de forma significativa a elaborar un convenio que se pudiera comprender, actualizar y aplicar fácilmente.
28. El miembro gubernamental de China elogió el nuevo enfoque adoptado en la preparación del proyecto de convenio y señaló que había captado la atención del sector del transporte marítimo. Un único instrumento actualizado y universalmente aplicable sustituiría los convenios marítimos existentes, que a menudo eran contradictorios y habían quedado obsoletos. Asimismo, al mejorar las disposiciones sobre los procedimientos de inspección y enmienda, mejorarían a su vez las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. Junto con los Convenios MARPOL y SOLAS y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación (STCW)), el proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo constituiría el cuarto pilar de un sistema normativo internacional para un sector del transporte marítimo de calidad. Su delegación confiaba en que esta reunión marítima de la Conferencia adoptara un convenio reconocido y aplicado universalmente que asegurara unas condiciones de vida y de trabajo decentes y protegiera los derechos legítimos de la gente de mar.

-
29. La miembro gubernamental de Ghana expresó el apoyo de su delegación al proyecto de convenio, que impulsaría el sector del transporte marítimo. Algunas cuestiones seguían suscitando preocupación, pero el nivel de apoyo y compromiso demostrado por los gobiernos y los interlocutores sociales mostraba que estas cuestiones probablemente se resolverían, allanando el camino hacia la adopción del proyecto de convenio. El instrumento ofrecería protección a la gente de mar y establecería una igualdad de condiciones, con independencia de la nacionalidad de la gente de mar o del pabellón que enarbolaran los buques.
 30. El miembro gubernamental de Benin recordó la participación de su Gobierno en la labor preparatoria anterior. Benin apoyaba firmemente la elaboración del proyecto de convenio y confiaba sinceramente en que los esfuerzos de la Comisión fueran fructíferos. El enfoque tripartito utilizado en las consultas era original y había permitido que todos los interlocutores sociales participaran y contribuyeran al proyecto de convenio. La labor realizada por la gente de mar merecía particular atención. Aunque el proyecto de convenio no podría resolver todos los problemas del sector del transporte marítimo, era de esperar que las propuestas formuladas durante la labor de la Comisión facilitarían algunas soluciones.
 31. La miembro gubernamental de Egipto dijo que se habían desplegado grandes esfuerzos para asegurar que la gente de mar disfrutara de unas condiciones de vida y de trabajo decentes, lo que constituía el principal objetivo del proyecto de instrumento. Señaló que, dado que la navegación era una ocupación muy específica, era importante crear un convenio suficientemente flexible que garantizara las mejores condiciones de trabajo posibles. El proyecto de convenio era un gran logro de la OIT.
 32. El Vicepresidente empleador se sintió muy alentado por las observaciones que habían formulado los gobiernos. El compromiso expresado resultaría esencial para que el proyecto de convenio pudiera entrar en vigor. El hecho de que ningún gobierno hubiera planteado objeciones al proyecto de convenio parecía indicar que éste sería ampliamente ratificable.
 33. El Vicepresidente trabajador estuvo de acuerdo en que las declaraciones positivas de los delegados gubernamentales eran muy alentadoras. Los gobiernos eran, en definitiva, quienes tenían realmente el poder, ya que ratificarían el proyecto de convenio y harían aplicables los derechos previstos en el mismo. No cabe duda de que surgirían dificultades, en particular en torno a cuestiones como la entrada en vigor y los Estados ribereños, pero si se actuaba con disciplina y pragmatismo, era indudable que la Conferencia sería todo un éxito.
 34. Seguidamente, el Presidente propuso que se celebrara un debate abierto sobre cualquier cuestión que pudiera no estar clara o dar lugar a confusión. Ninguna comisión de la Conferencia de la OIT había tenido que hacer frente a semejante volumen de trabajo y, por tanto, convenía definir desde el principio las cuestiones que pudieran despacharse con facilidad y quedar resueltas con celeridad. En el caso de los asuntos más espinosos, un debate general podría ayudar a determinar cuáles eran las medidas más adecuadas que habría que adoptar.
 35. El miembro gubernamental de Grecia pidió que se aclarara una cuestión relativa al párrafo 3 de la regla 1.2, que excluía a las personas que normalmente no trabajaban en el mar, como «los prácticos, los cargadores a bordo y los trabajadores portuarios», de lo dispuesto en esa regla. El orador preguntó si se consideraba que esas categorías de trabajadores quedaban protegidas por todas las demás reglas, dado que tampoco estaban excluidas de forma explícita. La pregunta no pretendía suscitar la polémica; su delegación no había propuesto o apoyado ninguna enmienda a la definición de «gente de mar o marino». Ahora bien, era importante que en el informe de la Comisión quedara constancia de la manera en que los delegados entendían esa disposición, con el fin de orientar la interpretación del convenio en el futuro. A la luz de lo anterior, cabría considerar dos

cuestiones: la manera en que la disposición había sido integrada en el convenio y cuáles eran sus consecuencias.

- 36.** El Vicepresidente empleador afirmó que la excepción contenida en el párrafo 3 de la regla 1.2 se había incluido a resultas de una enmienda presentada por el Grupo de los Empleadores. Se trataba de proporcionar una definición amplia del concepto «gente de mar o marino» para limitar posteriormente su alcance en el marco de reglas concretas, si fuera necesario. El párrafo 3 de la regla 1.2 era el único lugar en el texto donde se había aceptado tal enmienda; ninguna otra propuesta de introducir excepciones similares en otras disposiciones había sido aceptada. Distintas comisiones habían trabajado en paralelo, y algunas decisiones se habían adoptado sin saber exactamente cómo se habrían tratado algunas cuestiones en las demás comisiones, entre éstas la definición de «gente de mar o marino». Ahora que se estaba debatiendo el convenio en su conjunto, sería positivo que la Comisión examinara cualquier posible deficiencia en el texto.
- 37.** El Vicepresidente trabajador observó que la pregunta del miembro gubernamental de Grecia parecía estar dirigida a los gobiernos. El Grupo de los Trabajadores consideraba que toda persona que estuviera a bordo de un buque durante un período de tiempo determinado era gente de mar y debía poseer un certificado médico que acreditara su aptitud física para desempeñar su trabajo. Añadió que el texto había sido retomado del Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73).
- 38.** El miembro gubernamental de Chile señaló que la referencia a los prácticos no debía incluir únicamente a los prácticos de puertos, que podían tener que trabajar sólo media hora cada vez, sino también a los prácticos de canales, que podían tener que estar a bordo durante una semana o más. En ciertos casos en que el práctico de canales carecía de certificado médico se habían producido accidentes graves. Era, por tanto, un error excluir a los prácticos de canales de lo dispuesto en esa regla. Además, el párrafo 8 de la norma A1.2 era innecesario, ya que sus disposiciones estaban englobadas en el párrafo 9. Por consiguiente, el párrafo 8 podía suprimirse. El orador también se refirió al párrafo 2 de la regla 1.3 y dijo que no estaba claro lo que se entendía por «seguridad individual». ¿Aludía, acaso, a los requisitos sobre formación contenidos en el Convenio de Formación (STCW)? Era necesario hacer mención de ese convenio para evitar confusiones. Por último, el orador señaló que en la versión española del proyecto de convenio, en la regla 1.3 se utilizaba la palabra «formación» en lugar de «entrenamiento». Si bien ambos términos se referían a la palabra «training», había algunas diferencias, y en ese contexto el término «entrenamiento» era más adecuado.
- 39.** El miembro gubernamental de la República de Corea observó que la definición de gente de mar o marino designaba a toda persona que estuviera empleada o contratada o que trabajara en cualquier puesto a bordo de un buque. La exención contenida en el párrafo 3 de la regla 1.2, únicamente se refería a las personas que normalmente no «estén empleadas», pero no incluye las palabras «contratada» o «que trabaje». Este punto requería un debate más prolongado.
- 40.** El miembro gubernamental de Noruega, haciendo uso de la palabra en su calidad de Vicepresidente del Grupo Gubernamental y Presidente de un grupo de trabajo del Grupo Gubernamental a cargo del estudio de las definiciones, dijo que ese grupo de trabajo había mantenido un amplio debate sobre la definición de «gente de mar o marino» consignada en el apartado *f*) del párrafo 1 del artículo II. Se habían propuesto alternativas a la redacción actual, por ejemplo, añadir las palabras «habitualmente» o «a bordo de un buque específico», pero se había considerado que dichos términos eran inadecuados. En el párrafo 3 de ese artículo se preveía que, en caso de duda, la cuestión sería resuelta por la autoridad competente, previa celebración de consultas con las organizaciones de armadores y las organizaciones de gente de mar interesadas. A la luz de esta disposición y del hecho

de que el tema podría revisarse ulteriormente, se había decidido no introducir cambios en la definición.

41. El miembro gubernamental de Benin dio las gracias al miembro gubernamental de Grecia por plantear lo que parecía ser un problema genuino. Era importante que la definición de «gente de mar o marino» fuese coherente en todo el convenio.
42. El Vicepresidente trabajador se mostró satisfecho porque el miembro gubernamental de Noruega hubiese evocado el consenso logrado en reuniones anteriores respecto de mantener inalterada la expresión «gente de mar o marino». La cuestión de determinar quién debía considerarse o no gente de mar o marino era seria. Las personas que trabajaban a bordo de buques, fuesen sobrecargos de cabina, cocineros o animadores, eran marinos. En tal sentido, agradeció al miembro gubernamental de Chile su comentario sobre los prácticos. No obstante, era preciso ser pragmáticos. El sentido común indicaba que, según lo dispuesto en el presente convenio, los prácticos no eran marinos, puesto que sería imposible aplicar ciertas disposiciones, como las relativas al alojamiento y la remuneración, a una persona que desempeñaba esa función. Era evidente que las «personas que pilotaban el buque», así como las «personas que intervenían en la operación segura del buque» eran marinos, sin embargo, estas formulaciones eran demasiado limitadas. Por ejemplo, los sobrecargos de cabina, los esteticistas u otras personas que trabajaban a bordo de buques de pasaje durante períodos prolongados formaban parte de la tripulación, incluso si no intervenían en la operación segura del buque. Estas personas pertenecían a un grupo que a menudo era objeto de explotación y al que era necesario enmarcar como gente de mar o marino y proteger como tal. También debía considerarse gente de mar a los equipos móviles de reparación que actualmente se subcontrataban para trabajar a bordo de buques; a pesar de ser subcontratados, sus condiciones de trabajo debían al menos ser equivalentes a las previstas en el convenio. En relación con la cuestión de los certificados médicos, el sentido común indicaba que dichas disposiciones eran aplicables a las personas que permanecían a bordo de un buque durante un período de tiempo prolongado y que los prácticos y los trabajadores portuarios no se enmarcaban en esta categoría. El Grupo de los Trabajadores deseaba proteger a la gente de mar y apoyaba firmemente la idea de que las personas que estaban empleadas, contratadas o trabajaban a bordo durante un período considerable de tiempo eran marinos.
43. El miembro gubernamental de Malasia indicó que, en referencia al párrafo 1 de la regla 1.2, el examen médico de la gente de mar era distinto al de otros trabajadores. Se trataba de una cuestión de aptitud física para prestar servicios a bordo de un buque. Al igual que el Vicepresidente trabajador, opinaba que los prácticos, los cargadores a bordo y los trabajadores portuarios no eran gente de mar en este contexto, pues no estaban contratados mediante un acuerdo de trabajo de la gente de mar ni de un convenio colectivo de trabajo, tenían empleadores diferentes y no eran empleados para embarcarse en travesías ordinarias.
44. El miembro gubernamental de las Bahamas señaló que al afirmarse que el párrafo 3 de la regla 1.2 no era aplicable a los prácticos, la redacción daba a entender que éstos eran marinos pero que quedaban excluidos de esas disposiciones en particular. Si los prácticos no eran considerados gente de mar, no debían mencionarse en ninguna parte del convenio, pues éste sólo se refería a la gente de mar.
45. El miembro gubernamental de la República de Corea dijo que compartía la opinión del miembro gubernamental de las Bahamas. Por otra parte, consideraba que se debía clarificar aún más la interpretación dada a la expresión «alguna categoría de personas» que figuraba en el párrafo 3 del artículo II. Esta disposición dejaba a la autoridad competente un margen de flexibilidad para determinar qué personas serían consideradas gente de mar. Ahora bien, dada la diversidad de las opiniones manifestadas con respecto a la definición del término

«gente de mar o marino», hacía falta una mayor claridad con respecto a las posibles exenciones. Por consiguiente, recomendaba que se incluyeran provisionalmente exenciones para, en particular, las siguientes personas: 1) la familia del armador o propietario; 2) los cargadores a bordo, el personal de reparaciones y los prácticos de puerto que no fueran miembros de la tripulación del buque, y 3) toda persona que no trabajase habitualmente a bordo, como los cantantes y músicos de visita en los buques de pasaje, etc., a condición de que esta cuestión fuese resuelta por medio de consultas con las organizaciones competentes de los armadores y de la gente de mar. Asimismo, recomendaba que se suprimieran las palabras «definición provisoria» que figuraban al final del apartado *f*) del párrafo 1.

46. El miembro gubernamental de Singapur dijo que no era necesario introducir enmiendas a la definición de la expresión «gente de mar o marino». La cuestión de quiénes podían considerarse comprendidos entre la gente de mar estaba bastante clara y, en caso de dudas, el párrafo 3 del artículo II dejaba un margen de flexibilidad suficiente a la autoridad competente. Preguntó si podría considerarse gente de mar a todas las personas a bordo de un buque que hubiesen firmado el contrato de enrolamiento.
47. La miembro gubernamental de Dinamarca subrayó la importancia de llegar a un entendimiento común con respecto al término «gente de mar o marino». El párrafo 3 de la regla 1.2 no podía interpretarse de manera distinta a la definición de «gente de mar o marino». La solución no consistía en agregar texto a la definición contenida en el apartado *f*) del párrafo 1 del artículo II, sino más bien en dejar constancia del entendimiento común que había manifestado la Comisión.
48. El miembro gubernamental de Chile recordó que se suponía que el proyecto de convenio debía convertirse en el cuarto pilar del sistema de reglamentación del sector marítimo. En esa perspectiva, era esencial asegurar que la cuestión del ámbito de aplicación fuera compatible con los convenios de la OMI. Por consiguiente, su delegación iba a presentar una enmienda al párrafo 4 del artículo II, en el sentido de excluir del ámbito de aplicación del convenio a los buques de guerra y las unidades navales auxiliares.
49. El miembro gubernamental de Australia dijo que la finalidad de la regla 1.2 era asegurar la aptitud física de toda la gente de mar. El texto acordado para la definición del término «gente de mar o marino» sería suficiente a tal efecto, por lo que el párrafo 3 de la regla 1.2 resultaba superfluo.
50. A juicio del Vicepresidente empleador, la formulación del párrafo 3 de la regla 1.2 planteaba de hecho dificultades, ya que implicaba que los prácticos serían considerados gente de mar. Esta era la poco acertada consecuencia de algunos debates anteriores, cuando distintas comisiones habían examinado por separado los mismos temas. Con todo, había que resolver esta incongruencia, pues de lo contrario tendría incidencia en las futuras interpretaciones jurídicas del convenio. Propuso remitir la cuestión al Comité de Redacción. Agregó que los Grupos de los Empleadores y de los Trabajadores estaban estudiando una posible resolución que tal vez aportaría orientaciones al respecto.
51. El Vicepresidente trabajador suscribió las opiniones expresadas por el miembro gubernamental de Australia. Observó que los términos «prácticos, cargadores a bordo y trabajadores portuarios» no eran una novedad, ya que simplemente se habían recogido de los instrumentos originales de 1946. Tampoco era claro el término «habitualmente». La definición de «gente de mar o marino» contenida en el apartado *f*) del párrafo 1 del artículo II era clara; además, en el párrafo 3 del artículo II del convenio figuraba una disposición aplicable en caso de dudas. Consideraba que se estaba forjando un consenso respecto de la necesidad de suprimir el párrafo 3 de la regla 1.2, y dijo que quizá fuera necesario adoptar una resolución con aclaraciones suplementarias.

-
52. El miembro gubernamental de Sudáfrica dijo que apoyaba la supresión del párrafo 3 de la regla 1.2.
53. La representante del Secretario General indicó que, si los miembros de la Comisión desearan dejar abierta la posibilidad de suprimir el párrafo 3 de la regla 1.2, el mejor método a tal efecto sería al parecer la presentación de una enmienda.
54. El miembro gubernamental del Canadá reafirmó la determinación de su país de trabajar para conseguir un buen convenio que fuese ampliamente aceptable y ratificable por muchos países. No obstante, el proyecto de instrumento en su versión actual seguía planteando inquietudes a su país con respecto a su aplicación a la flota nacional. Aunque las disposiciones referentes al principio de «trato no más favorable» y de «equivalencia sustancial» permitían un cierto grado de flexibilidad, por lo general, el convenio estaba redactado con rigor, en «blanco o negro», y su aplicación a la flota nacional plantearía graves dificultades. El orador observó que la nota 3 del Comentario de la Oficina incluía el siguiente texto, según el cual «el convenio no debería imponer cargas administrativas y financieras inaceptables para los armadores y los gobiernos, obligándoles a aplicar todas sus disposiciones en relación con los buques de cualquier tamaño o tipo». El artículo II no ofrecía la flexibilidad suficiente para aplicar prescripciones menos estrictas a la flota nacional, de ser necesario, por ejemplo, con respecto a las vacaciones anuales.
55. El miembro gubernamental de Australia manifestó inquietud porque el convenio no parecía tener suficientemente en cuenta las circunstancias nacionales. Por ejemplo, se refirió a dos disposiciones concretas que, si no se modificaban, impedirían que su Gobierno ratificara el convenio. La primera era la norma 2.8, que estipula que los Miembros deben contar con políticas nacionales que alienten el empleo en el sector marítimo. Como ese sector no era un empleador de importancia en su país, su Gobierno consideraba que no era necesario aplicar una política de esa índole a nivel nacional. La norma A1.4 también dispone la reglamentación de los servicios privados de contratación y colocación. Dado que esos servicios prácticamente no existían en su país no se consideraba conveniente imponer esa carga normativa. Era preciso ofrecer un margen de flexibilidad para adaptar la aplicación de las prescripciones del convenio a las circunstancias nacionales en cuestiones que no fueran esenciales.
56. La miembro gubernamental de los Estados Unidos respaldó las opiniones expresadas por el miembro gubernamental del Canadá. Aunque su país desearía ratificar el convenio, era preciso prever mayor flexibilidad mediante la incorporación de una cláusula general relativa a la flexibilidad, o bien suavizando el texto de las distintas disposiciones. No se trataba de restar fuerza al convenio sino de ofrecer el margen de flexibilidad necesario para que el instrumento pudiera recibir una amplia ratificación y ser aplicable a tantos marinos como fuera posible.
57. El Vicepresidente trabajador pidió más aclaraciones sobre las cuestiones planteadas por la miembro gubernamental del Canadá. Suponía que, a pesar de las disposiciones que excluían de la aplicación del convenio a los buques que navegaran exclusivamente en aguas abrigadas o en aguas interiores, toda travesía entre los Estados Unidos y el Canadá podría considerarse internacional. También tenía dudas acerca de que las disposiciones sobre vacaciones anuales pudieran representar un obstáculo para la ratificación pues, de hecho, el convenio preveía un período menor de vacaciones anuales en comparación con las normas vigentes en la mayor parte de los países desarrollados. Reiteró la posición del Grupo de los Trabajadores de que, si se intentaba sistemáticamente excluir categorías completas de gente de mar, categorías de buques o sectores de la industria, sería preferible conservar la protección que ofrecían los convenios sobre trabajo marítimo existentes. Era poco probable que algunos gobiernos llegaran a ratificar el convenio, mientras que otros consideraban que era suficientemente flexible para satisfacer sus necesidades.

-
58. El miembro gubernamental del Canadá respondió que confiaba en que pudiera encontrarse una solución satisfactoria para todas las partes, por ejemplo, recurriendo a una formulación similar a la expresión «viaje próximo a la costa», de fácil comprensión en el contexto de la OMI. El artículo II no prevé flexibilidad respecto de la flota nacional que realiza viajes próximos a la costa, por lo que esos buques no cumplirían las prescripciones del convenio. Por tanto, era preciso incorporar una disposición para que los gobiernos pudieran prever ciertas exenciones en el ámbito nacional. Evidentemente resultaría sumamente difícil ofrecer el margen de flexibilidad necesario en cada una de las disposiciones. Por consiguiente, la mejor opción sería incluir una cláusula general relativa a la flexibilidad que, a su juicio, recibiría el apoyo de muchos países. También recordó que, aunque el Canadá no ocupaba un lugar destacado en cuanto al arqueo, era uno de los principales Estados rectores del puerto. Así pues instaba a la Comisión a iniciar el diálogo con miras a acordar un instrumento que interesara a todas las partes.
59. El Vicepresidente trabajador recordó que la definición de «viajes próximos a la costa» era «los trayectos en las cercanías de un Estado Miembro según lo defina ese Estado Miembro». Si debiera dotarse de la flexibilidad que pretende el Canadá a todos los países ratificantes, la cobertura real del convenio distaría mucho de la propuesta. Habida cuenta de que el Grupo de los Trabajadores estaba interesado en abordar dicho problema de modo positivo, el orador pidió a la miembro gubernamental del Canadá que facilitase por escrito una explicación más detallada de las inquietudes de su país y solicitó a la Comisión de Organización de Labores que constituyese un grupo de trabajo para examinar la cuestión con los documentos de referencia pertinentes.
60. El miembro gubernamental de Australia se hizo eco de las inquietudes expresadas por la miembro gubernamental del Canadá. Anteriormente, su delegación había planteado algunas dudas sobre si la cláusula relativa a la «equivalencia sustancial» bastaba de por sí para garantizar que las circunstancias nacionales se tomaban debidamente en cuenta. A este respecto, recordó que, cuando examinaba los informes sometidos de conformidad con el artículo 22 de la Constitución de la OIT sobre la aplicación de convenios ratificados, la Comisión de Expertos de la OIT en Aplicación de Convenios y Recomendaciones no siempre se había mostrado dispuesta a aceptar la noción de equivalencia sustancial.
61. La representante del Secretario General respondió que el proyecto de convenio no tenía precedentes en cuanto a la detallada información aclaratoria que ofrecía sobre la evolución de cada disposición durante los cuatro años de labor preparatoria. Por lo tanto, la verdadera intención de los redactores debería quedar clara. Asimismo, a diferencia del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), el proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo incluía una definición clara de «equivalencia sustancial» en el artículo VI. A la Comisión de Expertos le resultaría útil disponer de tantos elementos a partir de los cuales evaluar el cumplimiento. Finalizó recordando que el proyecto de convenio preveía una comisión especial tripartita que facilitaría aportaciones útiles a la Comisión de Expertos en relación con la aplicación práctica del convenio.
62. El miembro gubernamental de China, interviniendo en nombre del Grupo Gubernamental, dijo que, durante las deliberaciones de su Grupo, se había concedido a los países la oportunidad de señalar cuestiones específicas que les preocupaban. Algunos gobiernos expresaron inquietud, por ejemplo, con respecto a disposiciones que parecían imponer costos a los gobiernos, como el apartado *d*) del párrafo 4 de la norma A4.1, relativo a los costos de las telecomunicaciones y las consultas médicas, y los apartados *a*) y *b*) del párrafo 5 de la norma A2.5, relativo a los costos de la repatriación de la gente de mar. Otros gobiernos estimaron que era necesario aportar aclaraciones en relación con los acuerdos de empleo de la gente de mar en el contexto de los convenios colectivos a bordo de buques más pequeños, como se señalaba en la regla 2.1 y en la norma A2.1. También habían surgido preguntas con respecto a certificados médicos a bordo de buques más

pequeños en virtud de la regla 1.2, y en relación con las horas de trabajo y de descanso con arreglo a la norma A2.3, en particular para los capitanes y jefes de máquinas. Algunos gobiernos indicaron la importancia que revestía formular directrices para el control por el Estado rector del puerto, y la necesidad de determinar si éstas deberían elaborarse en el plano internacional a través de la OIT o en el plano nacional. También se señaló a la atención de los delegados la interpretación de la regla 3.1 relativa a los buques existentes y a las disposiciones sobre la nueva matrícula de los buques, así como la necesidad de que el texto relativo a la fecha de construcción fuera más claro, ajustándose tal vez a las disposiciones contenidas en el Convenio SOLAS. Asimismo, se expresó cierta inquietud por la aplicación de la regla 3.1 y de las disposiciones conexas del Código a los trabajadores que no vivían a bordo de los buques. Algunos gobiernos hicieron referencia al párrafo 12 de la norma A5.1.3, a la necesidad de aclarar si debería exponerse una copia de la declaración, en lugar del original, a bordo del buque, y a la necesidad de asegurar que también se indicaran en el certificado todos los casos en que se hubiera eximido del cumplimiento de esta obligación a buques con un arqueo bruto de menos de 3.000. Otros consideraron que podrían conseguir el resultado buscado, pero que podrían tener dificultades en términos del proceso exacto enunciado en el convenio, por ejemplo, la regla 2.8 relativa a políticas nacionales para el sector. Por último, se propusieron algunas correcciones a la redacción, por ejemplo, con respecto a la referencia a los apellidos contenida en el apartado *a*), párrafo 4 de la norma A2.1, ya que el concepto de apellidos no existía en ciertos países.

- 63.** El Presidente, antes de pasar al examen de las enmiendas, expuso el método de trabajo que pretendía seguir, con la esperanza de examinar las enmiendas presentadas con la mayor eficacia posible. En primer lugar, propuso que se abriera un debate general sobre la disposición objeto de estudio, sin abordar ninguna enmienda en particular. El debate podría dar lugar a varias situaciones: podría haber acuerdo general sobre las enmiendas, podría haber acuerdo general sujeto a modificaciones de menor importancia, o los delegados que hubieran presentado enmiendas podrían decidir no seguir adelante con ellas. El Presidente propuso que fuera únicamente en ese momento cuando se pasara al examen oficial de las enmiendas, con la esperanza de adoptar una decisión con celeridad. En el caso de que la Comisión estuviera de acuerdo con el fondo de la enmienda, cualquier problema que planteara el texto se remitiría al Comité de Redacción, al que se daría instrucciones en función del consenso alcanzado en la Comisión Plenaria. Ahora bien, si no fuera posible llegar a un acuerdo con rapidez, había varias posibilidades. Si la enmienda o el grupo de enmiendas se refería a una cuestión fundamental que pudiera afectar la aceptabilidad del convenio en su conjunto, el Presidente propondría sin demora que se creara un grupo de trabajo con el fin de formular un texto conciliatorio, a tenor del debate general de la Comisión Plenaria. También podría apelarse a la gran experiencia de los miembros de la Comisión de Organización de Labores para que encontraran otra vía de llegar a una solución aceptable.

Preámbulo

- 64.** El Presidente abrió un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.9, presentada por los miembros gubernamentales de la Argentina, Chile, Cuba, Panamá y la República Bolivariana de Venezuela, con objeto de insertar, en el párrafo del preámbulo que se iniciaba con las palabras «Recordando que la Convención de las Naciones Unidas», las palabras «para los Estados parte» en la segunda línea, después de las palabras «marco jurídico general».
- 65.** El miembro gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela dijo que la enmienda propuesta tenía una importancia estratégica y había sido presentada en ocasiones anteriores. El texto del párrafo en cuestión del preámbulo daba a entender que todos los

países que ratificaran el proyecto de convenio eran signatarios de la Convención UNCLOS. Este no era el caso; de hecho, algunas de las disposiciones de esa convención relativas a los límites marítimos dificultaban su firma. Si bien el preámbulo no era vinculante, había cierta intención y podría invocarse en el futuro con relación a casos concretos en el contexto de la definición de límites marítimos. La enmienda permitiría que los países que no fueran signatarios de la Convención UNCLOS pudieran ratificar el convenio sobre el trabajo marítimo.

- 66.** El Vicepresidente empleador recordó que cuando se examinó la misma enmienda por última vez en la CTMP, se consideró que ésta era legalista e innecesaria. El Grupo de los Empleadores no estaba a favor de la enmienda.
- 67.** El Vicepresidente trabajador compartía la misma opinión. Si la enmienda se adoptaba, el párrafo únicamente se referiría a los Estados que habían ratificado la Convención UNCLOS. No obstante, ello sería incompatible con resoluciones aprobadas recientemente por la Asamblea General relativas a esa convención, que no sólo se referían a las responsabilidades de los Estados Miembros que la hubieran ratificado, sino a todos los Estados Miembros en general. La enmienda limitaría esa interpretación y, por consiguiente, el Grupo de los Trabajadores se oponía a ella.
- 68.** La miembro gubernamental de la Argentina aclaró que, pese a ser uno de los copatrocinadores de la enmienda, su país era Estado parte de la Convención UNCLOS. El hecho de que los interlocutores sociales consideraran que la enmienda propuesta era innecesaria o restrictiva justificaba las dudas expresadas por el miembro gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela. La enmienda aportaría claridad.
- 69.** Los miembros gubernamentales de Chipre, Egipto, Ghana, Grecia y Noruega compartían las opiniones expresadas por el Vicepresidente empleador y el Vicepresidente trabajador.
- 70.** La representante del Secretario General, en respuesta a las preocupaciones expresadas por el miembro gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela, dijo que el proyecto de convenio no abordaba la cuestión de los límites marítimos. Recordó la opinión jurídica emitida por el Consejero Jurídico en la CTMP acerca de que el preámbulo no creaba ni podría crear obligaciones jurídicas. Tampoco debería obligar indirectamente a un Estado Miembro a comprometerse. El proyecto de convenio no podría tener este efecto. Los términos empleados en el preámbulo demostraban claramente que el único propósito era recordar el espíritu de los instrumentos mencionados.
- 71.** La miembro gubernamental de la Argentina agradeció a la representante del Secretario General su explicación. Confiaba en que la declaración reflejara la verdadera interpretación del texto y abordara de forma apropiada las inquietudes expresadas por el miembro gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela.
- 72.** El miembro gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela señaló que respetaba las opiniones expresadas por otros oradores, pero no coincidía plenamente con la interpretación. Su delegación tal vez optara por presentar un texto en el que expusiera su opinión. Preguntó por las posturas de los demás copatrocinadores de la enmienda.
- 73.** Los miembros gubernamentales de Chile, Cuba y Panamá señalaron que apoyarían que se retirara la enmienda.
- 74.** El miembro gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela estuvo de acuerdo en retirar la enmienda, a condición de que tanto su postura como las explicaciones facilitadas por la representante del Secretario General se registraran claramente en el informe de la Comisión.

75. El preámbulo fue adoptado sin modificaciones.

Artículo I

76. El párrafo 1 del artículo 1 fue adoptado sin modificaciones.

77. El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.18, presentada por el miembro gubernamental de la Federación de Rusia, que proponía insertar, después de la palabra «Miembros», en el párrafo 2 del artículo 1, las palabras «que ratifiquen el presente Convenio».

78. El Vicepresidente empleador pidió a la Secretaría que aportara aclaraciones sobre la terminología utilizada habitualmente en los convenios de la OIT, ya que tanto ésta como las dos enmiendas siguientes hacían referencia a términos utilizados en prácticamente todos los instrumentos de la OIT, como «Miembros» o «autoridades».

79. El Vicepresidente trabajador se mostró reticente a reiniciar el debate sobre cuestiones que ya se habían discutido ampliamente. En el comentario de la Oficina sobre el proyecto de convenio se especificaba que la expresión «Todo Miembro que ratifique el presente convenio» sólo se utilizaba una vez y que, en adelante, el término «todo Miembro» o, simplemente, «Miembro» utilizado en el texto significaba Estados Miembros que habían ratificado el instrumento. Con respecto a los Miembros que no habían ratificado un convenio, tenía entendido que la práctica de la OIT era, en ese caso, que el proyecto de convenio tuviera la categoría de recomendación, por lo que la enmienda D.18 parecería innecesaria.

80. La representante del Secretario General hizo referencia al Comentario de la Oficina contenido en el Informe I (1A), en particular la nota 2 sobre el artículo I, y leyó en voz alta los extractos pertinentes. A reserva de una opinión jurídica formal del Consejero Jurídico, del comentario parecía desprenderse claramente que, con arreglo a la práctica de la OIT, debería entenderse que las referencias a «Miembro» o a «todo Miembro» contenidas en el texto se referían a un Miembro ratificante. En cualquier caso, si se pretendiera hacer referencia a los Miembros de la Organización en general, el texto lo aclararía y se emplearía habitualmente el plural «Miembros». Asimismo, confirmó la percepción del Vicepresidente trabajador de que, para los Miembros no ratificantes, los convenios de la OIT tenían la categoría de recomendaciones.

81. La enmienda no recibió apoyo y, por consiguiente, fue desestimada.

82. El párrafo 2 del artículo I fue adoptado sin modificaciones.

83. El artículo I fue adoptado sin modificaciones.

Artículo II

84. El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.17 presentada por los miembros gubernamentales de los Países Bajos y de la Federación de Rusia, que proponía sustituir, al final de la primera línea del apartado *a*) del párrafo 1, la palabra «authority» por la palabra «authorities». (Esta enmienda no se aplica al texto en español).

85. El Vicepresidente empleador pidió a la Oficina que indicara si se trataba de una expresión habitual, ya que cabía recurrir a muchas autoridades.

-
- 86.** A juicio del Vicepresidente trabajador, la propuesta de enmienda se refería meramente a una cuestión de redacción, pues no afectaba al fondo del convenio, y debería remitirse al Comité de Redacción.
- 87.** La representante del Secretario General dijo que la enmienda tenía por objeto garantizar que la expresión «other authority» abarcara a una o a varias autoridades. En la práctica de la OIT, el singular también incluía el plural y en consecuencia se refería, según el caso, a una o varias autoridades. La cuestión que planteaba la enmienda podía remitirse al Comité de Redacción.
- 88.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia admitió que se trataba de una cuestión de redacción pero que, de todos modos, podía plantear problemas de interpretación y dificultades lingüísticas. Por consiguiente, resultaría útil que las observaciones de la representante del Secretario General constaran en las actas provisionales y que el Comité de Redacción siguiera examinando esta cuestión.
- 89.** Por tanto, fue adoptado el apartado *a)* del párrafo 1 y se remitió al Comité de Redacción.
- 90.** Los apartados *b)*, *c)* y *d)* del párrafo 1 fueron adoptados sin modificaciones.
- 91.** El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.11, presentada por los miembros gubernamentales de Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia, que proponía insertar el apartado siguiente después del apartado *d)*:
- El término *buque de pasaje* designa a todo buque, conforme a la definición contenida en el presente Convenio, autorizado para transportar a más de 12 pasajeros; por pasajero se entiende toda persona que no sea:
- i) el capitán, un miembro de la tripulación u otra persona empleada u ocupada a bordo del buque en cualquier cometido relacionado con las necesidades del mismo, o
 - ii) un niño de menos de un año;
- 92.** El miembro gubernamental del Reino Unido consideraba que la definición de la expresión «buque de pasaje» era necesaria, puesto que el término se utilizaba en el convenio, en particular en el Título 3.
- 93.** El Vicepresidente empleador opinó que, en principio, si una definición aparecía en un instrumento existente, a saber, el denominado convenio «madre», no se planteaba la necesidad de formular una definición nueva. Esta práctica se venía siguiendo desde el inicio. En este caso, el convenio «madre» era el Convenio SOLAS. No obstante, la definición propuesta, que hacía referencia a la «tripulación», discrepaba de la definición del término «gente de mar o marino» e introducía el concepto de «niño». Era claramente necesario definir «buque de pasaje» y debería utilizarse la definición que figuraba en el Convenio SOLAS, pero únicamente en el Título 3, donde aparecía dicho término.
- 94.** El Vicepresidente trabajador observó que la enmienda propuesta parecía definir «pasajero» más que «buque de pasaje» y que utilizaba terminología — en especial la referencia a «miembros de la tripulación» y al «cometido del buque» — que se alejaba de la definición que figuraba en el convenio del término «gente de mar o marino». Si bien era consciente de la referencia a los buques de pasajeros en el Título 3, consideraba que era sumamente probable que, en más de una ocasión, la definición del Convenio SOLAS discrepara con el texto actual. Además, no todos los buques con más de 12 personas a bordo eran buques de

pasaje. Si la enmienda debía debatirse, estaba claro que sería necesario subenmendarla. A su juicio debía retirarse la enmienda propuesta.

95. El miembro gubernamental de Namibia señaló la necesidad de incluir una definición de «buque de pasaje», pero consideraba arriesgado retomar el texto de otra fuente sin introducir cambio alguno.
96. El miembro gubernamental del Reino Unido indicó que los patrocinadores deseaban aportar un texto claro y de fácil consulta a los usuarios habituales del convenio. «Buque de pasaje» era un término jurídico establecido perteneciente al derecho marítimo internacional. Sería preferible si el proyecto de convenio fuese un documento autónomo de modo que los usuarios no necesitasen recurrir a otros convenios para consultar la definición de un término. Una posibilidad sería adaptar ligeramente la definición propuesta a la terminología de la OIT.
97. El miembro gubernamental de Francia apoyó los puntos de vista expresados por la miembro gubernamental del Reino Unido.
98. El miembro gubernamental de las Bahamas sugirió que el término «pasajero» podría definirse como «toda persona distinta de la gente de mar».
99. Los miembros gubernamentales de la República de Corea, Egipto y Singapur coincidieron con la idea del miembro gubernamental de las Bahamas, según la cual se suprimirían los apartados i) y ii).
100. El Vicepresidente trabajador cuestionó la idoneidad de una definición que aludía a la certificación de los buques de pasaje. El Grupo de los Trabajadores no consideraba necesario que se definiera el término «pasajero» y quiso saber las consecuencias que ello podría entrañar para la definición del término «gente de mar o marino».
101. El Vicepresidente empleador señaló que cuando un término había sido utilizado en todo el convenio, se había incluido una definición en las disposiciones generales. No obstante, el término «buque de pasaje» («buque de pasajeros») sólo figuraba en el Título 3 del convenio, de modo que sería correcto que allí figurara una referencia a la definición que de dicho término se recogía en el Convenio SOLAS. Un criterio de este tipo se había aplicado en relación con el término «buques para fines especiales», que figuraba en el apartado d) del párrafo 6 de la norma A3.1, donde se hacía referencia a otro instrumento de la OMI. La definición del término «buque de pasaje» no debía alejarse de la consignada en el Convenio SOLAS.
102. El miembro gubernamental del Reino Unido dijo que si el Grupo de los Empleadores y el Grupo de los Trabajadores no objetaban que se mencionaran otros instrumentos, su delegación no se opondría a que se hiciera una referencia directa al Convenio SOLAS en lugar de incluir un texto independiente en el que se definiera ese importante término. Su delegación aceptaría que la referencia se incluyese en el Título 3, siempre y cuando el término «buque de pasaje» no apareciera en ninguna otra parte del convenio.
103. La representante del Secretario General aseguró a la Comisión que el término «buque de pasaje» («buque de pasajeros») sólo aparecía en el Título 3 del proyecto de convenio. Señaló que cuando un término aparecía sólo en un título, era allí donde se definía. Los miembros gubernamentales que habían patrocinado la enmienda tal vez deberían plantear su propuesta en forma de enmienda al Título 3.
104. El miembro gubernamental del Reino Unido retiró la enmienda en el entendimiento de que podía presentarse ulteriormente una enmienda al Título 3.

-
- 105.** El apartado *e)* del párrafo 1 fue adoptado sin modificaciones.
- 106.** El Presidente abrió el debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.14, presentada por los miembros empleadores, con el fin de añadir en la primera línea del apartado *f)* del párrafo 1, después de las palabras «persona que», la palabra «habitualmente», y suprimir la palabra «que» después de las palabras «contratada o».
- 107.** El Vicepresidente empleador observó que en el debate general inicial se había observado cierta confusión en cuanto a la definición del término «gente de mar o marino». Los trabajadores y los empleadores habían creado un pequeño grupo con objeto de estudiar la posibilidad de formular una resolución que eliminara cualquier duda que pudiera haber sobre quién era gente de mar y quién no lo era. El orador propuso que se aplazaran las deliberaciones de la Comisión hasta que el grupo oficioso hubiera dado cuenta de sus labores.
- 108.** El Vicepresidente trabajador señaló que la celebración de consultas oficiosas entre los dos Grupos era motivo de optimismo, y estaba de acuerdo con que se pospusiera la discusión del apartado *f)* del párrafo 1.
- 109.** El Presidente decidió suspender el examen de la enmienda D.14.
- 110.** Tras celebrar consultas, el Vicepresidente empleador retiró la enmienda, habida cuenta de que se iba a preparar una resolución copatrocinada por los Grupos de los Empleadores y los Trabajadores, con el objeto de clarificar las dificultades que pudieran surgir en cuanto a la definición de «gente de mar o marino».
- 111.** Los apartados *f)*, *g)* y *h)* del párrafo 1 fueron adoptados sin modificaciones.
- 112.** El Presidente anunció que, a petición de la Comisión de Organización de Labores, se había creado un grupo de trabajo para examinar el apartado *i)* del párrafo 1 del artículo II y llevar a cabo las tareas siguientes: precisar y aclarar determinadas cuestiones planteadas con respecto a qué buques se podría considerar que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de, o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rigen reglamentaciones portuarias. El grupo de trabajo tendría en cuenta el contenido de las enmiendas siguientes: D.5, D.12, D.15, D.16, D.19 y D.20. El Presidente añadió que, de conformidad con su mandato, el grupo de trabajo no debía proponer una solución definitiva, sino debatir, intercambiar puntos de vista, examinar las seis enmiendas e informar de lo que hubieran convenido a la Comisión de Organización de Labores.
- 113.** El grupo de trabajo presentó su informe a la Comisión de Organización de Labores. Se adoptó un método alternativo para resolver la cuestión examinada.
- 114.** El Presidente de la Conferencia recordó que, cuando quedó claro que el grupo de trabajo sobre el apartado *i)* del párrafo 1 del artículo II no había podido elucidar el problema que tenía ante sí, lo habían remitido a la Comisión de Organización de Labores para que encontrase una solución con la ayuda de los «Amigos del Presidente». Tras deliberar sobre el asunto con algunos de los Miembros más interesados en las enmiendas, se hizo patente que algunas de las detalladas disposiciones que contenía el Código del proyecto de convenio podían dar lugar a verdaderos problemas administrativos para determinados países en el caso de los buques más pequeños. Por consiguiente, estimaba conveniente que el convenio tuviera un margen más amplio de flexibilidad para no menoscabar el objetivo propuesto de lograr una amplia ratificación del convenio. Había debatido el problema con Miembros que se oponían decididamente a las enmiendas citadas, y habían hecho gala de una actitud muy comprensiva, pero lógicamente les preocupaba que el margen de flexibilidad que se acordase se limitara estrictamente a ese problema y no afectara en modo

alguno al concepto de reglas del juego uniformes. Por tanto, había redactado una propuesta de texto con el objetivo de responder a ambas inquietudes. El texto haría referencia únicamente a los casos en que un gobierno sufriera determinados problemas en relación con detalles específicos del Código. El gobierno en cuestión, tras celebrar consultas con sus interlocutores sociales, podría resolver el problema proporcionando protección apropiada a la gente de mar en el modo establecido en su legislación nacional o en otras disposiciones vigentes en su país. Estaba claro que las disposiciones nacionales tendrían que ajustarse a los artículos y reglas del convenio. Su propuesta consistiría en añadir un párrafo después del párrafo 5 del artículo II, y en introducir un cambio en el párrafo 6 actual.

115. El siguiente nuevo párrafo se insertaría después del párrafo 5 del artículo II:

Cuando la autoridad competente determine que no sería razonable o factible en el momento actual aplicar algunos elementos particulares del Código a que se refiere el Artículo VI, párrafo I, a un buque o ciertas categorías de buques que enarbolan el pabellón del Miembro, las disposiciones pertinentes del Código no serán aplicables siempre y cuando el tema de que se trate esté contemplado de manera diferente en la legislación nacional, en convenios colectivos o en otras medidas. Sólo podrá recurrirse a dicha posibilidad en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas y únicamente respecto de buques con un arqueo bruto inferior a 200 que no efectúen viajes internacionales.

El párrafo 6 debería modificarse a tenor de lo siguiente: «Toda decisión que un Miembro adopte de conformidad con los párrafos 3, 5 ó 6 del presente artículo deberá comunicarse al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, quien la notificará a los Miembros de la Organización.».

116. Esta propuesta estaba encaminada a ofrecer un texto equilibrado en el que se tuvieran en cuenta las preocupaciones reflejadas en las enmiendas D.5, D.12, D.15, D.16, D.19 y D.20, así como en enmiendas subsiguientes del mismo tenor. La propuesta ya había sido presentada a la Comisión de Organización de Labores, que la había aceptado. Si la Comisión Plenaria la aceptaba sin modificaciones, se estaría resolviendo un problema muy difícil con una solución satisfactoria para ambas partes.

117. El Vicepresidente empleador admitió que era difícil dar cabida a intereses tan dispares y aceptó la propuesta del Presidente. No obstante, si hubiese otra posibilidad de resolver la preocupación que planteaba a Filipinas su particular situación geográfica y de ayudar a ese país a superar sus problemas constitucionales respecto de la ratificación del presente convenio, el Grupo de los Empleadores desearía que se aprovechara.

118. El Vicepresidente trabajador pidió aclaraciones sobre tres cuestiones. En primer lugar, preguntó si la expresión «a un buque o ciertas categorías de buques que enarbolan el pabellón del Miembro» significaba que el nuevo párrafo sólo sería aplicable a los buques nacionales y no a los buques que enarbolaban pabellones extranjeros. En segundo lugar, pidió que le confirmaran si la oración «las disposiciones pertinentes del Código no serán aplicables siempre y cuando el tema de que se trate esté contemplado de manera diferente en la legislación nacional, en convenios colectivos o en otras medidas» implicaba que no se podía optar por dejar el tema sin reglamentar. En tercer lugar, acerca de las palabras «en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas», preguntó qué diferencia había entre «en consulta» y «previa celebración de consultas».

119. La representante del Secretario General respondió a la primera pregunta explicando que, en efecto, el nuevo párrafo sólo se refería a buques nacionales, y no a buques extranjeros que navegaban en aguas del país Miembro en cuestión. En relación con la segunda pregunta, confirmó que el texto indicaba que el tema debía regularse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos u otras medidas. La idea era precisamente evitar que

hubiese vacíos en la protección de la gente de mar y asegurar la protección de quienes quedarían fuera del ámbito de aplicación del Código. En cuanto a la tercera pregunta, aludió a la explicación que había dado el Asesor Jurídico en la tercera Reunión del grupo de trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, celebrada en 2003. Según esa opinión jurídica, «en los instrumentos de la OIT, los dos términos en consulta y previa celebración de consultas eran bastante frecuentes. Los términos no eran absolutamente idénticos. Diferían en cuanto a la continuidad del proceso de consulta; el término «en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas» indicaba un proceso continuo de consulta».

- 120.** Después de estas explicaciones, el Vicepresidente trabajador expresó el apoyo de su Grupo a la propuesta. El Grupo de los Trabajadores entendía, sin embargo, que esa propuesta constituía una solución global a todos los problemas planteados por diferentes países, incluso Filipinas. El Grupo de los Trabajadores sólo accedía a esta solución si se daban por terminadas las discusiones sobre este aspecto del ámbito de aplicación del Convenio.
- 121.** El miembro gubernamental de China, haciendo uso de la palabra en nombre del Grupo Gubernamental, dijo que los gobiernos estaban de acuerdo en apoyar la totalidad del texto propuesto.
- 122.** El miembro gubernamental de Liberia aceptó la propuesta. Puesto que su país era un Estado de pabellón de gran importancia, consideraba fundamental que al ratificar un convenio también pudiesen hacerlo Estados que eran importantes proveedores de mano de obra.
- 123.** El Presidente finalizó puntualizando que había un consenso tripartito y la propuesta fue adoptada.
- 124.** El apartado *i)* del párrafo 1 fue adoptado sin modificaciones.
- 125.** El Presidente abrió un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.8, presentada por los miembros gubernamentales de Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Reino Unido y Suecia, encaminada a suprimir en la segunda línea del apartado *j)* del párrafo 1 las palabras «el agente» y añadir, al final del texto, las palabras «independientemente de que se haya subcontratado a cualesquiera otras organizaciones o personas para que desempeñen o asuman ciertas funciones y responsabilidades en su nombre».
- 126.** El miembro gubernamental del Reino Unido explicó que la enmienda tenía dos elementos. La supresión de las palabras «el agente» se proponía únicamente por razones de coherencia, ya que en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS), 1993, figuraba una definición muy similar del término «armador». El texto adicional había sido propuesto con el fin de aclarar el contenido de la disposición y eliminar cualquier duda con respecto a la definición de armador.
- 127.** El Vicepresidente empleador estaba de acuerdo con que se suprimieran las palabras «el agente», dado su uso en el Código IGS, así como con la inclusión del texto adicional propuesto. De este modo, quedaría claro que el armador era la persona en última instancia responsable en virtud del convenio, con independencia de la entidad o persona que lo representara.
- 128.** El Vicepresidente trabajador recordó que el término «agente» se utilizaba en el Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179), y por

consiguiente no era superfluo. Las responsabilidades previstas en el proyecto de convenio eran considerables y el armador era la persona responsable en última instancia. El orador no cuestionaba el propósito de la enmienda, que tenía por objeto facilitar el establecimiento de la identidad de las personas responsables de que se respetara el cumplimiento del proyecto de convenio. Con todo, el texto de la enmienda daba lugar a confusión.

- 129.** El miembro gubernamental del Japón indicó que se opondría a la enmienda, que modificaría la terminología utilizada en varios convenios internacionales, incluidos los Convenios SOLAS y de Formación (STCW), el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), el Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179) y el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180), de la OIT. Al introducir nueva terminología, se corría el riesgo de provocar graves dificultades administrativas si el significado del término «armador» no coincidía con el utilizado en otros instrumentos conexos. Además, si como indicaban los patrocinadores de la enmienda no se pretendía introducir un cambio de fondo, la enmienda no sería necesaria. En lugar de aportar aclaraciones, causaría mayor confusión. El problema se planteaba en situaciones en las que un determinado armador («A») decidía delegar ciertas responsabilidades de gestión u operación en otra parte («B»), que transferiría a su vez ciertas responsabilidades a una tercera parte («C»), lo que plantearía al marino o a las autoridades públicas enormes dificultades a la hora de identificar a la parte a quien incumbía realmente la responsabilidad de cumplir las obligaciones previstas en el proyecto de convenio, por ejemplo, en relación con el pago de los salarios. Se corría el riesgo de que la nueva terminología propuesta creara una situación en la que las responsabilidades se traspasaran indefinidamente de una parte a otra, y que por ende resultara sumamente difícil identificar al armador real. La inclusión de este tipo de cláusula ayudaría a los armadores sin escrúpulos a eludir sus responsabilidades.
- 130.** La miembro gubernamental de Egipto dijo que se oponía a la supresión del término «agente», contenido en otros convenios que necesitaban tenerse en cuenta en el presente instrumento. En la práctica, era muy frecuente que las autoridades del Estado rector del puerto se pusieran en contacto con agentes y representantes de los armadores, en particular en el caso de buques que enarbolaban pabellones extranjeros ya que, de lo contrario, sería muy difícil identificar al armador. El texto adicional propuesto no aclaraba el texto original y era probable que creara más confusión.
- 131.** El miembro gubernamental de Noruega indicó que el problema residía más bien en la estructura propiamente dicha del sector del transporte marítimo que en la necesidad de adaptar las definiciones a la realidad. Era muy frecuente que funciones como la dotación, la gestión técnica o la operación comercial se subcontrataran a otras entidades. En tales situaciones, era necesario poder identificar la parte a quién en última instancia incumbía la responsabilidad. En un contexto de responsabilidades compartidas o subcontratadas, la enmienda tenía por objeto facilitar la identificación de la única entidad responsable, con independencia de todo acuerdo de subcontratación que pudiera existir.
- 132.** El miembro gubernamental del Reino Unido afirmó que el propósito de la enmienda era proporcionar mayor claridad y precisión para identificar la entidad responsable en última instancia en una situación compleja, dado que la gestión de los buques solía conllevar muchos acuerdos de subcontratación. Refiriéndose al ejemplo facilitado por el miembro gubernamental del Japón, puso de relieve que lo que se pretendía era identificar la parte «A». Recordó que en el certificado de trabajo marítimo propuesto y el modelo de declaración de conformidad laboral marítima sólo había una línea para introducir los datos del armador. Si cualquiera de los términos empleados estaba provocando confusión, como sucedía con el término «irrespective» en la versión inglesa, que tal vez estuviera más

claramente utilizado en las versiones francesa y española de la enmienda, sería conveniente recurrir al Comité de Redacción.

133. El miembro gubernamental de Francia confirmó que el propósito de la enmienda era evitar que se eludiera toda responsabilidad, en particular en relaciones de trabajo triangulares. La versión francesa de la enmienda propuesta era clara.
134. El miembro gubernamental de Alemania añadió que la enmienda tenía por objeto asegurar que las responsabilidades establecidas en el proyecto de convenio no pudieran eludirse a través de procedimientos de delegación o acuerdos de subcontratación. El objetivo de la enmienda no era reducir las responsabilidades de los armadores, sino definirlas con mayor claridad.
135. El miembro gubernamental de Singapur expresó su convencimiento de que el texto actual del apartado *j)* del párrafo I era suficientemente claro, por lo que no debería modificarse.
136. El miembro gubernamental de España opinó que la enmienda propuesta tenía una importante finalidad, pues tomaba en consideración la situación real del mundo en materia de relaciones sociales y laborales. Había que determinar con claridad que el armador era, en última instancia, la parte responsable, independientemente de cuáles fueran las modalidades de la subcontratación. La versión española debía remitirse al Comité de Redacción, pues en el texto se había deslizado una pequeña discrepancia respecto de las versiones inglesa y francesa.
137. El miembro gubernamental de Malta propuso que el término «irrespective» recogido en la versión inglesa de la enmienda, que parecía estar provocando confusión, se cambiara por uno más cercano a las versiones francesa e inglesa, como, por ejemplo, «independently».
138. El miembro gubernamental del Japón reafirmó su oposición a la enmienda. Incumbía al gobierno proteger los derechos de la gente de mar, incluso, de ser necesario, recurriendo a procedimientos administrativos o judiciales. Por tanto, se necesitaban criterios objetivos para identificar al armador. La terminología que se utilizara en el convenio debía ser la que se empleaba en otros instrumentos de la OIT y la OMI, a fin de impedir que se mermara la protección concedida a la gente de mar o que se culpara a las autoridades nacionales por no lograr proteger sus derechos. La palabra «irrespective» parecía estar provocando confusión.
139. El miembro gubernamental de Panamá apoyó la observación formulada por el miembro gubernamental del Reino Unido. Lo más importante era asegurarse de que no se desviara la responsabilidad del armador.
140. El miembro gubernamental de Sudáfrica dijo que la enmienda creaba confusión en cuanto a la entidad responsable del buque en última instancia. La enmienda también diluiría la protección prevista según el principio de responsabilidad solidaria.
141. El miembro gubernamental de Dinamarca dijo que la enmienda era fundamental. Tenía por objeto que la definición de armador dejara claro quién era en última instancia la persona que debía asumir las responsabilidades establecidas en virtud del convenio. La responsabilidad compartida a menudo redundaba en casos de imprecisión.
142. El miembro gubernamental de Grecia señaló que la enmienda no favorecía la subcontratación. Ahora bien, de darse el caso, las autoridades competentes debían ser capaces de determinar la identidad de la entidad responsable en última instancia de la operación del buque.

-
- 143.** El miembro gubernamental de Australia dijo que alguien en concreto tendría que solicitar el certificado de trabajo marítimo a la administración pública y presentar toda la información pertinente. Al igual que con el Código IGS de la OIM, 1993, no sería difícil localizar la entidad cuyo nombre figurara en el certificado puesto que, en un principio, se había dirigido a las autoridades competentes para obtener ese documento.
- 144.** El miembro gubernamental de Benin coincidía con los miembros gubernamentales del Japón y de Singapur en que era mejor ser congruentes con las definiciones utilizadas en otros instrumentos internacionales. En lugar de aportar claridad, la enmienda generaba más confusión.
- 145.** El Vicepresidente empleador señaló que el texto propuesto podía interpretarse de muchas maneras. El convenio se vería perjudicado por ese tipo de ambigüedad. La Comisión consideraba que la responsabilidad debía recaer en última instancia en el armador. El Comité de Redacción podría servir de ayuda a la hora de aclarar la formulación del texto y mantener el objetivo buscado.
- 146.** El Vicepresidente trabajador dijo que el debate había arrojado algo de luz. El Grupo de los Trabajadores era consciente de que había cuestiones como los pabellones de conveniencia y los propietarios efectivos que había que tener en cuenta y, por consiguiente, apoyaba cualquier formulación que facilitara la identificación de la entidad responsable real. No obstante, parecía que la redacción de la enmienda planteaba problemas. Tal vez quedara más claro si, por ejemplo, las distintas secciones del apartado *j)* se subdividieran, quizá, mediante guiones, a fin de dejar claro que la oración «independientemente de que se haya subcontratado a cualesquiera otras organizaciones o personas para que desempeñen o asuman ciertas funciones y responsabilidades en su nombre» hacía referencia a todas las posibles entidades definidas. El Grupo de los Trabajadores podía apoyar la enmienda si cumplía el objetivo al que estaba destinada. Ahora bien, de momento no lo había logrado y, por tanto, cabía remitirla al Comité de Redacción para su posible reestructuración. El Grupo de los Trabajadores se oponía a que se suprimieran las palabras «el agente».
- 147.** La miembro gubernamental del Reino Unido estaba de acuerdo con que se remitiera el asunto al Comité de Redacción, en el entendimiento de que la Comisión reanudaría el debate de esa cuestión una vez escuchada su opinión.
- 148.** El Presidente señaló que la Comisión estaba de acuerdo con el significado previsto del apartado *j)* y remitió el asunto al Comité de Redacción.
- 149.** El Comité de Redacción propuso el texto siguiente para el apartado *j)* del párrafo 1 del artículo II:
- j)* el término armador designa al propietario de un buque u otra entidad o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que ha asumido la responsabilidad de la explotación del buque por cuenta del propietario y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir todos los deberes y responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra entidad o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador.
- 150.** El Vicepresidente empleador y el Vicepresidente trabajador apoyaron la propuesta.
- 151.** La Comisión adoptó la propuesta C.R./D.4 presentada por el Comité de Redacción, y, por consiguiente, la enmienda D.8 fue desestimada.
- 152.** El apartado *j)* del párrafo 1 fue adoptado en su forma enmendada.
- 153.** El párrafo 1 fue adoptado en su forma enmendada.

-
- 154.** Los párrafos 2 y 3 fueron adoptados sin modificaciones.
- 155.** El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.7, patrocinada por los miembros gubernamentales de Singapur y los Estados Unidos, que proponía suprimir la palabra «habitualmente».
- 156.** El Vicepresidente trabajador observó que la cuestión planteada en la enmienda D.7 ya se había examinado en reuniones anteriores. El debate había girado en torno a buques a los que se había apartado de forma puntual de la navegación marítima comercial, a la que se dedicaban habitualmente, para transportar mercancía gubernamental. Mantener el término «habitualmente» en esta disposición significaría que dichos buques se incluían en el ámbito de aplicación del convenio, ya que sólo se dedicaban de forma esporádica a la navegación marítima no comercial. Se había sostenido que las disposiciones relativas a la soberanía contenidas en el artículo 236 de la Convención UNCLOS eran pertinentes para esta cuestión, sin embargo, sólo hacían referencia a la protección y preservación del entorno marino, por lo que no eran aplicables en este caso. Estar a bordo de un buque requerido para un viaje no comercial no era un motivo suficiente para privar a la gente de mar en cuestión de la protección que brindaba el presente convenio.
- 157.** El miembro gubernamental de los Estados Unidos explicó que el objetivo de la enmienda era despejar la ambigüedad introducida por la palabra «habitualmente».
- 158.** El miembro gubernamental de Singapur expresó su acuerdo con el miembro gubernamental de los Estados Unidos. Los buques se dedicaban o no a la navegación marítima comercial.
- 159.** El Vicepresidente empleador señaló que el Grupo de los Empleadores no apoyaría la enmienda.
- 160.** El miembro gubernamental de Singapur, previa consulta con el miembro gubernamental de los Estados Unidos, retiró la enmienda.
- 161.** El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.10, patrocinada por los miembros gubernamentales de Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia, y que proponía insertar, en la tercera línea, la palabra «maritime» antes de las palabras «commercial activities other than», en la versión inglesa del texto.
- 162.** La miembro gubernamental del Reino Unido dijo que el propósito de la enmienda D.10 era aclarar el texto, armonizando la versión inglesa con las versiones española y francesa. Añadió que la terminología propuesta ya se había utilizado en el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180).
- 163.** El Vicepresidente empleador propuso remitir esta cuestión al Comité de Redacción.
- 164.** El Vicepresidente trabajador señaló que el inglés era el idioma de referencia y que la práctica habitual había sido armonizar las versiones española y francesa con la inglesa, y no viceversa. Dado que nunca se había decidido añadir la palabra «maritime» en la versión inglesa, debería pedirse al Comité de Redacción que armonizara las versiones española y francesa con la versión inglesa acordada, suprimiendo la palabra «marítima/maritime».
- 165.** La representante del Secretario General dijo que, como se indicaba en el párrafo 14 de la nota 3 del Informe I (1A), un mandante había señalado a la atención de la Oficina la

discrepancia entre las distintas versiones lingüísticas. En dicha nota, la Oficina había propuesto armonizar las versiones. Sin embargo, el comentario formulado por el Grupo de los Trabajadores hacía referencia a una cuestión de fondo, y no de redacción.

- 166.** El Vicepresidente trabajador señaló que la formulación empleada en el párrafo 1 del artículo 1 del Convenio núm. 180 se refería a «operaciones marítimas comerciales», por lo que no coincidía con la terminología propuesta. El sector de explotación de recursos energéticos en alta mar, así como los buques de investigación, podrían ser ejemplos de la diferencia entre «actividades comerciales» y «navegación marítima comercial». No sólo se trataba de una cuestión de redacción, sino también de una cuestión de fondo. La utilización del término «marítima/maritime» en las versiones española y francesa había sido un error. Dado que no se había debatido la posibilidad de incluir esta palabra en la versión inglesa, debería suprimirse en las demás versiones lingüísticas.
- 167.** El miembro gubernamental del Canadá propuso devolver el texto al Comité de Redacción para que pudiera examinar su texto anterior y corregir cualquier error, de ser necesario.
- 168.** La representante del Secretario General señaló que el texto actual del párrafo 4 procedía de la CTMP. Además, sólo se podrían remitir al Comité de Redacción cuestiones de su incumbencia. Si la Comisión Plenaria deseaba armonizar las versiones francesa y española con la versión inglesa, esta cuestión podría someterse a la consideración del Comité de Redacción. Sin embargo, la enmienda planteaba una cuestión de fondo, ya que añadir el término «maritime» en la versión inglesa podría conducir a la exclusión de buques que, de otro modo, hubieran quedado incluidos. Por consiguiente, era preciso que la Comisión alcanzara un acuerdo sobre la sustancia de la cuestión antes de remitirla al Comité de Redacción.
- 169.** En un espíritu de compromiso y para poder avanzar, la miembro gubernamental del Reino Unido, que intervino en nombre de los patrocinadores, retiró la enmienda.
- 170.** El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.6, patrocinada por los miembros gubernamentales de los Estados Unidos y Singapur, que tenía por objeto añadir el siguiente nuevo apartado:

los buques de guerra, las unidades navales auxiliares y otros buques de los que un Estado sea propietario o empresa explotadora y que estén dedicados exclusivamente a servicios gubernamentales de carácter no comercial; no obstante, cada Estado deberá garantizar mediante la adopción de medidas apropiadas que no menoscaben las operaciones o la aptitud operacional de tales buques que, dentro de lo razonable y factible, éstos operen en conformidad con las disposiciones del presente Convenio.

El Presidente señaló que los miembros de la Comisión tal vez desearan examinar también las cuestiones planteadas en la enmienda D.4, patrocinada por los miembros gubernamentales de Chile y la República Bolivariana de Venezuela, que proponía añadir un nuevo apartado *c*), en términos similares al artículo III, *a*) del Convenio de Formación (STCW) de 1995, a saber, «los buques de guerra y las unidades navales auxiliares».

- 171.** El miembro gubernamental de Chile dijo que, en aras de la coherencia con los demás instrumentos, a saber, los Convenios MARPOL, SOLAS y el Convenio de Formación (STCW), el proyecto de convenio no podía incluir a los buques de guerra ni las unidades navales auxiliares. Si bien algunos de estos buques podían ocasionalmente ser utilizados con fines comerciales, conservaban su rango diplomático y extraterritorialidad soberana. Los buques que gozasen de dicha condición jurídica no estarían sujetos al control del Estado rector del puerto.

-
- 172.** La miembro gubernamental de los Estados Unidos apoyó la opinión del miembro gubernamental de Chile. Explicó que la intención de la enmienda era excluir de la aplicación del convenio a los buques que temporalmente se dedicasen a actividades militares o similares. La formulación propuesta en la enmienda D.6 era restringida y no se aplicaba a los buques explotados por empresas privadas. Además, estipulaba que los Estados debían, en la medida de lo razonable y lo factible, actuar de modo compatible con el convenio. Esta disposición era importante para la marina con miras a su apoyo al convenio.
- 173.** El miembro gubernamental del Japón suscribió la opinión de la miembro gubernamental de los Estados Unidos y comunicó el apoyo de su delegación a la enmienda D.6.
- 174.** El Vicepresidente empleador dijo que el razonamiento en el que se basaba la propuesta de exclusión de los buques de guerra y las unidades navales auxiliares era convincente, en particular habida cuenta de la condición jurídica de esos buques. Por consiguiente, el Grupo de los Empleadores podía apoyar la enmienda D.4. Sin embargo, no quedaba claro que debiera excluirse del convenio la expresión «otros buques de los que un Estado sea propietario o empresa explotadora y que estén dedicados exclusivamente a servicios gubernamentales de carácter no comercial» y por ello el Grupo no podía respaldar la enmienda D.6.
- 175.** El Vicepresidente trabajador dijo que un buque de guerra era propiedad pública y que habitualmente no realizaba actividades de carácter comercial. Por tanto, ya quedaba excluido. La expresión «unidades navales auxiliares» no era común en todos los países y el Grupo de los Trabajadores debía seguir estudiándola. Además, aunque la enmienda D.4 se refería al párrafo *a*) del artículo III del Convenio de Formación (STCW) de 1995, en realidad era en la enmienda D.6 donde se utilizaba la terminología de ese artículo. En la enmienda D.4 se utilizaban también expresiones como «mediante la adopción de las medidas apropiadas» y «dentro de lo razonable y factible» que eran bastante imprecisas. El Grupo de los Trabajadores no se opondría a que se excluyera a los buques de guerra del convenio y también estaba en condiciones de apoyar la exclusión de las unidades navales auxiliares, siempre que navegaran con ordenanzas de la armada. No obstante, la expresión «otros buques» era demasiado amplia y podía referirse a buques que navegaran con fines militares en el marco de la normativa civil. Así pues, El Grupo de los Trabajadores no podía apoyar ninguna de las dos enmiendas.
- 176.** El miembro gubernamental de Chile aclaró que las unidades navales auxiliares eran buques de apoyo logístico que solían utilizarse para el transporte o el suministro de combustible. Esos buques podían realizar actividades comerciales sin dejar de ser buques de guerra y, por tanto, debían quedar excluidos de la aplicación del proyecto de convenio. No debería permitirse que los inspectores subieran a bordo de esos buques.
- 177.** El miembro gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela respaldó al miembro gubernamental de Chile y dijo que en su país un buque se consideraba de guerra si su capitán pertenecía al ejército.
- 178.** El miembro gubernamental de Noruega señaló que un buque fletado por el ejército para el transporte de carga militar realizaba de todos modos actividades comerciales. El gobierno en cuestión había concertado simplemente un contrato comercial.
- 179.** El miembro gubernamental del Reino Unido expresó su acuerdo con el Gobierno de Noruega. La formulación actual era adecuada, ya que se refería acertadamente a los buques que realizaban actividades comerciales.

-
- 180.** Los miembros gubernamentales de Alemania y Portugal también estuvieron de acuerdo con la opinión del miembro gubernamental de Noruega.
- 181.** El miembro gubernamental de Singapur dijo que la intención de su delegación había sido asegurar que los buques de guerra y las unidades navales auxiliares quedaran explícitamente excluidas de la aplicación del convenio. La cuestión de «otros buques» era más compleja. En el caso de buques pertenecientes a un Estado y de buques de propiedad privada con una carta de fletamento a largo plazo, los gobiernos ejercían un control efectivo sobre ellos. Ahora bien, el caso de los buques de propiedad privada fletados sólo por un período breve era menos claro, en especial por lo que respectaba al control del Estado del puerto. En este sentido, coincidía con la opinión de los miembros gubernamentales de Chile y de la República Bolivariana de Venezuela. Para resolver este problema, propuso que, a reserva de la opinión del Grupo de los Empleadores y el Grupo de los Trabajadores, podría pedirse que el Comité de Redacción formulara un texto que ofreciera la necesaria flexibilidad, donde figurara una exclusión explícita de esos tipos de buques.
- 182.** La miembro gubernamental de los Estados Unidos estuvo de acuerdo con el miembro gubernamental de Singapur. En el Convenio debía figurar una exención explícita de los buques de guerra y las unidades navales auxiliares. Estaba dispuesta a retirar la enmienda D.6, siempre y cuando se aprobara la enmienda D.4.
- 183.** El debate continuó con la discusión de la enmienda D.4.
- 184.** El miembro gubernamental de Chile aclaró que enmienda D.4 se refería sólo a los buques de guerra al servicio de sus respectivos países. Si bien no todos eran unidades de combate y algunos también podrían estar asignados a tareas de transporte o científicas, no estaban prestando un servicio comercial. El control del Estado del puerto no era aplicable a los buques de guerra.
- 185.** El Vicepresidente empleador estaba a favor de que se excluyera a los buques de guerra y a las unidades navales auxiliares según se proponía en la enmienda D.4. Su Grupo, empero, no respaldaba la propuesta de excluir otros buques, según proponía la enmienda D.6. Si las preocupaciones sólo guardaban relación con el control del Estado del puerto, tal vez podría encontrarse una formulación que abordara sólo la inspección.
- 186.** El Vicepresidente trabajador señaló que el texto del párrafo *a)* del artículo III del Convenio de Formación (STCW) era idéntico al de la enmienda D.6. Por lo tanto, no quedaba claro en qué sentido la enmienda D.4 era distinta a la D.6. Recordó a la Comisión una discusión previa sobre el término «contratada habitualmente», en la que ya se había abordado la exclusión de los buques de guerra. Su Grupo podía entender las razones de una exclusión breve y explícita a los buques de guerra y las unidades navales auxiliares, pero no apoyaba la totalidad del texto del Convenio de Formación (STCW). No quedaba claro por qué los buques de propiedad privada que sólo transportaran cargas pertenecientes al Estado deberían quedar exentos de la inspección de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que llevaban a bordo. Estas inspecciones no guardarían relación con la carga, sino que se centrarían sólo en cuestiones laborales, como el abastecimiento de alimentos y agua a bordo, y el alojamiento de la tripulación. Así pues, el Grupo de los Trabajadores examinaría con espíritu receptivo una propuesta del Comité de Redacción que previera una exclusión explícita de los buques de guerra y las unidades navales auxiliares solamente.
- 187.** El miembro gubernamental de Singapur estuvo de acuerdo con el Vicepresidente trabajador en que las enmiendas D.4 y D.6 originalmente habían sido idénticas y coincidían con la propuesta de remitir la cuestión al Comité de Redacción.

-
- 188.** El miembro gubernamental de Argelia pidió aclaraciones sobre la frase «dentro de lo razonable y factible» utilizada en la segunda oración del texto propuesto en la enmienda D.6.
- 189.** El miembro gubernamental de Noruega opinó que los buques de guerra y las unidades navales auxiliares ya estaban exentas en virtud de lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo II. Habida cuenta de que no podía considerarse que estos buques «habitualmente realizaran actividades comerciales», quedaban fuera del ámbito del convenio. Por lo tanto, una exención explícita era innecesaria.
- 190.** El miembro gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela indicó que una mención explícita era necesaria porque algunos buques de guerra de hecho realizaban actividades comerciales.
- 191.** La miembro gubernamental de los Estados Unidos reiteró la voluntad de su delegación de excluir explícitamente a los buques de guerra y a las unidades navales auxiliares. Tal exención sería conforme a lo estipulado en otros instrumentos internacionales. Apoyó la propuesta de solicitar al Comité de Redacción la formulación de un texto adecuado.
- 192.** El Presidente concluyó que, basándose en los términos esenciales de la enmienda D.4, el Comité de Redacción debería hacer una propuesta sobre el mejor modo de incluir una exclusión explícita de los buques de guerra y las unidades navales auxiliares en el párrafo 4 del artículo II.
- 193.** El Comité de Redacción propuso el siguiente texto para el párrafo 4 del artículo II: «Salvo que se disponga expresamente otra cosa, el presente Convenio se aplica a todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como las gabarras y los juncos. El presente Convenio no se aplica a los buques de guerra y las unidades navales auxiliares».
- 194.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron la propuesta.
- 195.** Los miembros gubernamentales de Chile y España estuvieron de acuerdo con la propuesta. En la versión española, la palabra «gabarras» debería sustituirse por el término «dhows», que también se utilizó en el párrafo 4 del artículo 1 del Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm.180).
- 196.** La Comisión adoptó la propuesta C.R./D.2 presentada por el Comité de Redacción. En consecuencia, la enmienda D.4 fue desestimada.
- 197.** El párrafo 4 fue adoptado en su forma enmendada.
- 198.** Los párrafos 5, 6 y 7 fueron adoptados sin modificaciones.
- 199.** El artículo II fue adoptado en su versión enmendada.

Artículos III, IV y V

- 200.** Los artículos III, IV y V fueron adoptados sin modificaciones.

Artículo VI

- 201.** Los párrafos 1 y 2 fueron adoptados sin modificaciones.
- 202.** El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.1, patrocinada por el Grupo de los Trabajadores, que proponía añadir, al final del texto del párrafo 3, las palabras «, siempre y cuando el Miembro no haya eximido a algún grupo o categoría de marinos de la plena aplicación del presente Convenio.».
- 203.** El Vicepresidente trabajador explicó que esta cuestión estaba estrechamente relacionada con los debates en curso del grupo de trabajo sobre el artículo II. La enmienda tenía por objeto garantizar que el concepto de equivalencia sustancial no se utilizara para excluir a amplios grupos de gente de mar de la aplicación del convenio. Dado que el grupo de trabajo aún no había resuelto la cuestión relacionada con el artículo II, su Grupo proponía aplazar el examen de esta enmienda.
- 204.** El Vicepresidente trabajador retiró ulteriormente la enmienda.
- 205.** El párrafo 3 fue adoptado sin modificaciones.
- 206.** El párrafo 4 fue adoptado sin modificaciones.
- 207.** El artículo VI fue adoptado sin modificaciones.

Artículo VII

- 208.** El artículo VII fue adoptado sin modificaciones.

Artículo VIII

- 209.** A petición de la Comisión de Organización de Labores, se creó un grupo de trabajo para que examinara las disposiciones relativas a la entrada en vigor y determinados aspectos del procedimiento de enmienda. Al grupo de trabajo se le encomendaron las siguientes tareas:
1. Formular propuestas con el fin de completar la información que faltaba en el párrafo 3 del artículo VIII, el párrafo 4 del artículo XIV y el párrafo 2 del artículo XV del proyecto de convenio, e introducir en el texto las modificaciones pertinentes.
 2. Formular propuestas con el fin de completar la información que faltaba en el párrafo 7 del artículo XV del proyecto de convenio e introducir en el texto las modificaciones pertinentes.
 3. Aclarar cualquier cuestión relativa a una posible incongruencia entre el párrafo 9 del artículo XIV y el párrafo 12 del artículo XV, con respecto al hecho (por ejemplo, adopción, aceptación, entrada en vigor) tras el cual todo Miembro que ratifique el convenio quedará obligado a respetar todas las enmiendas que entren en vigor y proponer opciones a fin de subsanar esa incongruencia, si fuera necesario.

Una vez concluida cada una de esas tareas, el grupo de trabajo informaría a la Comisión de Organización de Labores sobre los progresos realizados en su trabajo.

- 210.** El Presidente pidió a la Comisión que examinara de forma general las cuestiones que trataría el grupo de trabajo para orientar su labor.

211. El Vicepresidente empleador señaló que su Grupo había expresado varias opiniones acerca de las cuestiones encomendadas al grupo de trabajo y que los miembros empleadores del grupo representarían esos puntos de vista. El Grupo de los Empleadores no había fijado ninguna cifra específica con relación al número de Estados Miembros o a la proporción total del arqueo de la flota mercante mundial necesarios para la entrada en vigor del convenio. En vista del amplio apoyo de que gozaba el convenio, esas cifras únicamente tenían una importancia relativa, si bien habría que tomar una decisión al respecto.

212. El Vicepresidente trabajador confiaba en que, con respecto a las complejas cuestiones abordadas en el párrafo 7 del artículo XV, y la posible incongruencia entre el párrafo 9 del artículo XIV y el párrafo 12 del artículo XV, el grupo de trabajo podría proponer soluciones que fueran de fácil comprensión. Acerca de la entrada en vigor de las disposiciones, recordó que la posición anterior del Grupo de los Trabajadores era que las cifras adecuadas podrían ser 30 Estados Miembros y un tercio del arqueo bruto de la flota mercante mundial. Sería preciso lograr un equilibrio entre un enfoque realista que permitiera la entrada en vigor del convenio en un plazo razonable, por ejemplo, cinco años, y el establecimiento de umbrales que no fueran demasiado bajos. Los índices actuales de ratificación de los convenios marítimos variaban ampliamente. Otra cuestión era si debía hacerse referencia al arqueo bruto de marina mercante mundial real o al arqueo bruto del Estado Miembro de la OIT. Había países, como las Islas Marshall, que no eran Estados Miembros de la OIT pero que tenían un arqueo bruto de flota mercante considerable. Por lo tanto, sería preferible referirse al arqueo bruto del Estado Miembro de la OIT. Una solución podría ser proporcionar una fórmula que combinara los dos criterios de arqueo y Estados Miembros.

213. El miembro gubernamental de China, haciendo uso de la palabra en nombre del Grupo Gubernamental, afirmó que respecto del párrafo 3 del artículo VIII, en general se aceptaba que para la entrada en vigor se solicitara la ratificación de 30 Estados Miembros. También se estaba de acuerdo en que con la expresión «arqueo bruto» se aludiría al arqueo bruto de la flota mercante mundial, y no al del Estado Miembro de la OIT. Por último, una mayoría apoyaba el 30 por ciento del arqueo bruto mundial para la entrada en vigor, mientras que algunos gobiernos eran partidarios de cifras superiores de hasta el 40 por ciento. En cuanto a los párrafos 2 y 7 del artículo XV, en general se había estado de acuerdo en la cifra de cinco gobiernos para poder proponer una enmienda al Código, si bien también se habían propuesto cifras superiores y cifras inferiores. Las propuestas de la Oficina formuladas en los párrafos 5, 7 y 9 de la nota 13 del Informe I (1A) habían contado con bastante apoyo. El Grupo Gubernamental estaba de acuerdo en que deberían conservarse las referencias tanto al arqueo bruto como a los Estados Miembros. En relación con el párrafo 9 del artículo XIV y el párrafo 12 del artículo XV era recomendable que se aclararan mejor las posibles incongruencias, lo que, al mismo tiempo, ayudaría a los miembros gubernamentales a definir su posición al respecto.

214. Se informa de los resultados del grupo de trabajo en el apartado correspondiente al artículo XV que figura más adelante.

Artículo IX

215. El artículo IX fue adoptado sin modificaciones.

Artículo X

- 216.** El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.3, patrocinada por el Grupo de los Trabajadores, que proponía encerrar entre paréntesis las palabras «Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71)».
- 217.** El Vicepresidente trabajador explicó que la enmienda versaba sobre una cuestión técnica. Como el proyecto de convenio no incluía ninguna disposición sobre las pensiones de la gente de mar, no podía considerarse que revisara el Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71), ratificado por 13 Estados Miembros. Ahora bien, en lugar de suprimir la referencia, su Grupo prefería incluir disposiciones sobre pensiones en el proyecto de convenio y presentaría una enmienda a dicho efecto. Por consiguiente, propuso que se aplazase el examen de la cuestión de determinar si había que incluir o suprimir la referencia.
- 218.** El Vicepresidente empleador no se opuso a que se postergara la decisión de incluir o no la referencia al Convenio núm. 71. No obstante, advirtió que la reanudación del debate sobre la regla 4.5 relativa a la seguridad social tendría graves repercusiones.
- 219.** El Vicepresidente trabajador dijo que esta cuestión podría ser tratada en una nueva regla.
- 220.** El Vicepresidente empleador replicó que el tema de las pensiones era parte intrínseca del debate sobre seguridad social, que su Grupo no deseaba reabrir.
- 221.** El Vicepresidente trabajador respondió indicando que no se consideraría aceptable una revisión formal del Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71), a menos que la cuestión de las pensiones se abordara de forma específica en el convenio sobre el trabajo marítimo.
- 222.** El Presidente dedujo en conclusión que el examen de esta cuestión quedaba aplazado. Al cabo de discusiones posteriores sobre el Título 4, hubo acuerdo en que la enmienda D.3, subenmendada en el sentido de suprimir la referencia al Convenio núm. 71, quedaba adoptada.
- 223.** El artículo X fue adoptado, con excepción de la referencia al Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71).

Artículos XI y XII

- 224.** Los artículos XI y XII fueron adoptados sin modificaciones.

Artículo XIII

- 225.** El Presidente indicó que la enmienda D.2, patrocinada por los miembros gubernamentales de Argentina, Costa Rica, Cuba, España, México, Panamá, y la República Bolivariana de Venezuela, sólo se refería a un cambio de redacción en la versión española del párrafo 1, y propuso remitirla al Comité de Redacción.
- 226.** Los miembros gubernamentales de Argentina y México, copatrocinadores de la enmienda, aceptaron esta propuesta, que también suscribieron los Vicepresidentes empleador y trabajador.
- 227.** En consecuencia, el Presidente remitió este asunto al Comité de Redacción.

-
- 228.** El párrafo 1 fue adoptado, con la enmienda propuesta a la versión española.
- 229.** El Presidente abrió un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.13, patrocinada por los miembros empleadores, que tenía por objeto añadir al final del párrafo 2 las palabras «previa celebración de consultas con la Comisión Paritaria Marítima».
- 230.** El Vicepresidente empleador indicó que la finalidad de la enmienda era incluir una referencia oficial a la Comisión Paritaria Marítima (CPM), órgano de la OIT único en su género que tenía una larga tradición de contribuciones meritorias. La CPM tenía a su cargo la revisión del salario mínimo para los marineros preferentes y participaba activamente en la selección de los puntos destinados a figurar en los órdenes del día de las reuniones marítimas de la Conferencia Internacional del Trabajo. El Grupo de los Empleadores consideraba que la CPM debería seguir existiendo después de la entrada en vigor del nuevo convenio, aunque tal vez se redujesen en alguna medida sus competencias. Recordó a la Comisión el papel cumplido por la CPM en 2001, cuando contribuyó a impulsar el proceso de refundición de los instrumentos de la OIT sobre el trabajo marítimo. Por ende, sería apropiado que la CPM desempeñara en el futuro un papel en la designación de los miembros del Comité Tripartito Especial.
- 231.** El Vicepresidente trabajador estuvo de acuerdo en que era absolutamente pertinente que la designación de los miembros del Comité Tripartito Especial se hiciera previa consulta con la CPM. Este órgano había cumplido un importante papel en la puesta en marcha del actual proceso de refundición normativa, y contribuido a mantener su dinamismo. Durante muchos años, la CPM había prestado apoyo al Consejo de Administración en el ámbito del transporte marítimo, y había fomentado el establecimiento de estrechas relaciones de trabajo entre los interlocutores sociales. El Consejo de Administración tenía plena conciencia de que la CPM seguía siendo necesaria, no sólo por lo que se refería a la revisión de los salarios de la gente de mar, sino también a su aporte como entidad consultiva. Por ende, el Grupo de los Trabajadores apoyaba plenamente la enmienda y agradecía a los miembros empleadores que la hubieran propuesto.
- 232.** El miembro gubernamental de Grecia acogió con beneplácito la propuesta de los interlocutores sociales de incluir en el convenio un reconocimiento a la función de la Comisión Paritaria Marítima, un órgano único en la OIT. La existencia de dicha Comisión confirmaba el carácter singular del sector marítimo.
- 233.** La enmienda D.13 fue presentada formalmente a la Comisión y adoptada.
- 234.** El párrafo 2 fue adoptado en su forma enmendada.
- 235.** Los párrafos 3 y 4 fueron adoptados sin modificaciones.
- 236.** El artículo XIII fue adoptado en su forma enmendada.

Artículo XIV

- 237.** El artículo XIV fue sometido a discusión por el grupo de trabajo a cargo de las disposiciones relativas a la entrada en vigor. El mandato del grupo de trabajo, así como el debate general sobre el tema en cuestión, figura en los párrafos dedicados al artículo VIII. En el artículo XV *infra* se informa de las conclusiones del grupo de trabajo y del correspondiente debate.

Artículo XV

- 238.** El miembro gubernamental de los Estados Unidos, que había ocupado la presidencia del grupo de trabajo sobre disposiciones en materia de aplicación, informó a la Comisión sobre el trabajo y las conclusiones del grupo de trabajo, que había sido creado a solicitud de la Comisión de Organización de Labores. El grupo de trabajo debía ocuparse fundamentalmente de rellenar los espacios en blanco que se habían dejado en los incisos finales y determinar y resolver, de ser necesario, una posible incoherencia entre el párrafo 9 del artículo XIV y el párrafo 12 del artículo XV.
- 239.** En relación con el párrafo 3 del artículo VIII, el grupo de trabajo había considerado apropiado mantener las cifras para la entrada en vigor lo suficientemente elevadas a fin de dar legitimidad al convenio, pero lo suficientemente bajas para permitir que el convenio entrara en vigor dentro de los cinco años siguientes. Tras prolongadas discusiones, los miembros del grupo de trabajo habían propuesto por unanimidad la cifra de 30 ratificaciones registradas y del 33 por ciento del arqueo mundial para los espacios en blanco del párrafo 3 del artículo VIII. El grupo de trabajo también había convenido por unanimidad los mismos resultados en relación con el párrafo 4 del artículo XIV, sobre la entrada en vigor de las enmiendas a los artículos y las reglas del convenio, puesto que estas disposiciones guardaban relación con los principios fundamentales del convenio. Cabía señalar que, por lo que respectaba a ambas disposiciones, algunos participantes en el grupo de trabajo habían considerado que las cifras eran demasiado elevadas, otros, que eran demasiado bajas, y otros, que debía utilizarse el arqueo propuesto por la OIT, y no el arqueo mundial. Tras prolongados debates, con ánimo de avanzar y de completar la tarea que se les había encomendado, los participantes habían logrado soluciones de compromiso.
- 240.** En relación con los párrafos 2 y 7 del artículo XV, el orador indicó que se había convenido una solución de conjunto que equilibraba sutilmente los intereses en juego y constituía una posición de compromiso para los miembros de cada Grupo. Dijo que el conjunto incluía el número cinco en el párrafo 2 y, en el párrafo 7, las cifras del 40 por ciento de los miembros ratificantes y el 40 por ciento del arqueo de los miembros ratificantes, y no el arqueo mundial, como en los casos anteriores. La cifra de cinco en el párrafo 2 representaba un equilibrio entre las alternativas de descartar las enmiendas intrascendentes y no hacer recaer un peso indebido en los gobiernos. Las cifras del 40 por ciento se habían establecido para que resultara difícil, pero no imposible, bloquear una enmienda que contaba con apoyo sustancial.
- 241.** Por lo que respectaba a la posible incoherencia entre el párrafo 9 del artículo XIV y el párrafo 12 del artículo XV, el grupo de trabajo había llegado a la conclusión de que había una posible incoherencia, sencillamente porque el párrafo 9 del artículo XIV era difícil de comprender. Además, puesto que, el párrafo 9 del artículo XIV parecía prever que los Miembros que desearan ratificar el convenio después de la adopción de enmiendas deberían aplicarlo sin las enmiendas en el caso de que éstas no llegaran a entrar en vigor, o con las enmiendas si éstas entraban en vigor, esta falta de precisión acerca de si las enmiendas entrarían o no en vigor también constituía una posible incoherencia. En efecto, muchos gobiernos creían que dicha imprecisión respecto de la aplicación de los requisitos jurídicos pondría trabas a la ratificación del convenio.
- 242.** El orador agregó que el presente convenio sería el primero en el que se empleara el tipo de procedimiento descrito en el artículo XIV, para la introducción de enmiendas a los principios fundamentales. Anteriormente, los convenios de la OIT se revisaban, no se enmendaban. Para revisar los convenios, las cláusulas habituales de la OIT permitían que los Miembros ratificantes en fecha reciente ratificaran el texto anterior del convenio, en espera de que el convenio revisado entrara en vigor. El límite era la entrada en vigor, y no la adopción. Desplazando este límite desde la adopción hasta lo que se considerara

aceptación, se lograría acercarse a la práctica habitual de la OIT y despejar la imprecisión jurídica. Explicó que inicialmente algunos participantes se habían reservado la opinión al respecto. No obstante, cuando la Comisión de Organización de Labores amplió su mandato, el grupo de trabajo pudo llegar a un acuerdo y adoptar por unanimidad el texto del párrafo 9 del artículo XIV; dicho texto se proponía ahora a la Comisión Plenaria, junto con la enmienda destinada a resolver la posible incoherencia. La solución propuesta desplazaba el momento en el que se impedía a los miembros no ratificantes ratificar el convenio sin modificaciones, de la adopción de una enmienda al momento de la aceptación de una enmienda, con lo que se eliminaba la imprecisión en relación con los miembros no ratificantes que deseaban ratificar el convenio después de que una enmienda hubiera sido adoptada. También se había determinado que era preciso elaborar la enmienda pertinente a fin de que el párrafo 7 del artículo XIV fuera coherente con el nuevo texto del párrafo 9 del artículo XIV. En consecuencia, en el párrafo 7 debían añadirse las palabras «sujeto al párrafo 9».

- 243.** Con esta explicación, el orador presentó el documento COT/D.3 que contenía textos para los artículos VIII, XIV y XV, propuestos por el grupo de trabajo y aprobados por la Comisión de Organización de Labores. El texto del grupo de trabajo decía lo siguiente:

Artículo VIII

Párrafo 3

El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Miembros que posean en conjunto el 33 por ciento como mínimo del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

Artículo XIV

Párrafo 4

Se considerará que las enmiendas han sido aceptadas en la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones — de la enmienda o del Convenio en su forma enmendada, según el caso — de por lo menos 30 Miembros que representen como mínimo una proporción total del 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

Párrafo 9

Todo Miembro cuya ratificación del presente Convenio se registre después de la adopción de la enmienda pero antes de la fecha a que se refiere el párrafo 4 del presente artículo podrá especificar, en una declaración anexa al instrumento de ratificación, que su ratificación se refiere al Convenio sin la enmienda en cuestión. En el caso de una ratificación que venga acompañada de dicha declaración, el Convenio entrará en vigor para el Miembro de que se trate doce meses después de la fecha en que se haya registrado la ratificación. Cuando el instrumento de ratificación no venga acompañado de dicha declaración o cuando la ratificación se registre en la fecha o después de la fecha a que se refiere el párrafo 4, el Convenio entrará en vigor para el Miembro de que se trate doce meses después de la fecha en que se haya registrado la ratificación y, después de su entrada en vigor de conformidad con el párrafo 7, el Miembro en cuestión quedará obligado a respetar la enmienda, salvo que en dicha enmienda se estipule otra cosa.

Párrafo 7

En lo que atañe a los Miembros a que se refiere el párrafo 3 del presente artículo y a reserva de lo estipulado en el párrafo 9 del presente artículo, el Convenio en su forma enmendada entrará en vigor doce meses después de la fecha de aceptación mencionada en el párrafo 4 *supra* o doce meses después de la fecha en que se haya registrado su ratificación del Convenio, si esta fecha fuera posterior.

Artículo XV

Párrafo 2

El gobierno de cualquier Miembro de la Organización o el grupo de representantes de los armadores o el grupo de representantes de la gente de mar que hayan sido designados para

formar parte del Comité mencionado en el artículo XIII podrán proponer al Director General enmiendas al Código. Toda enmienda propuesta por un gobierno deberá haber sido propuesta o apoyada al menos por cinco gobiernos que hayan ratificado el Convenio o por el grupo de representantes de los armadores o de la gente de mar a que se hace referencia en el presente párrafo.

Párrafo 7

Toda enmienda aprobada por la Conferencia General deberá considerarse aceptada, a menos que, al término del plazo fijado, el Director General haya recibido expresiones formales de desacuerdo de más del 40 por ciento de los Miembros que hayan ratificado el Convenio y que representen como mínimo el 40 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante de los Miembros que hayan ratificado el Convenio.

- 244.** El Vicepresidente empleador dijo que su Grupo se consideraba satisfecho con los resultados obtenidos en las deliberaciones del grupo de trabajo. La Comisión había alcanzado un consenso que revestía gran importancia para uno de los cuatro convenios fundamentales relacionados con el sector del transporte marítimo, puesto que todas las cifras citadas en el texto habían recibido el visto bueno de la totalidad de los países marítimos que asistieron a la Conferencia.
- 245.** El Vicepresidente trabajador dijo que su Grupo se complacía en apoyar el nuevo texto que ya había recibido el pleno apoyo de la Comisión de Organización de Labores.
- 246.** El miembro gubernamental de China, interviniendo en nombre del Grupo Gubernamental, dijo que el texto propuesto contaba con el apoyo unánime de su Grupo y felicitó a los miembros del grupo de trabajo por su excelente labor.
- 247.** El texto propuesto fue aprobado sin modificaciones.
- 248.** Los artículos VIII, XIV y XV fueron adoptados en su versión enmendada.

Artículo XVI

- 249.** El artículo XVI fue adoptado sin modificaciones.

Nota explicativa sobre el Reglamento y el Código del Convenio sobre el trabajo marítimo

- 250.** La Nota explicativa sobre el Reglamento y el Código del Convenio sobre el trabajo marítimo fue adoptada sin modificaciones.

Título 1. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

Regla 1.1 – Edad mínima

- 251.** La regla 1.1 fue adoptada sin modificaciones.
- 252.** La norma A.1.1 fue adoptada sin modificaciones.

-
- 253.** El miembro gubernamental de Noruega presentó la enmienda D.73, patrocinada por los miembros gubernamentales de Noruega y Suecia, que proponía insertar en la pauta B1.1 el texto siguiente: «Al reglamentar las condiciones de trabajo y de vida, los Miembros deberían prestar atención especial a las necesidades de los jóvenes menores de 18 años, en particular por lo que respecta a su inexperiencia como marinos». El objetivo de la enmienda era mejorar el instrumento prestando una atención más explícita a las necesidades de los jóvenes marinos.
- 254.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron la enmienda propuesta.
- 255.** El miembro gubernamental de Grecia propuso una subenmienda: suprimir las palabras «, en particular por lo que respecta a su inexperiencia como marinos.». Señaló que, la juventud y la inexperiencia no eran necesariamente sinónimos.
- 256.** El miembro gubernamental de Noruega aceptó la subenmienda, que fue apoyada por los miembros gubernamentales de Alemania, Dinamarca, Malasia, Pakistán, Singapur y Suiza.
- 257.** El Vicepresidente empleador dijo que, a su juicio, los jóvenes, de más o de menos de 18 años, tendrían a ser inexpertos. No obstante, podía suscribir la opinión mayoritaria y apoyar la subenmienda.
- 258.** El Vicepresidente trabajador indicó que su Grupo también podía aceptar la subenmienda.
- 259.** La enmienda D.73 fue adoptada en su versión subenmendada.
- 260.** La pauta B1.1 fue adoptada en su versión subenmendada.

Regla 1.2

- 261.** Los párrafos 1 y 2 de la regla 1.2 fueron adoptados sin modificaciones.
- 262.** La Comisión adoptó dos enmiendas (D.83, patrocinada por los miembros empleadores, y D.90, patrocinada por los miembros gubernamentales de Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia), cuyo propósito era suprimir el párrafo 3.
- 263.** La regla 1.2 fue adoptada en su forma enmendada.
- 264.** Los miembros gubernamentales del Canadá y los Estados Unidos retiraron la enmienda D.70.
- 265.** Los párrafos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 de la norma A1.2 fueron adoptados sin modificaciones.
- 266.** El miembro gubernamental de Chile, interviniendo asimismo en nombre del miembro gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela, presentó una enmienda (D.97), cuyo propósito era suprimir el párrafo 8. Ese párrafo no era necesario, porque el párrafo 9 abarcaba aspectos importantes de los certificados médicos. Asimismo, la expresión «fecha reciente» no estaba clara y podría interpretarse de muchas formas.
- 267.** El Vicepresidente empleador dijo que no apoyaba la enmienda. Recordó los debates sobre este punto celebrados en la CTMP y dijo que los párrafos 8 y 9 hacían referencia a dos situaciones diferentes.

-
- 268.** El Vicepresidente trabajador se opuso a la enmienda.
- 269.** El miembro gubernamental de Malasia apoyó la enmienda.
- 270.** Los miembros gubernamentales de Egipto, Namibia y Pakistán no apoyaron la enmienda.
- 271.** El miembro gubernamental de Chile expresó su deseo de retirar la enmienda, pero añadió una referencia específica a 30 días para que la expresión «fecha reciente» fuera más precisa.
- 272.** La miembro gubernamental de la Argentina apoyó esta propuesta. Los certificados médicos tenían una validez de dos años, por lo que consideraba que el término «reciente» era vago.
- 273.** El miembro gubernamental de Chile retiró su enmienda, pero puso de relieve la necesidad de especificar 30 días como margen de tiempo válido para «fecha reciente».
- 274.** Los párrafos 8 y 9 de la norma A1.2 fueron adoptados sin modificaciones.
- 275.** El miembro gubernamental del Reino Unido presentó la enmienda D.91, sometida por los miembros gubernamentales de Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia, cuyo propósito era añadir, después del párrafo 9, el nuevo párrafo siguiente: «Los certificados médicos de la gente de mar que trabaja a bordo de buques que realizan habitualmente viajes internacionales deben ser expedidos al menos en inglés». El objetivo era asegurar que los certificados marítimos y las declaraciones médicas para la gente de mar a bordo de buques dedicados al comercio internacional fueran comprensibles en todo el mundo, y que al mismo tiempo ofrecieran un margen de flexibilidad a los buques que no se dedicaban al comercio internacional.
- 276.** El Vicepresidente empleador apoyó la enmienda.
- 277.** El Vicepresidente trabajador pidió que se aportaran aclaraciones sobre quién asumiría la carga financiera de la traducción de los certificados médicos.
- 278.** El miembro gubernamental del Reino Unido dijo que el proyecto de convenio no hacía referencia a la cuestión del costo.
- 279.** El Vicepresidente trabajador propuso una subenmienda, para añadir la expresión «sin ningún costo para la gente de mar».
- 280.** El miembro gubernamental del Reino Unido no aceptó la subenmienda. La cuestión del costo no se había abordado en otras disposiciones relativas a certificados médicos y no había motivo para empezar a hacerlo. Asimismo, los formularios para los certificados médicos estaban preimpresos, por lo que no era probable que se incurriera en gastos adicionales.
- 281.** El miembro gubernamental del Congo compartía la posición del miembro gubernamental del Reino Unido.
- 282.** El miembro gubernamental de Noruega también se opuso a la subenmienda. En términos prácticos, un marinero que buscara empleo a bordo de un buque que se dedicara al comercio internacional probablemente no podría ser contratado si no disponía de un certificado expedido en inglés. Ningún armador querría contratar a un marino cuyo

certificado médico no pudiera ser comprobado por el Estado rector del puerto de varios países. Por lo tanto, la enmienda no creaba obligaciones nuevas para la gente de mar, sino que aclaraba la situación existente.

- 283.** El miembro gubernamental de Francia no opinaba que la disposición propuesta diera lugar a problemas. Si bien no se oponía a la subenmienda, consideraba que sería más adecuado ubicarla en otro lugar del texto.
- 284.** El Vicepresidente trabajador retiró la subenmienda y expresó su apoyo a la enmienda. Añadió, sin embargo, que no cabía esperar que la gente de mar corriera con ningún gasto a ese respecto.
- 285.** El miembro gubernamental de Namibia señaló que aun cuando existieran formularios preimpresos para emitir los certificados médicos, seguramente en más de una ocasión se daría la situación de que el certificado fuera expedido por un médico privado en su idioma, en cuyo caso el marino debería encargarse de que se tradujera.
- 286.** El miembro gubernamental de Chipre declaró que los certificados médicos únicamente deberían imprimirse en formatos aprobados por la administración, que deberían incluir la versión en inglés. No podía esperarse que los funcionarios de puertos extranjeros comprobasen certificados expedidos en un idioma que no entendieran.
- 287.** Los miembros gubernamentales del Pakistán y de la República Bolivariana de Venezuela estaban de acuerdo. Los certificados médicos debían ser facilitados en inglés, la lengua de uso corriente en el sector marítimo.
- 288.** El miembro gubernamental de Namibia no tenía ninguna objeción a la enmienda. Sin embargo, la enmienda parecía dar a entender que podrían ser necesarios dos certificados médicos, uno para toda la gente de mar y otro para la gente de mar que trabajara a bordo de buques que se dedicaran al comercio internacional, y pidió que se aclarara ese punto.
- 289.** El miembro gubernamental del Reino Unido observó que era probable que en la práctica la mayoría de las administraciones optaran por un formulario bilingüe. La enmienda dejaba esa decisión al criterio de la administración nacional.
- 290.** La representante del Secretario General señaló a la atención de los delegados las Directrices OIT/OMI/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos. Aunque había que actualizarlas, en esas directrices figuraba un modelo de certificado médico en inglés, francés y español. Quizá un formulario de esas características que tuviera casillas, podría ser el adecuado. La Oficina podría preparar un formulario modelo al que pudiera accederse en línea, si pudiera resultar útil.
- 291.** La Comisión adoptó la enmienda.
- 292.** La norma A.12 fue adoptada en su forma enmendada.
- 293.** Las pautas B1.2 y B1.2.1 fueron adoptadas sin modificaciones.

Regla 1.3 – Formación y calificaciones

- 294.** El párrafo 1 de la regla 1.3 fue adoptado sin modificaciones.

295. El Vicepresidente empleador presentó la enmienda D.87, cuyo propósito era sustituir en el párrafo 2 las palabras «completado con éxito una formación» por las palabras «recibido una formación o instrucción adecuadas», con objeto de armonizar el texto con la formulación del Convenio de Formación (STCW) y el Código IGS. El objeto de la enmienda era evitar que un marino tuviera que realizar dos cursos de formación diferentes: uno con arreglo al Convenio de Formación (STCW) y otro con arreglo al presente convenio.

296. El Vicepresidente trabajador se opuso a la enmienda. El párrafo 4 de la nota 17 del Informe I (A1) establecía lo siguiente:

La disposición actual refleja la opinión de la OMI acerca de la formulación apropiada para garantizar la coherencia con el Convenio de Formación. Sin embargo, en sus comentarios (Parte II, discusión general, párrafo 12), la OMI ha señalado que, a diferencia del proyecto de convenio, el Convenio de Formación no permite la equivalencia sustancial, cuestión que puede ser importante desde el punto de vista del proceso de supervisión de la OIT.

Así pues, el texto del proyecto de convenio era congruente con el Convenio de Formación (STCW) y el Código IGS, y la enmienda era innecesaria. Además, había una importante diferencia entre recibir formación y completarla con éxito.

297. El miembro gubernamental de Grecia estaba de acuerdo con el Grupo de los Trabajadores. El párrafo 3 de la regla 1.3 se refería a los párrafos 1 y 2, y estipulaba claramente que la formación y los certificados que estuvieran en conformidad con los instrumentos adoptados por la OMI cumplirían los requisitos establecidos en esos párrafos.

298. El miembro gubernamental de Sudáfrica se opuso a la enmienda. La legislación de su país exigía que se hubiera completado con éxito un curso acreditado de formación. Ello era de vital importancia.

299. El miembro gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela se opuso a la enmienda. La capacidad de la gente de mar para desempeñar determinadas funciones podía asegurarse únicamente cuando la formación se hubiera completado con éxito.

300. La miembro gubernamental de Dinamarca dijo que su delegación compartía la opinión expresada por el miembro gubernamental de Grecia. La oradora también observó que el Estado parte del Convenio de Formación (STCW) no podía acogerse al concepto de equivalencia sustancial para optar por cursos de un nivel inferior al exigido en dicho convenio.

301. El miembro gubernamental de la República de Corea señaló que la equivalencia sustancial sólo era aplicable a la parte A del Código. Como se trataba de una regla, la equivalencia sustancial no era aplicable. Tal vez esta observación ayudara a paliar algunas inquietudes.

302. El miembro gubernamental de Liberia apoyó la enmienda. Como, de todos modos, la gente de mar podía recibir capacitación en el marco de las actividades de familiarización del Convenio de Formación (STCW), tal vez podría modificarse la enmienda para que dijere: «tras haber completado con éxito la formación o familiarización».

303. El miembro gubernamental de Singapur consideraba que el párrafo 2 estaba supeditado al párrafo 3. La seguridad personal quedaba comprendida en el ámbito del Convenio de Formación (STCW). Tal vez fuera apropiado revisar el párrafo 2 para que dijera «formación para los servicios a bordo».

304. El Vicepresidente empleador retiró la enmienda.

-
- 305.** El párrafo 2 fue adoptado sin modificaciones.
- 306.** El miembro gubernamental del Reino Unido presentó una enmienda (D.92) patrocinada por los miembros gubernamentales de Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Islandia, Irlanda, Italia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Suecia, que proponía insertar las palabras «de carácter obligatorio» antes de la palabra «instrumentos» en el párrafo 3. Habida cuenta del gran número de instrumentos adoptados por la OMI, que no eran todos obligatorios, sería conveniente insertar esa palabra en la disposición, en particular porque se trataba de una regla.
- 307.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron la enmienda.
- 308.** La enmienda fue adoptada.
- 309.** El párrafo 3 fue adoptado en su versión enmendada.
- 310.** La representante del Secretario General señaló a la atención de la Comisión el párrafo 5 de la nota 17 que figuraba en el Informe I (1A). El comentario versaba sobre el párrafo 3 de la regla 1.3 y la situación jurídica del Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), uno de los convenios que aparecía en el artículo X, en la lista de convenios que revisaba el proyecto de convenio. El párrafo 5 decía lo siguiente:

El párrafo 3 sienta las bases para transferir esta cuestión a la OMI al prever que se considerará que la formación y la certificación que estén en conformidad con los instrumentos adoptados por la OMI cumplen los requisitos generales de la regla. En los comentarios arriba mencionados, la OMI indicó que en su 80.º período de sesiones (mayo de 2005), el Comité de Seguridad Marítima, del que depende el Subcomité de Normas de Formación y Guardia, constituyó un grupo de trabajo por correspondencia interperíodos bajo la coordinación del Reino Unido para facilitar la formulación de normas de competencia para los marineros. El Subcomité de Formación y Guardia también propuso que la OIT examinara la situación jurídica de los países que han ratificado el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74). Por esta razón, si las disposiciones de la OMI no están lo suficientemente avanzadas en el momento de la adopción del presente convenio, tal vez sería prudente añadir a esta regla una disposición apropiada de transición para tener en cuenta a los miembros que hayan ratificado el Convenio núm. 74. De otro modo, el convenio refundido, al prever la denuncia *ipso facto* de los convenios revisados (nota 10, párrafo 4) tendría como consecuencia una disminución de la protección existente durante el intervalo previo a la adopción de los arreglos apropiados en virtud de los instrumentos de la OMI. Por consiguiente, tal vez podría considerarse incluir al final de la regla el siguiente párrafo 4:

4. Todo miembro que, en el momento de ratificar el presente Convenio, estuviera obligado por el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), deberá seguir cumpliendo las obligaciones previstas en ese Convenio, a menos que el tema tratado en el mismo esté cubierto por instrumentos adoptados por la Organización Marítima Internacional o que hayan transcurrido cinco años desde la entrada en vigor del presente Convenio, de conformidad con el párrafo 3 del artículo VIII, si esta fecha fuera posterior.

- 311.** Normalmente, este tema se hubiera abordado con una enmienda; sin embargo, no se había presentado ninguna al respecto. En todo caso, la Oficina pensaba que era preciso dedicarle atención. Por este motivo, el orador preguntó si la Comisión objetaría la inclusión del texto propuesto como nuevo párrafo 4 de la regla 1.3. Esto no crearía ninguna obligación adicional, pero serviría para abordar estas disposiciones.
- 312.** El Vicepresidente empleador apoyó la inclusión del nuevo párrafo. Era fundamental, pues tenía connotaciones jurídicas para los Estados Miembros vinculados por el Convenio

núm. 74, los cuales seguirían vinculados por el mismo hasta que los instrumentos de la OMI estuvieran vigentes.

- 313.** El Vicepresidente trabajador estuvo de acuerdo.
- 314.** El miembro gubernamental de Namibia pidió que se clarificara la cuestión de si los Estados Miembros que ratificaran el convenio también quedarían vinculados por el Convenio núm. 74.
- 315.** La representante del Secretario General dijo que el párrafo propuesto se refería solamente al Convenio núm. 74. Hasta que las cuestiones que trataba dicho Convenio se abordaran en instrumentos de la OMI, o hasta que pasaran cinco años desde la entrada en vigor del proyecto de convenio, si este hecho fuera posterior, los Miembros que habían ratificado el Convenio núm. 74 seguirían vinculados por sus obligaciones.
- 316.** Los miembros gubernamentales de Dinamarca, Estados Unidos, Ghana y Turquía apoyaron la propuesta.
- 317.** El miembro gubernamental de Irlanda recordó a la Comisión que la gente de mar había valorado enormemente el documento sobre los marineros preferentes y que ello debía tenerse en cuenta en toda actividad conjunta de la OIT y la OMI al respecto.
- 318.** La Comisión adoptó el nuevo párrafo 4, que si situaría después del párrafo 3.
- 319.** La regla 1.3 fue adoptada en su versión enmendada.

Regla 1.4 – Contratación y colocación

- 320.** Los párrafos 1, 2 y 3 de la regla 1.4 fueron adoptados sin modificaciones.
- 321.** El Vicepresidente empleador presentó la enmienda D.84, que tenía por objeto insertar, después del párrafo 3, el siguiente nuevo párrafo: «Las disposiciones de la presente regla sólo se aplicarán a las personas cuyas funciones guarden relación principalmente con las operaciones y la navegación del buque en condiciones de seguridad.». Habida cuenta del enorme número de agencias de colocación que se ocupaban esencialmente de algunas categorías especiales de gente de mar, como los animadores, la obligación de verificar que estas agencias funcionaran de conformidad con los requisitos establecidos en el Código haría recaer una carga intolerable sobre los gobiernos e, indirectamente, sobre los armadores. Por consiguiente, la aplicación de dicha regla debería limitarse a las agencias que se ocuparan primordialmente de la gente de mar no comprendida en estas categorías especiales.
- 322.** El Vicepresidente trabajador señaló a la atención de la Comisión la finalidad enunciada para la regla 1.4, a saber, «Asegurar que los marinos tengan acceso a un sistema eficaz y bien reglamentado de contratación y colocación de la gente de mar». Las cuestiones abordadas en esta regla eran motivo de gran preocupación para la gente de mar. Si bien era cierto que en los buques de pasaje se empleaba a marinos para prestar servicios a los pasajeros, resultaba prácticamente imposible determinar quiénes desempeñaban también funciones relacionadas con la seguridad de las operaciones y la navegación del buque. La enmienda tenía por objeto limitar el ámbito de aplicación de la regla relativa a las agencias privadas de contratación y colocación. Esto era incompatible con el Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179). Permitiría que se explotara de forma constante a la gente de mar, que se veía obligada a pagar fuertes sumas de dinero para conseguir un empleo, y fomentaría la actividad criminal de aquellas

agencias que inducían a personas a pagar por puestos de trabajo que ni siquiera existían. La enmienda, si se adoptaba, excluiría a las áreas que precisamente hacía falta regular. El texto de la Oficina estaba encaminado a ayudar a resolver los problemas de ese tipo.

- 323.** El miembro gubernamental de Alemania dijo que la idea que sustentaba la enmienda D.84 era de gran importancia para su Gobierno, que había patrocinado una enmienda similar (D.71). El Vicepresidente trabajador tenía razón al decir que con esta enmienda se corría el riesgo de excluir de la protección de la regla 1.4 a muchos marinos, y que por ello la enmienda D.71 se centraba en las propias empresas de contratación y colocación. El principal tema de preocupación eran las agencias cuya finalidad principal podía no ser colocar a gente de mar, pero que a pesar de ello contaban con un pequeño número de marinos en sus listas. Alemania no era un proveedor importante de gente de mar y muchos de sus servicios de contratación podrían colocar sólo a 20 ó 30 marinos entre 5.000 empleos. No sería práctico imponer las disposiciones de la regla 1.4 a esas agencias. Además, debido a la amplia definición del término gente de mar, incluso las agencias privadas que contrataban marinos cuyas principales funciones no guardaban relación con la operación del buque quedarían sometidas a las obligaciones de la regla 1.4. En la práctica, esto significaba que Alemania tendría que aplicar dicha regla a casi todas las agencias de contratación y colocación privadas. Su delegación no pretendía socavar la regla 1.4, pero habida cuenta de su formulación, era un obstáculo grave para la ratificación.
- 324.** El Vicepresidente trabajador señaló que la enmienda D.71 planteaba cuestiones diferentes a las que planteaba la enmienda D.84 y que, por tanto, debían discutirse por separado. En el párrafo 2 del artículo II del Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181), se excluía expresamente de su ámbito de aplicación a la contratación y colocación de gente de mar. Así pues, limitar la reglamentación de ese tipo de servicios como proponía la enmienda D.84 dejaría desprotegida a mucha gente de mar. La introducción del nuevo documento de identidad de la gente de mar significaba que todos los trabajadores a bordo de un buque tendrían que contar con un documento de identidad de este tipo que diera fe de su condición de marinos. Era verdad que sería difícil regular los servicios privados de contratación que colocaban personal a bordo de buques, pero no por ello se debía dejar de hacer. El orador recalcó que la adopción de la enmienda fomentaría la explotación de miles de personas.
- 325.** El miembro gubernamental de Indonesia no apoyaba la enmienda. El Convenio de Formación (STCW) enumeraba siete categorías de personal a bordo de los buques, mientras que la enmienda se refería únicamente a los responsables de la seguridad de la operación y la navegación del buque. Gente de mar como los cocineros, cuyas principales funciones no estaban relacionadas con la seguridad de la operación y la navegación seguras del buque, quedarían excluidos de las disposiciones de la regla 1.4.
- 326.** El miembro gubernamental de Noruega estaba de acuerdo con que categorías como el personal de servicio de fonda, de hostelería, y de servicios generales debería estar amparado por el convenio y valoraba positivamente la preocupación expresada por el Vicepresidente trabajador respecto de la enmienda. Era más importante que esa gente de mar estuviera protegida por el convenio, que modificarlo para que contemplara casos particulares de tipos especiales de trabajadores como los artistas. El orador instó a los interlocutores sociales a que reconocieran que el convenio no tenía por qué amparar a toda la gente de mar exactamente del mismo modo.
- 327.** Los miembros gubernamentales de Dinamarca, Namibia, Singapur y Sudáfrica se opusieron a la enmienda.
- 328.** El Vicepresidente empleador retiró la enmienda.

-
- 329.** La regla 1.4 fue adoptada sin modificaciones.
- 330.** El párrafo 1 de la norma A1.4 fue adoptado sin modificaciones.
- 331.** El miembro gubernamental de Noruega presentó la enmienda D.76, sometida por los miembros gubernamentales de Filipinas, Noruega y Singapur, cuyo propósito era sustituir las palabras «Si un Miembro tiene» por las palabras «Cuando un Miembro tenga» al principio del párrafo 2 de la norma A1.4, y suprimir la última oración de dicho párrafo. Dado que la gente de mar solía recurrir a las agencias de contratación y colocación para hallar un empleo, las palabras «Cuando un Miembro tenga» eran más apropiadas que las palabras «Si un Miembro tiene». Con respecto a la supresión de la última oración, el lenguaje utilizado en el texto actual era despectivo, por lo que su supresión no redundaría en perjuicio de nadie.
- 332.** El Vicepresidente empleador observó que el párrafo que estaba debatiéndose se había extraído del Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179), y reflejaba la situación que había prevalecido en aquel momento. Era posible que las circunstancias fueran diferentes en la actualidad y que el texto pudiera trasladarse a las pautas. Asimismo, el orador propuso sustituir en la versión inglesa la palabra «If» por la palabra «Where» en lugar de la palabra «When», propuesta que no era pertinente para la versión española.
- 333.** El Vicepresidente trabajador señaló que la última oración del párrafo 2 se había extraído casi literalmente del Convenio núm. 179, que se había adoptado en 1996. Su propósito era evitar un número excesivo de servicios que entraran en competencia, lo que, en cuanto a las normas, redundaría en un cumplimiento mínimo. El orador dijo que podría apoyar la propuesta de los empleadores para la palabra «Where» en la versión inglesa, pero no apoyaba la supresión de la última oración del párrafo 2.
- 334.** El miembro gubernamental del Japón apoyó las opiniones expresadas por el Vicepresidente trabajador. En el Japón no había servicios privados de contratación, pero sí existían servicios de contratación y colocación públicos y gratuitos, y se concedía una gran importancia a la protección de la gente de mar. Era importante distinguir entre agencias de contratación públicas y privadas; la última oración del párrafo 2 de la norma A1.4 era compatible con el párrafo 4, que estaba orientado más en particular a las agencias privadas.
- 335.** El miembro gubernamental de Chipre se opuso a la enmienda, pero precisó que apoyaba la sustitución de la palabra «si» por la palabra «cuando». La utilización de la palabra «proliferación» era irreprochable. Era bastante aceptable, por ejemplo, que los Estados exigieran garantías financieras a las agencias privadas para asegurarse de que la gente de mar recibía los salarios que les correspondía.
- 336.** Los miembros gubernamentales de Dinamarca y Panamá se opusieron a la enmienda.
- 337.** Los miembros gubernamentales de Egipto y Pakistán apoyaron la propuesta presentada por el Grupo de los Empleadores respecto de la palabra «Where» en la versión inglesa, pero se opusieron a la supresión de la última oración del párrafo 2.
- 338.** El miembro gubernamental de Noruega presentó una subenmienda para sustituir la palabra «If» en la versión inglesa por la palabra «Where» y suprimir el resto de la enmienda.
- 339.** La Comisión adoptó la enmienda en su forma subenmendada.
- 340.** El miembro gubernamental de Alemania presentó la enmienda D.71, sometida por los miembros gubernamentales de Alemania y Australia, para insertar las palabras «cuyo

principal objeto sea la contratación y la colocación de marinos» después de las palabras «en su territorio» en el párrafo 2 de la norma A1.4. La enmienda abordaba dos motivos de preocupación. En primer lugar, el párrafo 2 de la norma A1.4 no debería imponerse a las agencias de colocación cuyo principal objeto no fuera la contratación de la gente de mar, sino de trabajadores de todos los sectores industriales. En segundo lugar, debido a la amplia definición de «gente de mar» o «marino», si una agencia de contratación y colocación colocaba a un peluquero o un bailarín a bordo de un buque, se exigiría a dicha agencia que cumpliera la norma A1.4. Eso planteaba problemas. Era preciso un margen de flexibilidad. En respuesta a las inquietudes expresadas por el Grupo de los Trabajadores relativas a la reducción del ámbito de aplicación que excluiría a muchos marinos, esa enmienda hacía referencia a las agencias de contratación y colocación, no a la gente de mar. Su delegación era flexible con respecto al texto, pero pedía apoyo en cuanto al propósito de la enmienda.

- 341.** El miembro gubernamental de Australia dijo que las inquietudes de su delegación eran parecidas a las expresadas por el miembro gubernamental de Alemania. Uno de los objetivos de la Comisión había sido elaborar un Convenio que fuera ampliamente ratificable. Por tanto, no era lógico tratar de preservar el texto del Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179), instrumento que había logrado pocas ratificaciones. Era preciso cierto margen de flexibilidad para que los gobiernos pudieran aplicar el convenio y asumir la responsabilidad normativa de modo razonable.
- 342.** El Vicepresidente trabajador dijo que no apoyaba la enmienda. Determinar el «principal objeto» de las agencias de contratación y colocación planteaba problemas. El orador entendía las inquietudes expresadas por el miembro gubernamental de Alemania. Sin embargo, el Grupo de los Trabajadores estimaba que, en vista de las grandes dificultades que suponía determinar si una agencia debería entrar o no en el alcance de una enmienda, era mejor no hacerlo en absoluto. En su lugar, deberían darse directrices sobre la forma de cumplir la norma de las agencias que contrataban y colocaban a la gente de mar.
- 343.** El miembro gubernamental de Pakistán señaló que el texto propiamente dicho hacía referencia a servicios privados que debían obtener una licencia de los gobiernos. La enmienda era confusa, por lo que el orador dijo que prefería el texto de la Oficina.
- 344.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia se opuso a la enmienda, ya que reducía el número de agencias que podrían obtener una licencia y excluía a algunas agencias del ámbito de aplicación del proyecto de convenio.
- 345.** El miembro gubernamental de Grecia señaló la importancia que revestía esta cuestión para las delegaciones alemana y australiana, y propuso establecer un pequeño grupo de trabajo informal para hallar una solución apropiada para todas las partes.
- 346.** Se estableció un grupo de trabajo informal integrado por los siguientes miembros: los miembros gubernamentales de Alemania, Australia y los Países Bajos; Sr. A. Bowring (Empleador, Hong Kong, China), Sra. T. Hatch (Empleadora, Australia), Sr. M. Zier (Empleador, Países Bajos), Sr. D. Benze (Trabajador, Alemania), Sr. P. Crumlin (Trabajador, Australia), y la Sra. K. Higginbottom (ITF).
- 347.** El Vicepresidente trabajador presentó la enmienda D.72, que tenía por objeto añadir el siguiente nuevo párrafo después del párrafo 2 de la norma A1.4:

No obstante lo establecido en el párrafo 2 de la norma A1.4, estas disposiciones no se aplicarán a los servicios de contratación y colocación que operen en el marco del proceso de negociación colectiva entre sindicatos marítimos con personalidad jurídica y armadores instalados en el territorio del Miembro cuyo pabellón enarbole el buque. Para gozar de tal

exención, un servicio de esta índole deberá operar según modalidades propicias a la consecución del objeto y propósito generales de las disposiciones pertinentes del Código.

La enmienda estaba estrechamente relacionada con los principios de libertad sindical y negociación colectiva reafirmados en el artículo III. Su propósito era reconocer el sistema canadiense y estadounidense de oficinas de colocación denominadas «hiring halls». Este sistema para la contratación de gente de mar se mantenía con arreglo a la negociación colectiva y estaba regido por la legislación nacional. La gente de mar agraviada tenía acceso a un procedimiento de tramitación de quejas abierto y transparente. La legislación aplicable a los «hiring halls» era conocida por toda la gente de mar. Toda infracción podía ser objeto de acciones legales con arreglo a derecho. Por ello, la enmienda proponía reconocer estos sistemas.

- 348.** El Vicepresidente empleador observó que la enmienda exoneraba a un tipo concreto de agencia de la aplicación de la regla y se preguntaba por qué esto no había sido posible en relación con las demás enmiendas propuestas. En todo caso, el Grupo de los Empleadores podría apoyar la enmienda si se subenmendase e incluyese la frase: «y deberá respetar la libertad de la gente de mar para elegir un buque y la libertad de los armadores para escoger a la gente de mar», al final de la última oración.
- 349.** El miembro gubernamental de Namibia expresó reservas en relación con esta subenmienda. Según tenía entendido proponía asegurar la libertad de un marino en particular para firmar con un armador en particular. En todo caso, a su delegación le preocupaba la cuestión de los «sindicatos amarillos», y parecía que la subenmienda minaba el proceso de negociación colectiva reduciendo las cuestiones a nivel individual.
- 350.** El Vicepresidente trabajador se opuso a la subenmienda. El Grupo de los Trabajadores la consideraba un intento hostil y deliberadamente provocador de menoscabar su intención.
- 351.** El miembro gubernamental del Canadá apoyó la enmienda. Como parte de los preparativos para aplicar el proyecto de convenio, su Gobierno había examinado cuestiones relacionadas con los sistemas nacionales de contratación y colocación. Su país no era un gran proveedor de gente de mar para otros países, aunque unas pocas organizaciones prestaban servicios de colocación para tratar de compensar la escasez de gente de mar. La colaboración entre armadores y sindicatos de gente de mar en la prestación de este servicio era una práctica habitual en América del Norte.
- 352.** El miembro gubernamental de los Estados Unidos apoyó la enmienda, y señaló que cumplía el objetivo del sistema de empleo de su país, que pretendía garantizar los derechos sociales de la gente de mar. La primera enmienda a la Constitución de los Estados Unidos garantizaba la libertad sindical. El sector del transporte marítimo de los Estados Unidos era un sector muy sindicado y los «hiring halls» eran producto de la negociación colectiva. Los gestionaban los sindicatos y estaban regulados por la legislación nacional. Los empleadores sufragaban su funcionamiento, y el procedimiento de tramitación de quejas estaba sujeto a la ley de relaciones laborales. Los «hiring halls» existían desde hacía decenios y habían demostrado ser efectivos y eficaces.
- 353.** La miembro gubernamental de la Argentina apoyaba la enmienda. En su país no existía respecto de la gente de mar agencias de colocación privadas. Su país era signatario del Convenio núm. 9 y en su cumplimiento había generado un centro de colocación por acuerdo colectivo entre trabajadores y empleadores. Las reglas previstas para las agencias privadas no eran fáciles de aplicar a los servicios prestados por los sindicatos y la gente de mar, quienes, además tenían otras responsabilidades como sindicatos y empresarios.

-
- 354.** El miembro gubernamental de Australia apoyaba la enmienda del Grupo de los Trabajadores en su versión subenmendada por el Grupo de los Empleadores, puesto que aportaba la flexibilidad necesaria para que trabajadores y empleadores trabajasen juntos sin estar sujetos a la reglamentación del Gobierno.
- 355.** El miembro gubernamental de Singapur consideraba que era justo permitir que la gente de mar y los armadores trabajaran juntos. Por consiguiente, si el Grupo de los Empleadores y el de los Trabajadores se ponían de acuerdo sobre la subenmienda del Grupo de los Empleadores, su delegación apoyaría la propuesta.
- 356.** El miembro gubernamental del Reino Unido, que intervino en nombre de la presidencia austríaca de la Unión Europea y de los miembros gubernamentales de la Comisión que eran Estados Miembros de la Unión Europea (Alemania, Austria, Bélgica, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido y Suecia), dijo que entendía la situación de los Estados Unidos y del Canadá. No obstante, el instrumento que tenía ante sí la Comisión era un instrumento internacional, por lo que era peligroso crear una exención general a la norma y quizás incluso a la regla. No quedaba claro por qué los sistemas de América del Norte no podían ajustarse a los principios normativos contenidos en el párrafo 4.
- 357.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia apoyó las opiniones expresadas por el miembro gubernamental del Reino Unido.
- 358.** El miembro gubernamental de Malasia señaló que la exención que proponía la enmienda haría imposible la aplicación del párrafo 5. Además, la exención impediría que la autoridad competente aportase estadísticas completas sobre la gente de mar sujeta a su legislación nacional, y como disponía el apartado *d)* del párrafo 10 de la pauta B5.1.4.
- 359.** El miembro gubernamental de Nigeria se opuso a la enmienda. En Nigeria, la contratación y la colocación las llevaba a cabo directamente el armador o las agencias de contratación y, en ambos casos, el sistema estaba regido por el Gobierno. Si se adoptase, la enmienda podría constituir un obstáculo a la ratificación para Nigeria.
- 360.** El Vicepresidente trabajador señaló que el apartado *a)* del párrafo 4 de la norma A1.4 sólo era aplicable a los servicios privados de contratación. Los «hiring halls» no eran ni empresas privadas ni agencias de contratación, estaban regidas por la legislación laboral nacional y tenían muchas cosas en común con las agencias públicas de colocación, a las que no se aplicaba la disposición. No obstante, funcionaban con arreglo al proceso de negociación colectiva que garantizaba el artículo III. La enmienda se limitaba a los sindicatos y a los armadores reconocidos legalmente y ubicados en el país Miembro cuyo pabellón enarbolaba el buque. Los servicios pertinentes de contratación y colocación no proveían de gente de mar a todos los pabellones del mundo, lo que los diferenciaba en gran medida de las agencias privadas, que trabajaban para obtener beneficios. La cuestión de abrir la puerta a las exenciones, planteada por el miembro gubernamental del Reino Unido, debería estudiarse, especialmente teniendo en cuenta a los «sindicatos amarillos». No obstante, la enmienda sólo abarcaba a los sindicatos marítimos reconocidos legalmente. El orador recordó a la Comisión que a menos que se resolviese esta cuestión, podrían plantearse dificultades de ratificación para los dos países en cuestión.
- 361.** La representante del Secretario General propuso que esta enmienda debería ser el tema de un grupo de trabajo informal, habida cuenta de la importancia que le concedían los que la apoyaban.

362. Se constituyó un grupo de trabajo informal compuesto por los siguientes miembros: los miembros gubernamentales de los Estados Unidos, Malasia, Namibia y los Países Bajos; el Sr. J. Bebian (Empleador, Portugal), Sr. J. Cox (Empleador, Estados Unidos), Sr. D. Dearsley (Empleador, Reino Unido), Sr. G. Lackey (Trabajador, Estados Unidos), Sr. P. McEwen (Trabajador, Reino Unido), Sr. J. Meredith (Trabajador, Canadá).

363. La Comisión conoció más tarde los informes de los presidentes de los grupos de trabajo informales.

364. El miembro gubernamental de Australia informó a la Comisión sobre el resultado de los debates del grupo de trabajo informal que examinó la enmienda D.71. El propósito de estos debates había sido evitar que se impusieran grandes cargas administrativas a los Miembros, pero también evitar lagunas que pudieran ir en detrimento de los trabajadores. El grupo de trabajo había presentado a la Comisión de Organización de Labores un nuevo proyecto de párrafo 2, contenido en la enmienda COT/D.4 (Add.), que había sido aceptado por dicha Comisión y que rezaba como sigue:

Quando un Miembro tenga servicios privados de contratación y colocación de gente de mar en su territorio cuyo principal propósito sea la contratación y colocación de la gente de mar o que contrate y coloque a un número significativo de marinos, éstos sólo deberán operar en conformidad con un sistema normalizado de licencias o certificación u otra forma de reglamentación. Dicho sistema sólo podrá establecerse, modificarse o cambiarse previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. Cuando haya dudas en cuanto a si el presente Convenio se aplica a un servicio privado de contratación y colocación, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. No se alentará la proliferación indebida de servicios privados de contratación y colocación de gente de mar.

El grupo de trabajo había procurado abordar la situación imperante en ciertos países, donde algunas agencias que generalmente se ocupaban de otros sectores de la industria contrataban a un número muy reducido de gente de mar. El grupo pretendía evitar que las administraciones tuvieran que soportar una carga reglamentaria desproporcionada que pudiese desincentivar la ratificación del convenio, aunque procuraba impedir lagunas jurídicas que pudieran perjudicar a la gente de mar a escala mundial. El grupo de trabajo también había señalado la necesidad de que las administraciones y los interlocutores sociales celebraran consultas en caso de duda.

365. El miembro gubernamental de Namibia, que presidió el grupo de trabajo informal encargado de examinar la enmienda D.72, informó a la Comisión y presentó un nuevo proyecto de párrafo adicional, contenido en la enmienda COT/D.4 (Add.), para su inserción después del párrafo 2:

Las disposiciones del párrafo 2 de la presente norma se aplicarán también – en la medida en que la autoridad competente, en consulta con las organizaciones de empleadores y de gente de mar interesadas, determine que son apropiadas – en el contexto del servicio de contratación y colocación que una organización de la gente de mar mantenga en el territorio de un Miembro con el fin de poner marinos nacionales de este Miembro a disposición de buques que enarboles su pabellón. Los servicios a que se refiere este párrafo son los que reúnan las condiciones siguientes:

- a) el servicio de contratación y colocación opere con arreglo a un convenio colectivo suscrito entre dicha organización y un armador;
- b) tanto la organización de la gente de mar como el armador estén basados en el territorio del Miembro;
- c) el Miembro cuente con leyes o procedimientos para legalizar o registrar el convenio colectivo que autoriza el funcionamiento del servicio de contratación y colocación, y

-
- d) el servicio de contratación y colocación tenga un funcionamiento regular y haya previsto medidas de protección y promoción de los derechos de empleo de la gente de mar comparables a las que figuran en el párrafo 4 de la presente norma.

- 366.** El orador explicó que la Comisión de Organización de Labores había aceptado la propuesta. La nueva formulación del párrafo hacía mayor hincapié en los servicios de contratación públicos y privados, y añadía un tercer pilar al proceso de contratación y colocación mediante el convenio colectivo. Varios países ya habían empezado a aplicar esos acuerdos de colocación. Entre las características más importantes del nuevo texto figuraban las siguientes: la autoridad competente, en consulta con las organizaciones de empleadores y de gente de mar interesadas, debía determinar cuáles eran tales servicios de contratación y colocación; el servicio debía estar en el Estado Miembro cuyo pabellón enarbolaba el buque; debía contratarse a marinos nacionales del Estado del pabellón; el servicio de contratación y colocación debía operar con arreglo a un convenio colectivo suscrito entre las organizaciones de gente de mar y las organizaciones de armadores; ambas partes tenían que estar establecidas en el territorio del Miembro; el Miembro debía contar con leyes o procedimientos nacionales en vigor; el servicio debía tener un funcionamiento regular que permitiera proteger y promover el empleo de la gente de mar.
- 367.** El Vicepresidente empleador y el Vicepresidente trabajador estuvieron de acuerdo con las propuestas de los dos grupos de trabajo informales.
- 368.** El miembro gubernamental de China hizo uso de la palabra en nombre del Grupo Gubernamental y dijo que los nuevos textos gozaban de un amplio apoyo entre los miembros de su Grupo.
- 369.** El Presidente concluyó que se había llegado a un acuerdo tripartito respecto de la adopción del párrafo 2 en su versión revisada y de la inserción de un nuevo párrafo 3. En consecuencia, las enmiendas D.71 y D.72 fueron desestimadas.
- 370.** El miembro gubernamental del Reino Unido hizo una declaración en nombre de los miembros gubernamentales de Estados Miembros de la Unión Europea que son miembros de la Comisión. Indicó que los Estados Miembros de la Unión Europea tenían ciertas obligaciones, y el nuevo párrafo que se insertaría después del párrafo 2 era contrario a las mismas. Por consiguiente, esos países no podrían aplicar la nueva disposición. Ahora bien, con el fin de facilitar el proceso de adopción del convenio y en el espíritu de alcanzar un consenso mediante un proceso de consulta tripartita, no se oponían al nuevo párrafo.
- 371.** Los párrafos 2 y 3 de la norma A1.4 fueron adoptados en su forma enmendada.
- 372.** El miembro gubernamental del Reino Unido, haciendo uso de la palabra en nombre propio y en representación de los miembros gubernamentales de Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, España, Eslovenia, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia, presentó la enmienda D.93, encaminada a suprimir en el inciso v) del apartado c) del párrafo 4 las palabras «y notifiquen toda queja pendiente a la autoridad competente» y la enmienda D.94, cuyo propósito era suprimir el inciso vi) del apartado c) del párrafo 4. El orador subrayó que los copatrocinadores de esas enmiendas no deseaban en ningún modo menoscabar el derecho de la gente de mar a presentar quejas, y señaló que los incisos v) y vi) del apartado c) del párrafo 4 de la norma A1.4 generaban cierta confusión respecto de dónde había que presentar las quejas. El Título 5 del convenio, en particular la norma A5.1.5, abordaba suficientemente la cuestión de los procedimientos de tramitación de quejas a bordo y garantizaba el derecho de la gente de mar a dirigir una queja a un órgano externo, si fuera necesario.

-
- 373.** El Vicepresidente empleador apoyó las enmiendas.
- 374.** El Vicepresidente trabajador consideraba que los requisitos contenidos en el inciso v), según el cual los servicios de contratación debían notificar toda queja pendiente a la autoridad competente fomentaría que los servicios de colocación se ocuparan de las quejas que recibieran. El inciso vi), que establecía la obligación de que todas las quejas relativas a las condiciones de vida y de trabajo a bordo se dirigieran a la atención de la autoridad competente, también era útil, ya que el principal punto de contacto de la gente de mar en tierra solía ser la agencia de colocación. Esos requisitos no suponían una carga demasiado pesada para los gobiernos y, de hecho, contribuirían al proceso de control. Los trabajadores preferían el texto de la Oficina.
- 375.** El miembro gubernamental de Sudáfrica también prefería el texto de la Oficina.
- 376.** La miembro gubernamental de la Argentina dijo que, si en su país hubiera servicios privados de contratación, sería partidaria de que las quejas pendientes fueran notificadas por las agencias de colocación a la autoridad competente. Por consiguiente se oponía a las enmiendas.
- 377.** El miembro gubernamental de Croacia apoyó las enmiendas.
- 378.** El miembro gubernamental del Reino Unido señaló que parecía haber una clara mayoría en favor de las enmiendas.
- 379.** El Vicepresidente trabajador dijo que la gente de mar no siempre podía considerar conveniente recurrir al procedimiento normal de a bordo o dirigir su queja a un órgano en tierra, por miedo a que ello redujera sus posibilidades de volver a ser contratados más adelante. Las agencias de empleo acreditadas podrían constituir su único recurso. A veces, las quejas pendientes podían referirse a cuestiones importantes, y la enmienda D.93 dejaba sin resolver la tramitación de tales quejas. Por consiguiente su Grupo consideraría la posibilidad de apoyar la enmienda D.94, si la enmienda D.93 era retirada.
- 380.** Los miembros gubernamentales de Argelia, Egipto y el Pakistán preferían el texto de la Oficina.
- 381.** Los miembros gubernamentales de las Bahamas, Nigeria y Singapur apoyaron la propuesta del Vicepresidente trabajador encaminada a conservar el inciso v) y suprimir el inciso vi).
- 382.** El miembro gubernamental del Reino Unido hizo uso de la palabra únicamente en nombre de su delegación e indicó que podría estar de acuerdo con la propuesta presentada por el Vicepresidente trabajador y que estaría dispuesto a retirar la enmienda D.93, siempre que se aceptara la enmienda D.94.
- 383.** El Vicepresidente empleador aceptó esa solución intermedia.
- 384.** Los miembros gubernamentales de Alemania, Emiratos Arabes Unidos, Malta y Pakistán también apoyaron la nueva propuesta.
- 385.** El Presidente consideró que la enmienda D.93 quedaba desestimada y finalizó indicando que se contaba con un consenso tripartito para adoptar la enmienda D.94.
- 386.** La enmienda D.94 fue adoptada.
- 387.** El párrafo 4 de la norma A1.4 fue adoptado en su forma enmendada.

-
- 388.** El inciso vi) del apartado *c)* del párrafo 4 de la norma A1.4 fue suprimido.
- 389.** El inciso vii) del apartado *c)* del párrafo 4 de la norma A1.4, y los párrafos 5, 6, 7, 8 y 9 fueron adoptados sin enmiendas.
- 390.** La norma A1.4 fue adoptada en su forma enmendada.
- 391.** Las pautas B1.4 y B1.4.1 fueron adoptadas sin enmiendas.
- 392.** El Título 1 fue adoptado en su forma enmendada.

Título 2. Condiciones de empleo

Regla 2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar

- 393.** La regla 2.1 fue adoptada sin enmiendas.
- 394.** Los apartados *a)* y *b)* del párrafo 1 de la norma A2.1 fueron adoptados sin enmiendas.
- 395.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia, que también hacía uso de la palabra en nombre de los miembros gubernamentales de Estonia y Letonia, presentó la enmienda D.81 que proponía insertar, en el apartado *c)* del párrafo 1, la palabra «autenticadas» antes de la palabra «copias». Si bien el texto de la Oficina sólo exigía una simple copia, la legislación nacional de su país exigía que tanto el armador como el marino dispusieran de una copia autenticada. El texto de la Oficina no dejaba claro este aspecto. Su delegación podría aceptar una redacción diferente siempre y cuando ésta asegurara que ambas copias tenían la misma fuerza ante la ley.
- 396.** El Vicepresidente empleador afirmó que su Grupo inicialmente se había opuesto a la enmienda debido a que el término «auténtica» suscitaba inquietud, lo cual parecía implicar que se exigiría una atestación por notario público. El problema podría resolverse utilizando un término como «copia original», con el que se aseguraría que ambas partes disponían de copias firmadas por ambas partes.
- 397.** El Vicepresidente trabajador indicó que su Grupo también había manifestado preocupación por las posibles consecuencias que la enmienda podría entrañar desde el punto de vista del costo. Estaba dispuesto, sin embargo, a aceptar la formulación propuesta por el Grupo de los Empleadores en el entendimiento de que el término copia original equivaldría a que tanto el armador como el marino dispondrían de una copia firmada por ambas partes.
- 398.** El miembro gubernamental de las Bahamas subrayó el problema que se plantearía a los buques de crucero cuya tripulación estuviera integrada por varios centenares de miembros con un contrato de enrolamiento en el que se indicara que no era viable facilitar a cada miembro de la tripulación un original firmado del mismo.
- 399.** El miembro gubernamental de Malasia afirmó que en su país se utilizaban los contratos de enrolamiento a modo de acuerdos de empleo de la gente de mar. Proporcionar una copia original firmada del contrato de enrolamiento a cada marino sería problemático.
- 400.** El Presidente sugirió que la expresión «un original firmado del acuerdo de empleo de la gente de mar» podría constituir una alternativa aceptable. Aludió al apartado *g)* del párrafo 1 del artículo II, en el que se estipulaba que el «acuerdo de empleo de la gente de mar» abarcaba tanto el contrato de trabajo como el contrato de enrolamiento.

-
- 401.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia consideraba que esta formulación era más exacta, y la apoyó; al igual que los miembros gubernamentales de Argelia, Brasil, Chipre, Dinamarca, Ghana, Kenya, México, Pakistán, Singapur y Sri Lanka.
- 402.** El miembro gubernamental de Francia resumió la discusión. El contrato de empleo debía ser firmado tanto por el armador como por el marino. Cada uno de ellos recibiría una copia con la firma original de ambas partes. Eran imprescindibles dos originales.
- 403.** La representante del Secretario General señaló a la atención de la Comisión el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22), cuyo artículo 3 decía:
1. El contrato de enrolamiento será firmado por el armador o su representante y por la gente de mar. Deberán darse facilidades a la gente de mar y a sus consejeros para que examinen el contrato de enrolamiento antes de ser firmado.
 2. Las condiciones en las que la gente de mar firmará el contrato deberán fijarse por la legislación nacional de forma que quede garantizado el control de la autoridad pública competente.
 3. Las disposiciones relativas a la firma del contrato se considerarán cumplidas si la autoridad competente certifica que las cláusulas del contrato le han sido presentadas por escrito y han sido confirmadas a la vez por el armador o su representante y por la gente de mar.

Observó que, aunque dicho instrumento no estipulaba que se le entregase una copia al marino, disponía explícitamente que el interesado debía firmar el contrato. Para los países que utilizaban contratos de enrolamiento, no veía inconveniente alguno en proporcionar a los marinos una copia original firmada de los documentos que habían firmado.

- 404.** El Vicepresidente trabajador se refirió a la regla 2.1, que disponía que las condiciones de empleo de la gente de mar debían quedar claramente definidas o mencionadas en un acuerdo escrito legalmente exigible. También estipulaba que la aceptación de los acuerdos de empleo por la gente de mar debía hacerse en condiciones que garantizaran que ésta pudiera examinar las condiciones previstas en el acuerdo, pedir asesoramiento sobre las mismas y aceptarlas libremente antes de firmarlos. Recordó que en algunos de los debates celebrados en reuniones anteriores, la principal preocupación había sido evitar problemas en el ámbito del control de la aplicación. Para que el contrato de empleo fuera legalmente exigible, tanto el armador como el marino debían tener un ejemplar original.
- 405.** La enmienda D.81 fue adoptada en su versión subenmendada.
- 406.** El apartado *c)* del párrafo 1 fue adoptado en su versión enmendada.
- 407.** Los apartados *d)* y *e)* del párrafo 1 y los párrafos 2 y 3 fueron adoptados sin modificaciones.
- 408.** El miembro gubernamental de Malasia, interviniendo asimismo en nombre de los miembros gubernamentales de China, Emiratos Arabes Unidos, Filipinas, Indonesia, Japón, República de Corea, Malasia, Pakistán y Singapur, presentó una enmienda (D.79), cuyo propósito era suprimir la palabra «family» después de las palabras «the seafarer's» en el apartado *a)* del párrafo 4, ya que, en algunas regiones, no existían los apellidos. Sin embargo, entretanto, los patrocinadores habían acordado subenmendar su propuesta para sustituir las palabras «y apellidos» por la palabra «completo». Este texto estaría en armonía con el utilizado en el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185).

-
409. Los Vicepresidentes empleador y trabajador aceptaron el texto modificado de la enmienda.
410. La enmienda D.79 fue adoptada en su forma subenmendada.
411. El apartado *a)* del párrafo 4 de la norma A2.1 fue adoptado en su forma enmendada.
412. Los apartados *b), c), d), e), f), g), h), i), j)* y *k)* del párrafo 4 fueron adoptados sin modificaciones.
413. El párrafo 4 fue adoptado en su forma enmendada.
414. Los miembros gubernamentales del Canadá y los Estados Unidos retiraron la enmienda D.69.
415. Los párrafos 5 y 6 fueron adoptados sin modificaciones.
416. La norma A2.1 fue adoptada en su forma enmendada.
417. Las pautas B2.1 y B2.1.1 fueron adoptadas sin modificaciones.

Regla 2.2 – Salarios

418. La regla 2.2 y la norma A2.2 fueron adoptadas sin modificaciones.
419. Las pautas B2.2 y B2.2.1 fueron adoptados sin modificaciones.
420. Los párrafos 1, 2 y 3 de la pauta B2.2.2 fueron adoptados sin modificaciones.
421. El miembro gubernamental de Noruega, interviniendo asimismo en nombre del miembro gubernamental de Alemania, presentó la enmienda D.74, cuyo propósito era refundir los apartados *c)* y *f)* del párrafo 4, para que rezara como sigue: «los salarios deberían pagarse en moneda de curso legal y abonarse directamente a la cuenta bancaria que indique la gente de mar, a menos que ésta solicite otra cosa;». El propósito era refundir dos apartados que trataban del mismo tema y reflejar lo que se había convertido en una práctica habitual en el sector del transporte marítimo.
422. Los Vicepresidentes empleador y trabajador dijeron que no apoyaban la enmienda.
423. El miembro gubernamental de Noruega retiró la enmienda D.74.
424. Los párrafos 4 y 5 de la pauta B2.2.2 fueron adoptados sin modificaciones.
425. Las pautas B2.2.2, B2.2.3 y B2.2.4 fueron adoptadas sin modificaciones.

Regla 2.3 – Horas de trabajo y de descanso

426. La regla 2.3 fue adoptada sin modificaciones.
427. El Vicepresidente empleador retiró la enmienda D.85.
428. Los párrafos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 de la norma A2.3 fueron adoptados sin modificaciones.

-
- 429.** El Vicepresidente empleador presentó la enmienda D.88, cuyo propósito era insertar las palabras «, excepto en el caso de los buques que sólo realicen viajes internacionales» antes de las palabras «en inglés», en el párrafo 11. Recordó la decisión adoptada anteriormente de incluir en el ámbito de aplicación del convenio a los buques dedicados al comercio nacional. Esto había planteado un pequeño problema técnico que la enmienda pretendía abordar. El cuadro que describe la organización del trabajo a bordo, mencionado en el párrafo 10, no tenía que exponerse en inglés en el caso de buques que sólo realizaban viajes nacionales, sino sólo en el idioma o idiomas del buque en cuestión.
- 430.** El Vicepresidente trabajador se opuso a la enmienda. El párrafo 11 era útil para los marinos que no estaban familiarizados con el idioma o idiomas de trabajo del buque. Incluso en viajes nacionales, muchas veces había gente de mar de varias nacionalidades, por lo que el inglés sería necesario, no sólo para el programa de trabajo, sino también para información tan importante como las instrucciones en materia de seguridad y salud.
- 431.** El miembro gubernamental del Japón indicó que, con respecto a los viajes nacionales, el inglés no siempre sería necesario. Bastarían los idiomas locales. Esta misma cuestión se había planteado en relación con los convenios colectivos establecidos en virtud del párrafo 2 de la norma A2.1, en el que se había utilizado el mismo texto «excepto para los buques que sólo realicen viajes nacionales». Las circunstancias eran algo diferentes, pero el principio era el mismo. Por lo tanto, el orador apoyó la enmienda.
- 432.** El miembro gubernamental de Pakistán dijo que el texto «excepto en el caso de los buques que sólo realicen viajes nacionales» debería situarse después de la palabra «inglés».
- 433.** Los miembros gubernamentales de Egipto y Sri Lanka, así como del Reino Unido, que intervino en nombre de los miembros gubernamentales de la Comisión que eran Estados Miembros de la Unión Europea, no apoyaron la enmienda.
- 434.** El Vicepresidente empleador retiró la enmienda D.88.
- 435.** Los párrafos 11, 12, 13 y 14 fueron adoptados sin modificaciones.
- 436.** El miembro gubernamental del Japón, interviniendo también en nombre de los miembros gubernamentales de la República de Corea, Filipinas, Indonesia, Malasia, Nueva Zelandia, Pakistán, Federación de Rusia y Tailandia, presentó la enmienda D.98, que tenía por objeto añadir, después del párrafo 14, el siguiente nuevo párrafo:

Previa consulta con los armadores y la gente de mar interesados, en la legislación nacional podrá estipularse que los capitanes quedan comprendidos en el ámbito de los párrafos 5, 6 y 8 de esta norma únicamente cuando cumplen funciones regulares de guardia.

y en consecuencia añadir la siguiente nueva pauta B2.3.2:

Pauta B2.3.2 – Capitanes

Al aplicar el párrafo 15 de la norma A2.3, la autoridad competente debería prestar especial atención a los efectos de la fatiga y tomar en consideración la naturaleza de las funciones del capitán, que incluyen la seguridad general y responsabilidades directivas a bordo del buque.

- 437.** El orador explicó que los capitanes eran los jefes supremos de sus buques y que recaía sobre ellos una gran responsabilidad en todos los asuntos, incluido el mantenimiento y la disciplina a bordo. Por consiguiente, no era apropiado regular sus horas de trabajo, aunque los párrafos 13 y 14 de la norma A2.3 preveían cierto grado de flexibilidad. Haciendo referencia a la situación en su país, señaló que las reglas que regían las funciones de guardia de los capitanes eran más estrictas que las disposiciones del Convenio de

Formación, que las limitaban a ocho horas, teniendo en cuenta particularmente el factor de la fatiga. A su juicio, el Gobierno del Japón abordaba la cuestión de la fatiga de los capitanes con mayor seriedad que la mayoría de los países. Los capitanes ejercían múltiples funciones y eran responsables, entre otras cosas, de las cuestiones relacionadas con el control por el Estado rector del puerto, los procedimientos de tramitación de quejas, y la programación de los horarios de servicio de la tripulación. Además, el Japón contaba con cerca de 70 leyes que delegaban atribuciones a los capitanes de buques, en particular sobre el mantenimiento del orden y la disciplina a bordo. Se esperaba que los capitanes cumplieren con sus obligaciones en todo momento y, por consiguiente, no podían estar sujetos al horario laboral habitual de ocho horas diarias o al límite de 14 horas para la jornada laboral. Los capitanes debían poder organizar sus horas de trabajo libremente; este criterio era objeto del consenso de los mandantes tripartitos en el Japón. Si las horas de trabajo se regularan de manera estricta, quizás fuera necesario disponer de dos o tres capitanes para cada buque, lo que impediría el funcionamiento normal del mismo.

438. El Vicepresidente empleador recordó que recaía en el capitán del buque la responsabilidad final de la seguridad del mismo, de los pasajeros, la mercancía, la tripulación y la protección del medio ambiente. Los capitanes necesitaban que la organización de sus horas de trabajo y de descanso fuera flexible. Por consiguiente, apoyó la enmienda.

439. El Vicepresidente trabajador se oponía decididamente a la enmienda. Si un puesto requería mayor protección, ese era el del capitán, que asumía una larga serie de deberes y en la práctica la responsabilidad de cuanto ocurría a bordo. Y lo que era más importante, el capitán era el responsable de las vidas de todas las personas que se encontraban a bordo del buque. Era inaceptable excluir al capitán de la aplicación de las reglas sobre horas de trabajo y de descanso. Se refirió al párrafo 2 del anexo 2 de la Resolución A.890(21) de 1999 de la OMI sobre los principios relativos a la dotación de seguridad, e insistió en que aceptaba ampliamente que cada empresa tenía la responsabilidad de asegurar que el horario del capitán, los oficiales y el personal subalterno no se ajustare a unos parámetros de seguridad. También se refirió al artículo 13 del Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm.180), que disponía que el armador debía asegurarse de que el capitán dispusiera de todos los recursos necesarios, comprendida una dotación suficiente para el buque, a efectos de la observancia de las obligaciones del presente convenio.

440. Volviendo a la cuestión de la fatiga, el orador citó un extracto del estudio realizado en junio de 2005 por la Sección de Investigación de Accidentes Marítimos del Reino Unido (MAIB), que hacía referencia al preocupante número de buques mercantes que habían colisionado o habían estado a punto de colisionar. Si bien los detalles de los accidentes podían variar, la información fundamental seguía siendo lamentablemente coherente: fatiga de la tripulación debido a una dotación insuficiente; falsificación de los registros de las horas de trabajo; falta de atención del personal en los puestos de mando, y falta de previsión y criterio por parte de los vigías. Estos eran síntomas clásicos de fatiga. En 2004, la MAIB había realizado un estudio sobre la seguridad que abarcó 1.600 accidentes producidos en los diez años anteriores, 66 de los cuales se examinaron detalladamente. Los resultados mostraron de manera concluyente que los escasos niveles de dotación y la fatiga eran los principales factores causales de las colisiones y las encalladuras. El orador celebraría que hubiera tres capitanes a bordo de un buque y no entendía que esto pudiera plantear problemas. Era inaceptable que los capitanes quedaran exentos de la cobertura que proporcionaba el nuevo convenio en materia de horas de trabajo y de descanso. Ni el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180), ni el Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar (2002) establecían esta exención. Estaba convencido de que, en cualquier caso, el párrafo 13 de la norma A2.3 ofrecía suficiente flexibilidad. Muchos gobiernos tomaban en serio la cuestión de la seguridad. Por lo tanto, procuraba obtener el apoyo de los miembros

gubernamentales para asegurar que el capitán, al igual que otros marinos, estuviese amparado por el presente convenio. Esta enmienda debería rechazarse.

- 441.** El miembro gubernamental de los Emiratos Arabes Unidos señaló que a los capitanes se les concedían amplias facultades pero también tenían grandes responsabilidades. A su juicio, el párrafo 14 probaba suficientemente que los capitanes eran una categoría especial de marino. Propuso una subenmienda con el texto siguiente: «La legislación nacional podrá estipular, previa consulta con los armadores y la gente de mar de que se trate, que se exima a los capitanes del cumplimiento de los párrafos 5, 6 y 8 de la presente norma.».
- 442.** El miembro gubernamental de Panamá apoyó la enmienda pues permitiría que los capitanes de buque establecieran su propio programa. Considerando todas las responsabilidades que tenían los capitanes, les proporcionaría la flexibilidad necesaria para apelar al sentido común al cumplir con sus obligaciones y gestionar los niveles de fatiga.
- 443.** El miembro gubernamental del Reino Unido esperaba que en este nuevo convenio se reconocieran adecuadamente los derechos de la gente de mar, el más fundamental de los cuales era el derecho a la vida. No debía exponerse al riesgo de perder la vida a la gente de mar que prestaba servicio a bordo de un buque. El capitán era responsable de todas las personas a bordo, y también de que se observara la normativa internacional sobre el trabajo marítimo. Tanto la OMI como la OIT reconocían la importancia de abordar el tema de la fatiga. En efecto, todas las partes eran responsables de mantener un nivel de dotación seguro en todo momento. Se había constatado que la fatiga era la causa subyacente de muchos accidentes marítimos. El nuevo convenio no debía aprobar ni permitir que la operación de los buques estuviera en manos de marinos que no estaban en condiciones de desempeñar sus funciones debido a la fatiga. No debían hacerse excepciones respecto de las horas mínimas de descanso, en particular en relación con los capitanes. La enmienda D.98 no era aceptable.
- 444.** El miembro gubernamental de Bulgaria también se opuso a la enmienda.
- 445.** El miembro gubernamental de Indonesia señaló que las horas de trabajo y de descanso estaban estipuladas en el párrafo 2 del anexo II de la Resolución A.890(21) de la OMI, relativa a los niveles de dotación. La resolución hacía referencia a situaciones tales como las operaciones intensivas de carga, la preparación para la navegación inmediata y las jornadas largas de practica o las condiciones meteorológicas adversas que exigían que el capitán estuviera en el puente de mando durante largos períodos de tiempo, etc. Sin embargo, esta resolución no era vinculante. Las horas de trabajo o de descanso también estaban reguladas por el Código A8/1 del Convenio de Formación (STCW), que estaría en consonancia con el Convenio SOLAS. En vista de que estos convenios eran vinculantes, su delegación apoyaba la enmienda.
- 446.** El miembro gubernamental de la República de Corea dijo que el margen de flexibilidad prevista en el proyecto de convenio que había mencionado el Vicepresidente trabajador era insuficiente. El párrafo 8 sólo se aplicaba a los espacios de la sala de máquinas sin tripulación. El párrafo 13 se aplicaba únicamente cuando a la gente de mar que realizaba guardias se le concedía períodos de licencia de mayor frecuencia o duración o licencias compensatorias, o en el caso de la gente de mar que trabajaba a bordo de buques dedicados a travesías cortas. El párrafo 14 preveía la concesión de exenciones únicamente si fuera necesario para garantizar la seguridad del buque, de las personas a bordo o de la carga. Sin embargo, podrían surgir otras situaciones de emergencia que exigieran la atención del capitán, como la contaminación marina, las cuestiones de seguridad o la inmovilización del buque. El párrafo 14 no contemplaba estas situaciones. Al estipular que los párrafos 5, 6 y 8 sólo se aplicarían cuando el capitán estuviera realizando guardias regulares, la enmienda estaba de conformidad con el Convenio de Formación (STCW). La nueva pauta B2.3.2

propuesta establecía que la autoridad competente debería prestar particular atención a la fatiga. El orador propuso que esta pauta se trasladara a la parte vinculante del Código.

- 447.** El miembro gubernamental de Argelia dijo que apoyaba la finalidad implícita en esta enmienda, que ofrecía la flexibilidad necesaria para que el capitán pudiera decidir por sí mismo cuáles serían sus horas de descanso, con arreglo a los requisitos establecidos en el apartado *b)* de la norma A2.3.
- 448.** Los miembros gubernamentales de Arabia Saudita, Egipto y Sudán apoyaron la enmienda, que proporcionaba la flexibilidad necesaria para que los capitanes pudieran organizar su propio horario de trabajo y de descanso.
- 449.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia señaló que el proyecto de convenio limitaba el horario de trabajo o de descanso para cualquier período de 24 horas o de siete días. Sería muy difícil, por no decir imposible, aplicar la disposición relativa a las 24 horas. La disposición relativa a los siete días probablemente podría aplicarse, pero requería un margen mayor de flexibilidad. Era fundamental que el planteamiento fuera más realista.
- 450.** El miembro gubernamental de las Bahamas puso de relieve que no era su intención aumentar las horas de trabajo de los capitanes, ya que podrían producirse accidentes a causa de la fatiga. No obstante, podría acusarse al capitán ante los tribunales si se atuviera estrictamente a las normas y descansara tranquilamente cuando hubiera mucho tráfico o, si no estuviera en el puente de mando cuando hubiera niebla. Los capitanes debían tener derecho a ejercer su criterio ya que, de lo contrario, podrían encontrarse en situaciones comprometedoras si, por cumplir una ley, acabaran incumpliendo otra.
- 451.** El miembro gubernamental de Singapur no apoyó la enmienda, aunque estuvo de acuerdo con su propósito de asegurar que un capitán pudiera controlar sus horarios. Durante una reunión del grupo de Asia y el Pacífico, el orador había intentado demostrar a otros miembros gubernamentales que los párrafos 8 y 14 del presente texto preveían flexibilidad. Sin embargo, el proyecto de convenio carecía de una disposición que estableciera explícitamente que un capitán podría controlar sus propias horas de trabajo y de descanso. Por lo tanto, su delegación deseaba proponer la inserción de un nuevo párrafo después del párrafo 14, con el siguiente tenor:

Nada en la presente norma impedirá a un capitán de un buque decidir acerca de sus horas de trabajo y de descanso teniendo en cuenta su seguridad general y sus responsabilidades de gestión a bordo del buque. Bajo ninguna circunstancia debería trabajar más horas de las estipuladas en el apartado *a)* del párrafo 5 de la norma A2.3, en momentos en que no tenga tareas que ejecutar, y podrá descansar más horas de las estipuladas en el apartado *b)* de la norma A2.3 en momentos en que no se requieran sus servicios.

La propuesta era insertar en el proyecto de convenio un texto que asegurara que los capitanes disfrutaran de horas de descanso, de conformidad con el proyecto de convenio, manteniendo al mismo tiempo cierta flexibilidad que le permitiera cumplir con todas sus obligaciones. El orador también señaló que, si esta cuestión se sometía a votación, él se abstendría.

- 452.** El miembro gubernamental de España dijo que se oponía a la enmienda y al texto propuesto por Singapur. El modelo social europeo sostenía que los trabajadores gozaban de determinados derechos inalienables, a los que no podían renunciar, los cuales no podían ser objeto de negociación. Así entre los mismos había que mencionar el derecho a una jornada máxima y a un descanso mínimo, que era correlativo al derecho a la salud.
- 453.** El miembro gubernamental de Sudáfrica, interviniendo también en nombre del miembro gubernamental de Namibia, se opuso rotundamente a la enmienda. Señaló a la atención de

los asistentes la frase «únicamente cuando cumplen funciones regulares de guardia». Un capitán no debería desempeñar nunca funciones regulares de guardia. A su juicio, quienes aplicaban niveles de dotación mínimos absolutos deberían hacer un examen de conciencia.

- 454.** El miembro gubernamental de Francia se opuso firmemente a todo tipo de enmienda al texto de la Oficina, que consideraba bien elaborado. El Código debería considerarse en su conjunto, y esta cuestión debía examinarse en relación con la regla 2.7 sobre niveles de dotación, No era necesario dotar al instrumento de más flexibilidad. La flexibilidad podría conseguirse mediante la adopción de prácticas innovadoras. En Francia, por ejemplo, los buques que hacen la travesía del Canal de la Mancha operaban ahora con dos capitanes. Si se quería aplicar el convenio en serio, algunas reglas tendrían que cumplirlas todos los Estados.
- 455.** El miembro gubernamental de Nueva Zelanda estuvo de acuerdo. Los capitanes no deberían cumplir funciones de guardia. Algunos buques de gran tamaño contaban con un capitán y un oficial, y el capitán tenía la obligación de hacerlo.
- 456.** La miembro gubernamental de Dinamarca observó que la exención propuesta afectaría sólo a los oficiales que no cumplieren funciones de guardia. Los oficiales que sí las cumplían estaban cubiertos por los períodos mínimos estipulados por el Convenio de Formación (STCW). En cuanto a los primeros, su delegación no estaba a favor de una flexibilidad total. La solución que preferían no era una exención para los capitanes, sino más bien una estipulación más precisa de las condiciones que deberían regir para éstos. Este enfoque permitiría también asegurar la armonización del uso de los párrafos 13 y 14, que preveían un grado de flexibilidad. Los períodos de descanso previstos en el Convenio de Formación (STCW) serían un buen punto de partida para una disposición sobre horas de trabajo y de descanso para los capitanes. Agregó que, en el caso de que hubiese acuerdo en buscar una solución de este tipo, ella podía preparar una propuesta más formal, como texto de compromiso.
- 457.** El miembro gubernamental de Kenya apoyó la búsqueda de conformidad con el Convenio de Formación (STCW).
- 458.** El miembro gubernamental de Noruega dijo que su delegación suscribía las opiniones expresadas por el miembro gubernamental del Reino Unido. La enmienda daría lugar a que los capitanes trabajasen demasiadas horas. Los capitanes no controlaban por completo sus horas de trabajo, dado que dependían del armador, quien determinaba los niveles de dotación. Una dotación mínima conllevaba más trabajo para los capitanes, que no deberían verse obligados a discutir con los armadores sobre los niveles de dotación, dado que aún no existían reglas sobre los períodos de descanso para los capitanes.
- 459.** El miembro gubernamental de Chipre, interviniendo como Presidente de la Cyprus Master Mariners' Association, señaló que los capitanes de su organización acogerían con agrado una regla internacional sobre horas de trabajo y de descanso para los capitanes. No obstante, ninguno estaría dispuesto a observarlo, de forma estricta, por dos motivos. En primer lugar, no podían considerar la posibilidad de interrumpir las operaciones del buque por considerar que no habían tenido el número apropiado de horas de descanso. En segundo lugar, cualquier interrupción de las operaciones del buque supondría para el capitán la pérdida de su empleo. La enmienda no cambiaría la situación en el mundo real. El orador no apoyó la enmienda.
- 460.** El miembro gubernamental de Croacia se opuso a la enmienda. La respuesta radicaba en establecer una dotación mínima segura, no en reducir las horas de descanso del capitán. La norma A2.3 facilitaba un marco con flexibilidad suficiente. Era inaceptable que se excluyese a los capitanes de dichas disposiciones.

-
- 461.** El miembro gubernamental de Grecia se opuso a la enmienda, no únicamente por las razones expresadas por los oradores anteriores, sino también por principio. Al inicio de sus deliberaciones, la Comisión había expresado la voluntad de no modificar los textos ya debatidos y elaborados. El texto de esta disposición ya había sido elaborado.
- 462.** Los miembros gubernamentales de Argentina, Austria, Bélgica, Benin, Brasil, Canadá, Congo, Cuba, Ecuador, Emiratos Arabes Unidos, Estonia, Finlandia, Ghana, Guinea, Irlanda, Islandia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Malta, México, Omán, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, República Arabe Siria, Sri Lanka, Suecia, República Unida de Tanzania y Uruguay también se opusieron a la enmienda.
- 463.** El miembro gubernamental de Liberia manifestó la esperanza de que el tema no tuviera que someterse a votación, dada la división de opiniones que había al respecto. Si ello fuera necesario, su delegación apoyaría la enmienda. No obstante, el orador se preguntaba si tal vez los patrocinadores de la enmienda no estuvieran en condiciones de aceptar el texto propuesto en ese momento y prefirieran dejar que la cuestión volviera a examinarse en la Comisión Paritaria Marítima y otras deliberaciones futuras.
- 464.** La miembro gubernamental de los Estados Unidos dijo que las horas de trabajo y de descanso eran un asunto complejo que estaba relacionado con el nivel de dotación, la estructura de los intercambios comerciales, el tipo de buque, el tipo de actividad comercial y aspectos relativos a las obligaciones. La reglamentación estadounidense en materia de horas de trabajo era muy estricta, y, por consiguiente, no se vería afectada en ninguno de los dos sentidos por la enmienda. Por ese motivo, su delegación ni apoyaba la enmienda, ni se oponía a ella. La oradora pidió encarecidamente a la Comisión que no recurriera a una votación; sería una pena si una de las partes ganara en detrimento de la otra.
- 465.** El miembro gubernamental del Japón pidió que la Oficina diera aclaraciones respecto del margen de flexibilidad previsto en los párrafos 13 y 14.
- 466.** La representante del Secretario General respondió al miembro gubernamental del Japón. El párrafo 13 establecía lo siguiente:

Ninguna disposición contenida en los párrafos 5 y 6 de la presente norma deberá ser un impedimento para que un Miembro cuente con medidas en la legislación nacional o con procedimientos que faculten a la autoridad competente para autorizar o registrar convenios colectivos que permitan excepciones a los límites establecidos. Tales excepciones deberán ajustarse, en la medida en que sea posible, a las disposiciones de la presente norma, pero podrán tomarse en cuenta la mayor frecuencia o duración de los períodos de licencia o el otorgamiento de licencias compensatorias a la gente de mar que realice guardias o que trabaje a bordo de buques dedicados a viajes de corta duración.

El texto de este párrafo era prácticamente idéntico al del párrafo 6 del artículo 5 del Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180). Era importante señalar que en la primera oración del párrafo 13 se aludía a los convenios colectivos «que permiten excepciones» a los límites establecidos en los párrafos 5 y 6. Así pues, la autoridad competente podría autorizar que en determinadas circunstancias se permitieran excepciones. La segunda oración del párrafo 13 especificaba que: «tales excepciones deberán ajustarse, en la medida en que sea posible, a las disposiciones de la presente norma, pero podrán tomarse en cuenta la mayor frecuencia o duración de los períodos de licencia, etc.». Mediante el uso de la palabra «pero», la segunda parte de la oración contrastaba con la afirmación anterior. La oradora entendía que ello significaba que las excepciones debían tratar de ajustarse a las normas establecidas en el convenio «en la medida en que fuera posible», salvo en los casos en que las variaciones respecto de los límites se combinaran convenientemente con otros elementos contenidos en los convenios colectivos, relativos a la mayor frecuencia o duración de los períodos de licencia o el

otorgamiento de licencias compensatorias a determinados grupos de gente de mar. Era evidente que cualquier excepción debía evitar todo riesgo de fatiga. La compatibilidad entre los convenios colectivos y el párrafo 13 dependería de si éstos se ajustaban a los límites establecidos en los párrafos 5 y 6 de la regla 2.3 del convenio, «en la medida en que fuera posible», y de si se había tenido suficientemente en cuenta que las reducciones a esos límites tenían un carácter excepcional. La oradora estimaba que las reducciones podían ser aceptables para determinadas categorías de gente de mar (incluidos los capitanes) y en determinadas circunstancias en las que sería razonable considerar que no era posible aplicar las normas ordinarias.

El párrafo 14 establece que:

Ninguna disposición de la presente norma deberá interpretarse en menoscabo del derecho del capitán de un buque a exigir que un marino preste servicio durante el tiempo que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de la carga, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar. Por consiguiente, el capitán podrá suspender los horarios normales de trabajo o de descanso y exigir que un marino preste servicio el tiempo que sea necesario hasta que se haya restablecido la normalidad...

Aunque, realmente, el capitán no podía darse órdenes a sí mismo, una interpretación razonable exigiría que, en una situación de emergencia, esa misma flexibilidad se aplicara ante todo al capitán.

- 467.** Los miembros gubernamentales de Indonesia, Japón y Malasia retiraron la enmienda, tras la aclaración de la Oficina.
- 468.** El miembro gubernamental de la República de Corea apoyó la retirada de la enmienda, pero preguntó si el párrafo 14 abarcaba asuntos como la contaminación marina, cuestiones relativas a la seguridad o a la inmovilización del buque, u otras circunstancias operativas de interés general.
- 469.** En su respuesta, la representante del Secretario General dijo que el párrafo 14 podría interpretarse en el sentido de que abarcaba los casos señalados por el miembro gubernamental de la República de Corea.
- 470.** La norma A2.3 fue adoptada sin modificaciones.
- 471.** Las pautas B2.3 y B2.3.1 fueron adoptadas sin modificaciones.

Regla 2.4 – Derecho a vacaciones

- 472.** El párrafo 1 de la regla 2.4 fue adoptado sin modificaciones.
- 473.** El miembro gubernamental de Noruega presentó una enmienda (D.75) patrocinada por los miembros gubernamentales de Alemania y Noruega, con objeto de sustituir el texto del párrafo 2 por el texto siguiente: «Deberán concederse a la gente de mar permisos para bajar a tierra, a fin de velar por su salud y bienestar, teniendo debidamente en cuenta las exigencias operativas de sus funciones.». La enmienda fue subenmendada para sustituir «velar por» por «favorecer». Era posible que el texto de la Oficina se interpretase en el sentido de que a la gente de mar sólo se le concedían vacaciones si éstas cumplían dos requisitos: si eran compatibles con su salud y bienestar, así como con las exigencias operativas de sus funciones. Debía evitarse la ambigüedad que contenía la enmienda.

-
474. El Vicepresidente empleador dijo que su Grupo apoyaba la enmienda, pero prefería «promover» a «favorecer».
475. El Vicepresidente trabajador también apoyaba la enmienda, pero prefería el término «favorecer».
476. Los miembros gubernamentales de Alemania y Singapur apoyaron la enmienda y se decantaron por el término «favorecer».
477. La enmienda fue adoptada en su forma subenmendada por el miembro gubernamental de Noruega. Se remitió al Comité de Redacción, solicitándole que prestara especial atención a las demás versiones lingüísticas.
478. El párrafo 2 fue adoptado en su forma enmendada.
479. La regla 2.4 fue adoptada en su versión enmendada.
480. La norma A2.4 y las pautas B2.4, B2.4.1, B2.4.2, B2.4.3 y B2.4.4 fueron adoptadas sin modificaciones.

Regla 2.5 – Repatriación

481. La regla 2.5 fue adoptada sin modificaciones.
482. Las enmiendas D.80 y D.86 fueron retiradas.
483. Los párrafos 1, 2, 3 y 4 de la norma A2.5 fueron adoptados sin modificaciones.
484. El miembro gubernamental de Noruega presentó una enmienda (D.78) presentada por los miembros gubernamentales de Noruega y los Estados Unidos para suprimir las palabras «y recuperar su costo del Miembro cuyo pabellón enarbole el buque» del apartado *a*) del párrafo 5 de la norma A2.5. También presentó una enmienda conexas (D.77), patrocinada por los miembros gubernamentales de Noruega y de los Estados Unidos, para sustituir el texto del apartado *b*) del párrafo 5 de la misma norma por «el Miembro que pague los gastos ocasionados por la repatriación de la gente de mar podrá recuperarlos del armador, y». La enmienda no afectaba los derechos de repatriación de la gente de mar. En su lugar, abordaba la financiación de la repatriación y, más concretamente, el hecho de que el costo de ésta en el que incurría un Estado rector del puerto no era directamente recuperable del armador. El cambio propuesto en la enmienda podía tener un efecto favorable para la ratificación.
485. El Vicepresidente empleador recordó que el acuerdo para el texto del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166), de donde se había extraído el texto de la Oficina, se había alcanzado sólo tras amplias deliberaciones. Ciertamente, no era justo que el Estado rector del puerto tuviera que asumir el costo de la repatriación.
486. El Vicepresidente trabajador se opuso a la enmienda. El proyecto de convenio aportaba unas indicaciones claras, por pasos, de las responsabilidades de cada parte por lo que se refería a la recuperación del costo de la repatriación del Estado del pabellón y a la seguridad de que la gente de mar no tendría que costear de su bolsillo ninguno de los gastos. El texto de la Oficina era un texto bien elaborado y el orador no veía razón para cambiarlo.

-
487. El miembro gubernamental de Malasia observó que los casos en los que entraba en juego la recuperación de los costos podían acabar ante los tribunales, pero que ningún Estado podía llevar a juicio a otro Estado.
488. Los miembros gubernamentales de Noruega y de los Estados Unidos retiraron ambas enmiendas.
489. El párrafo 5 fue adoptado sin modificaciones.
490. El miembro gubernamental del Reino Unido presentó la enmienda D.95, patrocinada por los miembros gubernamentales de Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia, que tenía por objeto, sustituir en el párrafo 6 de la norma A2.5, las palabras «Habida cuenta» por las palabras «A reserva de las disposiciones». Consideraba que la expresión «a reserva de» era más adecuada si se hacía referencia a otro instrumento internacional.
491. El Vicepresidente empleador solicitó que se aclarase si el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999, ya había entrado en vigor, o si sería más propio referirse a otro instrumento internacional.
492. El Vicepresidente trabajador comentó que la expresión «habida cuenta» parecía correcta en el presente contexto, puesto que, para acatar las obligaciones contenidas en el presente convenio, sería necesario tener presentes las establecidas por otros instrumentos internacionales. Además, la expresión «a reserva de» podría interpretarse en el sentido de que las disposiciones del presente convenio podían ser de nivel inferior a las del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques. Se opuso a la enmienda y pidió a los gobiernos que dieran cuenta de las implicaciones del texto propuesto.
493. La representante del Secretario General señaló que, según la información proporcionada por el representante de la OMI en la Conferencia, el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999, había entrado en vigor en 2005. A su juicio, la expresión «habida cuenta» no creaba obligación alguna para los países que no hubiesen ratificado el instrumento en cuestión. Coincidió con el Vicepresidente trabajador sobre la interpretación de la expresión «a reserva de».
494. El miembro gubernamental de Noruega explicó la finalidad de la enmienda propuesta, cuestión que, básicamente, era importante para los gobiernos. Los mecanismos del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques prevalecían sobre el procedimiento de inmovilización en relación con las cuestiones que estaban siendo examinadas. Ello no significaba que el convenio fuera un instrumento superior, sino simplemente que era el instrumento detallado que regulaba esta cuestión. En la práctica, una de las principales diferencias era que, en caso de inmovilización de un buque, éste tenía que permanecer en el puerto hasta que se diera solución a la reclamación. Si las disposiciones del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999 prevalecían, podía fijarse una fianza y liberar el buque, y el caso iría a juicio.
495. El Vicepresidente empleador prefería el texto de la Oficina.
496. El Vicepresidente trabajador no estaba de acuerdo con que la cuestión sólo fuera de interés para los gobiernos. Era necesario reafirmar el principio según el cual, cuando un gobierno se hubiese hecho cargo de los costos de la repatriación de un marino, dicho gobierno debería poder conseguir su reembolso.

-
497. El miembro gubernamental de Noruega, en nombre de los patrocinadores, retiró la enmienda.
498. Los párrafos 6, 7, 8 y 9 fueron adoptados sin modificaciones.
499. La norma A2.5 fue adoptada sin modificaciones.
500. La pauta B2.5 fue adoptada sin modificaciones.
501. El Vicepresidente empleador retiró la enmienda D.82.
502. La pauta B2.5.1 fue adoptada sin modificaciones.
503. El miembro gubernamental del Reino Unido presentó una enmienda (D.96), patrocinada por los miembros gubernamentales de Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia, cuyo propósito era insertar en el párrafo 1 de la pauta B2.5.2, después de las palabras «enarbola el buque», las palabras «y al Estado del cual el marino es nacional». Indicó que la propuesta era totalmente coherente con el párrafo 5 de la norma A2.5; era atinado añadir una referencia a la nacionalidad de la gente de mar, ya que también sería prudente que las autoridades competentes del puerto se pusieran en contacto con los servicios consulares del Estado de nacionalidad del marino.
504. El Vicepresidente empleador apoyó la enmienda y propuso que el texto se remitiera al Comité de Redacción para armonizar la referencia a la gente de mar.
505. El Vicepresidente trabajador acogió con satisfacción la enmienda.
506. El miembro gubernamental de Chipre planteó la situación de un marino que podría estar residiendo en un país distinto de su país de nacionalidad, por ejemplo, un país en el que el marino hubiera obtenido asilo político, y en cuyo caso podría no ser prudente involucrar al Estado de nacionalidad del marino. Por lo tanto, propuso una subenmienda para añadir las palabras «y del Estado del cual el marino es nacional o residente, según proceda» después de las palabras «enarbole el buque».
507. Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron la subenmienda.
508. La enmienda fue adoptada en su forma subenmendada y remitida al Comité de Redacción.
509. El párrafo 1 fue adoptado en su forma enmendada.
510. Los párrafos 2 y 3 fueron enmendados sin modificaciones.
511. La pauta B2.5.2 fue adoptada en su forma enmendada.

Regla 2.6 – Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio

512. La regla 2.6 fue adoptada sin modificaciones.
513. La norma A2.6 fue adoptada sin modificaciones.
514. Las pautas B2.6 y B2.6.1 fueron adoptadas sin modificaciones.

Regla 2.7 – Niveles de dotación

515. La regla 2.7 fue adoptada sin modificaciones.
516. La norma A2.7 fue adoptada sin modificaciones.
517. Las pautas B2.7 y B2.7.1 fueron adoptadas sin modificaciones.

Regla 2.8 – Promoción de la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes y de las oportunidades de empleo de la gente de mar

518. La regla 2.8 fue adoptada sin modificaciones.
519. La norma A2.8 fue adoptada sin modificaciones.
520. Las pautas B2.8 y B2.8.1 fueron adoptadas sin modificaciones.
521. El párrafo 1 de la pauta B2.8.2 fue adoptado sin modificaciones.
522. El miembro gubernamental de Grecia presentó una enmienda (D.89), patrocinada por los miembros gubernamentales de Chipre y Grecia, que tenía por objeto sustituir los párrafos 2 y 3 por el siguiente párrafo:

Habida cuenta de que, en lo relativo al empleo, se debería asegurar que la gente de mar tuviera el derecho de elegir su buque y que los armadores tuvieran el derecho de elegir la tripulación, la gente de mar que figure en dichos registros o listas debería:

- a) tener prioridad de contratación a bordo de los buques, y
- b) tener la obligación de estar disponible para trabajar según las modalidades que se determinen en la legislación o en la práctica nacionales o en convenios colectivos.

El propósito de la enmienda era reorganizar y refundir los párrafos 2 y 3, sin excluir nada del texto original, pero añadiendo parte del texto del artículo 6 del Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9). De este modo, el texto pertinente se había bajado de categoría, de un convenio a una pauta, porque éste era el único lugar apropiado que le correspondía. El orador puso de relieve que el registro de la gente de mar en dicha lista no significaba que los marinos tuvieran que trabajar en el primer buque que estuviera disponible, ni que los armadores tuvieran la obligación de aceptar a la gente de mar simplemente por el hecho de que estuviera disponible. Recordó que el Grupo de los Trabajadores había expresado su reconocimiento a los países que mantenían servicios públicos de contratación y colocación para la gente de mar.

523. El Vicepresidente empleador dijo que no apoyaba la enmienda. El texto actual era el resultado de largos debates celebrados en la Comisión núm. 2 de la CTMP, durante los cuales se habían tenido en cuenta las disposiciones del Convenio sobre la continuidad del empleo de la gente de mar, 1976 (núm.145). Sin embargo, tras un prolongado debate, el Comité de Redacción prácticamente había concluido el nuevo texto. Se había alcanzado un acuerdo sobre un conjunto de textos que no deberían modificarse.
524. El Vicepresidente trabajador estuvo de acuerdo en que el texto de la Oficina debería considerarse un todo sobre el que ya se había trabajado y alcanzado un acuerdo. La enmienda se basaba en el Convenio núm. 9, adoptado en 1920 y sustituido ahora por el Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179), que

defendía el principio de la libertad de elección del buque y de la tripulación. Por lo tanto, expresó su preferencia por el texto de la Oficina.

- 525.** El miembro gubernamental del Reino Unido, interviniendo en nombre de los miembros gubernamentales de los Estados Miembros de la Comisión pertenecientes a la Unión Europea, así como en representación de los miembros gubernamentales de Bulgaria, Islandia, Noruega y Rumania, apoyó plenamente la enmienda, que expresaba un principio actualizado y válido.
- 526.** El miembro gubernamental de Nigeria se opuso a la enmienda.
- 527.** El miembro gubernamental de Grecia observó que el Convenio núm. 9 era, efectivamente, un instrumento antiguo, pero que se había elogiado a algunos países por mantener servicios públicos de contratación para la gente de mar y que debería comprenderse que dichos servicios existían porque dichos países habían ratificado el Convenio núm. 9. No obstante, en vista de la oposición de los interlocutores sociales, retiró la enmienda.
- 528.** El miembro gubernamental de Chipre también estuvo de acuerdo con que se retirara la enmienda. Al respecto, precisó que la finalidad de dicha enmienda había sido dar mayor claridad al texto del proyecto de convenio.
- 529.** Los párrafos 2, 3, 4 y 5 fueron adoptados sin modificaciones.
- 530.** La pauta B2.8.2 fue adoptada sin modificaciones.
- 531.** El Título 2 fue adoptado en su forma enmendada.

Título 3. Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda

Debate general

- 532.** El Presidente abrió un debate general sobre las cuestiones planteadas en las enmiendas al Título 3, en particular con relación a las enmiendas que trataban de las condiciones de vida y de trabajo.
- 533.** El Vicepresidente empleador indicó que algunos buques únicamente navegaban durante el día, y durante la noche estaban atracados en puerto, lo que permitía que la gente de mar que trabajaba a bordo pudiera regresar a su hogar al final de la jornada. Nadie dormía a bordo y esos buques no disponían de espacios para alojarse durante la noche. No obstante, tal y como estaba redactado el texto, podría interpretarse que ese tipo de buques debía disponer de dormitorios. Es indiscutible que las instalaciones sanitarias, la iluminación, la calefacción y otros servicios de esa naturaleza eran necesarios en todos los buques. Ahora bien, determinado tipo de buques no precisaban de espacios para alojarse durante la noche.
- 534.** El Vicepresidente trabajador dijo que la ventilación, la calefacción y las instalaciones sanitarias deberían ser comunes para toda la gente de mar, con independencia de que durmieran o no a bordo del buque. Deberían proporcionarse condiciones de vida decentes a la gente de mar que trabajaba turnos de 12 horas en transbordadores. El orador examinó brevemente las enmiendas presentadas al Título 3 y consideró que podían abordarse sin dilación.

-
- 535.** Con referencia a las enmiendas relativas a las condiciones de trabajo y/o de vida a bordo, el miembro gubernamental de Grecia recordó a la Comisión que no era necesario modificar un texto que ya estaba bien elaborado. En su lugar, la Comisión debería abordar cuestiones que pudieran obstaculizar la ratificación. El texto de las disposiciones del Título 3 relativas al alojamiento ya se había elaborado y no debía modificarse. Sin embargo, la Comisión debería recordar que las disposiciones relativas al alojamiento se derivaban de la refundición del Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), y el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133). Los redactores de ambos convenios no habían tomado en consideración categorías especiales de buques, como los de alta velocidad. El párrafo 1 de la norma A3.1 era un compromiso para estas categorías de buques, ya que no estaba claro que a éstos se aplicaran los Convenios núms. 92 y 133. Por lo tanto, la Comisión debería tener en cuenta categorías especiales de buques que no existían cuando se elaboraron los Convenios núms. 92 y 133.
- 536.** El miembro gubernamental de la República de Corea dijo que su país entendía que el párrafo 3 de la norma A3.1 estipulaba que las inspecciones exigidas en virtud de la regla 5.1.4 deberían realizarse cuando un buque se matriculara por primera vez, se matriculara de nuevo, o cuando los espacios de alojamiento de un buque hubieran sido objeto de modificaciones importantes. No debería interpretarse en el sentido de que el párrafo 3 exigía que los buques existentes cumplieran los requisitos del Código relativos a la construcción y el equipamiento del buque. El párrafo 2 de la regla 3.1 establecía claramente que los requisitos del Código referentes a la construcción y el equipamiento de buques se aplicaban únicamente a los buques construidos a partir de la fecha de entrada en vigor del presente convenio para el Miembro de que se tratara. Si se exigiera a un buque existente que cumpliera las nuevas normas relativas a la construcción y el equipamiento de buques, las consecuencias financieras serían importantes. Esta interpretación constituiría un obstáculo para la amplia ratificación del presente convenio. Por lo tanto, el párrafo 3 de la norma A3.1 debería formularse de forma que estipulara que: 1) la inspección de los espacios de alojamiento se realizaría además de la inspección regular exigida en virtud de la regla 5.1.4, y 2) las inspecciones de los buques existentes sólo se realizarían de conformidad con las normas vigentes de los Convenios núms. 92 y 133 a los Miembros que hubieran ratificado dichos convenios, cuando un buque existente se matriculara por primera vez o se matriculara de nuevo, o cuando los espacios de alojamiento hubieran sido objeto de modificaciones importantes.
- 537.** El miembro gubernamental del Reino Unido, como copatrocinador de tres enmiendas relativas a las condiciones de trabajo y/o de vida a bordo, deseó tranquilizar a la Comisión y afirmó que el propósito era asegurar que a bordo de los buques se proporcionaran los espacios de alojamiento apropiados, pero no exigir espacios de alojamiento innecesarios. La gente de mar que trabajaba pero no vivía a bordo debería disponer, por supuesto, de instalaciones sanitarias, calefacción, iluminación y ventilación acordes con las normas. Su delegación había presentado una enmienda relativa a los buques existentes basada en el Comentario de la Oficina. Sin embargo, el Grupo Gubernamental pidió a la Oficina que confirmara si la propuesta que hacía referencia al Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), y al Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133), era necesaria a fin que dichos convenios siguieran siendo efectivos para los buques existentes.
- 538.** La representante del Secretario General respondió que los comentarios de los miembros gubernamentales de la República de Corea y del Reino Unido estaban vinculados. El párrafo 2 de la regla 3.1 establecía que los requisitos contenidos en el Código referentes a la construcción y el equipamiento de los buques se aplicaba únicamente a los buques construidos a partir de la fecha en que el presente Convenio entrara en vigor para el Miembro de que se tratase. Por lo tanto, los requisitos incluidos en el párrafo 3 de la

norma A3.1 no se aplicarían a los buques existentes. En la nota 27 del Comentario de la Oficina (Informe I (1A)) sobre la regla 3.1, la Oficina había presentado una propuesta que actualmente era objeto de una enmienda presentada por el miembro gubernamental del Reino Unido. El párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución de la OIT estipulaba que la adopción o ratificación de un convenio no menoscabaría las condiciones existentes más favorables previstas en otros convenios (incluidos el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), y el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133), y, por tanto, su denuncia automática en caso de ratificación del proyecto de convenio. El nuevo convenio ofrecería una amplia protección, tan favorable como la protección proporcionada por los presentes convenios. Sin embargo, la Comisión tendría que asegurarse de que el nuevo convenio tenía el mismo ámbito de aplicación que los convenios revisados. Este no era el caso del párrafo 2 de la regla 3.1. Esta disposición excluía a los buques existentes, que podrían estar ya comprendidos en el ámbito de aplicación de otros convenios vigentes de la OIT, de la protección pormenorizada proporcionada en virtud del Código, que contenía las disposiciones esenciales de los Convenios núms. 92 y 133. Sería arriesgado confiar en el argumento de que el párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución de la OIT bastaba para garantizar que los Convenios núms. 92 y 133 fueran aplicables a dichos países. Argumentos de este tipo no sólo menoscabaría la certidumbre jurídica con respecto al nuevo régimen establecido en virtud del proyecto de convenio, sino que la obligación general contenida en la regla 3.1 seguiría aplicándose a buques existentes. El párrafo 2 de la regla 3.1 sólo excluiría los detalles del Código. Por tanto, el nuevo convenio seguiría exigiendo el trato no menos favorable. En el caso de los buques existentes, sólo faltarían los detalles de este requisito, lo que en la práctica podría traducirse en una protección menor. Dichos detalles estaban contenidos en los Convenios núms. 92 y 133, y el propósito de la enmienda era aclarar que seguirían aplicándose a los buques existentes en la medida en que ya eran aplicables a los Miembros de que se tratase.

Regla 3.1 – Alojamiento y espacios de esparcimiento

- 539.** Se sometió oficialmente al examen de la Comisión una enmienda (D.56) presentada por los miembros gubernamentales de los Países Bajos y del Reino Unido que proponía sustituir, después de «faciliten y mantengan», las palabras «espacios de alojamiento» por la palabra «alojamientos».
- 540.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron la enmienda.
- 541.** La Comisión aprobó la enmienda.
- 542.** El Vicepresidente empleador presentó una enmienda (D.42) que proponía sustituir en el párrafo 1 las palabras «que vive a bordo» por las palabras «que trabaja y vive a bordo». La enmienda tenía por objeto asegurar que los buques que no navegaran de noche no estuvieran obligados a tener dormitorios.
- 543.** Tras celebrar consultas informales, se convino en modificar la frase introductoria del párrafo 9 de la norma A3.1, para que dijera: «Cuando sea exija disponer de espacios de alojamiento a bordo de los buques, se aplicarán los siguientes requisitos en lo que atañe a los dormitorios».
- 544.** El Vicepresidente empleador dijo que esta enmienda significaba que los buques que sólo navegaran de día no estarían obligados a tener dormitorios. No obstante, la gente de mar a bordo de esos buques tendría acceso a los demás espacios de acogida. La enmienda D.42 fue desestimada.

-
- 545.** La Comisión adoptó la enmienda a la introducción del párrafo 9 de la norma A3.1.
- 546.** El miembro gubernamental de la República de Corea señaló que las palabras «que trabaja y vive a bordo» figuraban en el párrafo 1 de la regla 3.1. La expresión «que trabaja» se refería a la gente de mar que sólo trabajaba a bordo; la expresión «que vive» incluía a la gente de mar que trabajaba y vivía a bordo. Por tanto, las palabras «or both» en inglés eran redundantes. Además, las palabras «or both» en este párrafo podrían resultar contradictorias respecto de una próxima enmienda. Tal vez el texto debiera remitirse al Comité de Redacción.
- 547.** El Presidente dijo que, aunque la expresión «or both» tal vez fuera redundante, no estorbaba en el texto. Como la enmienda D.42 se había retirado, no podía ser subenmendada.
- 548.** El miembro gubernamental de España presentó una enmienda, patrocinada por los miembros gubernamentales de Argentina, Chile, Cuba, Ecuador, España, México y la República Bolivariana de Venezuela, que proponía añadir en la versión española, después de las palabras «gente de mar que», las palabras «trabaja o», y también añadir después de las palabras «vive a bordo», las palabras «o ambas cosas». El propósito de la enmienda era armonizar el texto español del párrafo 1 de la regla 3.1 con el texto inglés, para asegurarse de que el ámbito de aplicación del convenio fuese el mismo en las tres versiones (estos cambios entrañaban también cambios en la versión francesa).
- 549.** La Comisión adoptó la enmienda y pidió al Comité de Redacción que asegurara la conformidad entre las tres versiones.
- 550.** El párrafo 1 fue adoptado en su versión enmendada.
- 551.** El Vicepresidente trabajador presentó una enmienda (D.48) que proponía sustituir el párrafo 2 por el siguiente párrafo nuevo:

Los requisitos contenidos en el Código que dan cumplimiento a la presente regla y que se refieren a la construcción y el equipamiento de los buques se aplican únicamente a los buques construidos en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio para el Miembro de que se trate, o después de ésta. En lo que atañe a los buques construidos antes de esa fecha, seguirán aplicándose los requisitos relativos a la construcción y el equipamiento de buques establecidos en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), y el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133), en la medida en que hubieran sido aplicables, antes de esa fecha, en virtud de la legislación o la práctica del Miembro interesado. Se considerará que un buque ha sido construido en la fecha en que se colocó su quilla o en la fecha en que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción.

Esta enmienda satisfacía la necesidad de que en el convenio figurase una cláusula de anterioridad, citada previamente por la representante del Secretario General.

- 552.** El Vicepresidente empleador apoyó la enmienda.
- 553.** Los miembros gubernamentales de China y el Reino Unido apoyaron la enmienda.
- 554.** El miembro gubernamental de Grecia preguntó si los Estados Unidos seguían vinculados por el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133), y el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), y su Protocolo de 1996 (P147), si los habían ratificado, en particular, la disposición sobre equivalencia sustancial. Además, preguntó qué implicación tendría la enmienda, en caso de

adoptarse, en relación con el párrafo 7 del artículo V sobre el principio de «trato no más favorable», para un Estado que hubiese ratificado los Convenios núms. 92, 133 y 147 y el Protocolo.

555. La representante del Secretario General remitió a la Comisión al párrafo 6 de la nota 27, del Informe I (1A), a saber:

6. En la Reunión intermedia se reconoció que el párrafo 1 reduciría temporalmente la protección de que ya disponían esos buques en virtud de normas laborales internacionales vigentes. Muchos de ellos ya podrían estar cubiertos por los requisitos detallados de los Convenios núms. 92 y 133 o por el Convenio núm. 147 y el Protocolo de ese Convenio, en los que se exige una aplicación «en sustancia equivalente» de los Convenios núms. 92 y 133, en los casos en los que el Miembro interesado no los haya ratificado. De resultas del artículo X (nota 10, párrafo 4), se considerará que los Estados del pabellón de esos buques han denunciado todos esos Convenios y que no tendrán obligaciones en virtud de ellos en cuanto el nuevo convenio entre en vigor en esos Estados. La exclusión de todos los buques existentes de la aplicación de las disposiciones del Código relativas a la construcción y el equipamiento del buque tendrían, pues, como resultado una disminución de la protección existente. Esto no estaría en conformidad con las intenciones originales del convenio ni con el artículo 19, párrafo 8, de la Constitución de la OIT. La Reunión intermedia estuvo de acuerdo con la idea de una enmienda propuesta en la CTMP para corregir esta laguna. Se propuso reformular la enmienda con el asesoramiento de la Oficina para que luego la Conferencia se encargara de examinarla. Se propone la siguiente reformulación del párrafo 2 (en la que la primera oración sigue siendo sustancialmente la misma que en el párrafo correspondiente del proyecto de convenio de la CTMP):

2. Los requisitos contenidos en el Código que dan cumplimiento a la presente regla y que se refieren a la construcción y el equipamiento de los buques se aplican únicamente a los buques construidos a contar de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor para el Miembro de que se trate. En el caso de los buques construidos antes de esa fecha, los requisitos relativos a la construcción y el equipamiento establecidos en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), y en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133), seguirán aplicándose, en la medida en que hayan sido aplicables, antes de esa fecha, en virtud de la legislación o la práctica del Miembro interesado.

Por consiguiente, algunos países estaban obligados por dichos instrumentos vigentes y los países ratificantes del Protocolo estaban obligados por la disposición sobre equivalencia sustancial al respecto. La regla 3.1 continuaría aplicándose a los buques existentes, pero los detalles de la norma podrían variar. Además, regía la cláusula de «trato no más favorable» que figuraba en el párrafo 7 del artículo V.

556. La Comisión adoptó la enmienda.

557. El miembro gubernamental del Reino Unido, interviniendo también en nombre del miembro gubernamental de los Países Bajos, retiró la enmienda D.53.

558. El párrafo 2 fue adoptado en su forma enmendada.

559. El párrafo 3 fue adoptado sin modificaciones.

560. Los miembros gubernamentales de Australia, la República de Corea y Singapur retiraron la enmienda D.46.

561. La regla 3.1 fue adoptada en su forma enmendada.

-
- 562.** El miembro gubernamental del Reino Unido, que intervino también en nombre del miembro gubernamental de los Países Bajos, presentó una enmienda (D.63) para, después de las palabras «cumplan unas normas mínimas», sustituir el resto del apartado *a*) del párrafo 1 de la norma A3.1 por las siguientes palabras: «para asegurar que todo espacio de alojamiento de la gente de mar, que trabaje o viva a bordo, o ambas cosas, sea seguro, decente y conforme con las disposiciones pertinentes de la presente norma, y». Señaló a la atención de la Comisión la palabra «todo». La enmienda apoyaba el principio de que no se exigiera proporcionar un espacio de alojamiento innecesario.
- 563.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron la enmienda.
- 564.** La Comisión adoptó la enmienda y la remitió al Grupo de Redacción para que asegurase la concordancia entre las tres versiones lingüísticas y examinase la utilización de la frase «o ambas cosas» para evitar cualquier posible redundancia.
- 565.** A raíz de la adopción de la enmienda D.63, las enmiendas D.49 y D.58 fueron desestimadas.
- 566.** El párrafo 1 fue adoptado en su versión enmendada.
- 567.** Los párrafos 2 y 3 fueron adoptados sin modificaciones.
- 568.** El miembro gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela retiró la enmienda D.59.
- 569.** Los párrafos 4 y 5 fueron adoptaron sin modificaciones.
- 570.** El miembro gubernamental del Reino Unido presentó la enmienda D.62, copatrocinada por los miembros gubernamentales de los Países Bajos y el Reino Unido, que proponía sustituir, en la frase introductoria del párrafo 6, las palabras «sobre el alojamiento» por las palabras «sobre los espacios de alojamiento y de trabajo de la gente de mar». Con esta enmienda se pretendía dar coherencia al texto y aclarar que los requisitos en materia de alojamiento contenidos en el instrumento se aplicaban únicamente a los buques a bordo de los cuales el alojamiento era una necesidad concreta.
- 571.** El Vicepresidente empleador propuso una subenmienda encaminada a modificar la versión inglesa de la frase introductoria del párrafo 6, suprimiendo la palabra «living». Este cambio no tenía incidencia en la versión española de dicha frase («En lo que atañe a los requisitos generales sobre el alojamiento»).
- 572.** El miembro gubernamental del Reino Unido aceptó la subenmienda.
- 573.** El Vicepresidente trabajador también suscribió la subenmienda.
- 574.** La enmienda D.62 fue adoptada en su versión subenmendada.
- 575.** El miembro gubernamental del Reino Unido presentó la enmienda D.68, copatrocinada por los miembros gubernamentales de Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia, que proponía añadir, en el apartado *c*) del párrafo 6, las palabras «conforme a las definiciones contenidas en la regla 2, apartados *e*) y *f*), del Convenio SOLAS adoptado por la Organización Marítima Internacional en 1974» después de las palabras «buques de pasajeros». Recordó que, en la medida en que el término «buque de pasajeros» figuraba sólo en el Título 3 del instrumento, y no estaba definido en

el artículo II, la enmienda sólo tenía por objeto proporcionar una referencia cruzada a la definición del término «buque de pasaje» contenida en el Convenio SOLAS.

- 576.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron la enmienda.
- 577.** La enmienda D.68 fue adoptada.
- 578.** El párrafo 6 fue adoptado en su versión enmendada.
- 579.** Los párrafos 7 y 8 fueron adoptados sin modificaciones.
- 580.** La Comisión examinó conjuntamente las enmiendas D.66 y D.65, copatrocinadas por los miembros gubernamentales de China, la República de Corea y Japón. La enmienda D.66 proponía añadir la frase «cuando haya hombres y mujeres a bordo» al final del apartado *b)* del párrafo 9. La enmienda D.65 tenía por objeto añadir esta misma frase al final del apartado *a)* del párrafo 11.
- 581.** Al presentar ambas enmiendas, el miembro gubernamental de la República de Corea se refirió al párrafo 37 del anexo A del informe I (1A), en el que se señalaba que la frase «cuando sea necesario» había sido suprimida de esta disposición por el Comité de Redacción, el cual consideró que en el momento de la construcción de un buque no se conocería la proporción de hombres y de mujeres que habría entre la gente de mar embarcada más tarde en él. A su juicio, esta hipótesis sólo se verificaba parcialmente. En muchos casos, los armadores sabían de antemano a quienes emplearían a bordo de determinadas categorías de buques. Por otra parte, una gran mayoría de los buques eran tripulados exclusivamente por varones. La supresión de la frase daría lugar a una situación en la que todos los buques tendrían que contar con instalaciones sanitarias y dormitorios separados para hombres y mujeres, incluso cuando no hubiera mujeres trabajando a bordo, lo que tendría forzosamente repercusiones financieras. Ahora bien, la reintroducción de las palabras «cuando sea necesario» podría dar lugar a interpretaciones erróneas; en cambio, las enmiendas proponían una redacción más clara.
- 582.** El Vicepresidente empleador preguntó si los hombres podrían utilizar las instalaciones de alojamiento para las mujeres cuando no hubiese mujeres en la tripulación.
- 583.** El miembro gubernamental de la República de Corea indicó que los buques debían tener un número suficiente de camarotes y que éstos se distribuirían adecuadamente en el caso de que hubiese mujeres a bordo.
- 584.** El Vicepresidente trabajador criticó la presunción de que las tripulaciones estuviesen compuestas sólo por marinos de sexo masculino. Había muchas mujeres entre la gente de mar, y cada vez eran más. Era preciso proporcionar alojamiento separado para las mujeres y para los hombres. Las cabinas deberían ser iguales, pero asignarse por separado. Si fuese útil, la enmienda D.66 tal vez podría subenmendarse añadiendo las palabras «de ser necesario», de modo que el texto del apartado *b)* del párrafo 9 quedara redactado de la forma siguiente: «de ser necesario, se proporcionarán dormitorios separados para las mujeres y para los hombres». No obstante, se opuso a la enmienda D.65 pues era evidente que se habrían de facilitar instalaciones sanitarias separadas para los hombres y para las mujeres. En conclusión, prefería esa última versión del texto del instrumento.
- 585.** El miembro gubernamental de Malasia se opuso firmemente a reintroducir las palabras «de ser necesario». Dijo que durante la reunión del grupo de Asia y el Pacífico, él había insistido en que los temas en cuestión eran sumamente delicados, pues guardaban relación con la cultura y las creencias. El orador prefería el texto de la Oficina.

-
- 586.** El miembro gubernamental de Croacia también apoyó el texto original del proyecto de convenio. Era preciso construir los buques de modo tal que cuando fuese necesario pudieran separarse los espacios. De no ser así, los empleadores evitarían contratar a mujeres y ello perjudicaría aún más la contratación de la gente de mar de sexo femenino.
- 587.** Los miembros gubernamentales de Ghana, Pakistán, Sudáfrica y el Reino Unido, haciendo uso de la palabra en nombre de los miembros gubernamentales de los miembros de la Comisión que eran Estados Miembros de la Unión Europea, prefirieron el texto de la Oficina.
- 588.** Los miembros gubernamentales de China y Japón retiraron su apoyo a las enmiendas D.66 y D.65.
- 589.** El miembro gubernamental de la República de Corea retiró las enmiendas D.66 y D.65.
- 590.** El miembro gubernamental del Japón presentó la enmienda D.51, patrocinada por los miembros gubernamentales del Japón, República de Corea, Federación de Rusia y Singapur, y que proponía añadir en el apartado *l)* del párrafo 9, después de las palabras «no deberá ser inferior a 8,5 metros cuadrados» la siguiente nueva oración: «no obstante, en los buques con un arqueo de menos de 3.000, la autoridad competente podrá autorizar una superficie más reducida». Al respecto, consideraba que había incongruencia entre las disposiciones sobre la superficie de los dormitorios para los oficiales. En el apartado *l)*, para los oficiales de buques distintos de los buques de pasaje y los buques para fines especiales se preveían tres categorías distintas en función del arqueo. En cambio, la superficie prevista en el apartado *k)* para los oficiales de buques de pasaje y los buques para fines especiales era de 8,5 metros cuadrados, independientemente del arqueo bruto. En cuanto a los buques de un arqueo bruto inferior a 3.000, la superficie, de 8,5 metros cuadrados, era mayor que en los buques distintos de los buques de pasaje y los buques para fines especiales. Este requisito daba origen a una incongruencia con los apartados *f)* y *g)*; por ende, hacía falta introducir un cierto grado de flexibilidad en el apartado *l)*.
- 591.** El Vicepresidente empleador indicó que ese capítulo había sido negociado en su totalidad en reuniones anteriores y que se había llegado a un acuerdo. El orador no apoyaba la enmienda.
- 592.** El Vicepresidente trabajador recordó a la Comisión que en deliberaciones anteriores el Grupo de los Trabajadores había pedido que se aplicara a los buques de pasaje el mismo sistema de gradación que el previsto en el apartado *k)* del párrafo 9, pero su propuesta había sido rechazada. Ello había tenido por efecto que el texto del apartado *l)* del párrafo 9 estableciera que en los buques de pasaje o los buques que estuvieran destinados a actividades especiales, la superficie disponible por persona en los dormitorios de los marinos que cumplieran funciones de oficial de buque fuera de 8,50 metros, con independencia del tamaño del buque.
- 593.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia dijo que había copatrocinado la enmienda, porque tal y como estaba redactado, el apartado *l)* del párrafo 9 no tenía en cuenta los casos de buques de pasaje o buques destinados a actividades especiales que tuvieran un arqueo bruto inferior a 3.000. Añadió que podía apoyar una propuesta en que la diferenciación contenida en los apartados *k)* e *i)* del párrafo 9 se aplicara a los buques de pasaje con un arqueo bruto inferior a 3.000.
- 594.** El Vicepresidente empleador recordó que en la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, todos los delegados habían convenido en que era adecuado establecer una superficie disponible por persona de 7,5 metros cuadrados para los oficiales subalternos y de 8,5 metros cuadrados para los oficiales superiores. No obstante, dadas las dificultades

para encontrar una definición viable de «oficial subalterno» y de «oficial superior», no se había adoptado ninguna decisión. El texto del instrumento propuesto no reflejaba esa argumentación. Por lo tanto, el orador propuso una formulación que tradujera las deliberaciones celebradas en la CTMP, que también podría resolver la cuestión suscitada por el miembro gubernamental de la Federación de Rusia. Así, propuso que en el apartado l) del párrafo 9, después de las palabras «o salón privados,» se sustituyeran las palabras «no será inferior a 8,50 metros cuadrados» por las palabras «no deberá ser inferior a 7,50 metros cuadrados para los oficiales subalternos y a 8,50 metros cuadrados para los oficiales superiores; se entiende por oficial subalterno al que presta servicio a nivel operativo y por oficial superior al que presta servicio en el nivel de mando».

- 595.** El Vicepresidente trabajador expresó su satisfacción con la subenmienda propuesta.
- 596.** Los miembros gubernamentales del Japón y de la Federación de Rusia aceptaron el texto propuesto.
- 597.** El miembro gubernamental del Reino Unido dijo que, si bien en general estaba de acuerdo con la formulación propuesta, temía que los términos utilizados para definir a los oficiales subalternos y a los superiores fueran muy difíciles de interpretar. La falta de claridad daría lugar a problemas administrativos de cara a aplicar la disposición con uniformidad.
- 598.** El miembro gubernamental de Singapur observó que los términos «nivel operativo» y «nivel de mando» estaban definidos en el Convenio de Formación (STCW), y propuso que el Comité de Redacción estudiara el modo de adaptar el texto a las definiciones de dicho convenio.
- 599.** La enmienda D.51 fue adoptada en su versión subenmendada por el Vicepresidente empleador, y fue remitida al Comité de Redacción haciendo especial hincapié en las definiciones de oficial subalterno y oficial superior.
- 600.** El párrafo 9 fue adoptado en su forma enmendada.
- 601.** Los párrafos 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 y 19 fueron adoptados sin modificaciones.
- 602.** El Vicepresidente empleador introdujo la enmienda D.45, presentada por el Grupo de los Empleadores, cuyo propósito era que en el párrafo 20 se sustituyera la cifra «[200]» por la cifra «[500]». Señaló que, en un principio, en la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria y en la reunión preparatoria se había propuesto que los buques con un arqueo bruto inferior a 500 fueran eximidos del cumplimiento de los requisitos previstos en el párrafo, pero la adopción de una decisión en esa materia había sido pospuesta y había quedado pendiente de que se adoptara el nuevo convenio sobre el trabajo en el sector pesquero en junio de 2005. Dado que ese convenio no había sido adoptado, el orador propuso que la cifra inicial fuera restituida.
- 603.** El Vicepresidente trabajador indicó que sus recuerdos eran muy distintos de los del Vicepresidente empleador. Haciendo referencia a extractos del informe de la reunión intermedia, recordó que un pequeño grupo de trabajo tripartito, en el que había participado el portavoz de los empleadores, había acordado una cifra de compromiso de 200, que era la cifra máxima aceptable para el Grupo de los Trabajadores, en particular dado que el proyecto propuesto de convenio sobre el trabajo en el sector pesquero entonces disponible había establecido la cifra de 100 para el arqueo bruto. Por lo tanto, pidió al Grupo de los Empleadores que retirara la enmienda propuesta.
- 604.** La miembro gubernamental de los Estados Unidos dijo que, aunque ella hubiera preferido la cifra de 500 para el arqueo bruto, confirmaría que el grupo de correspondencia que había

examinado la cuestión tras la reunión intermedia había acordado efectivamente la cifra de 200 para el arqueo bruto.

- 605.** El miembro gubernamental de Noruega también recordó que se había acordado un arqueo bruto de 200 en la Reunión intermedia.
- 606.** El Vicepresidente empleador indicó que aceptaba la corrección y, en nombre de su Grupo, retiró la enmienda D.45.
- 607.** Los párrafos 20 y 21 fueron adoptados sin modificaciones.
- 608.** La norma A3.1 fue adoptada en su forma enmendada.
- 609.** La pauta B3.1 fue adoptada sin modificaciones.
- 610.** Los párrafos 1, 2, 3 y 4 de la pauta B3.1.1 fueron adoptados sin modificaciones.
- 611.** El miembro gubernamental de China presentó la enmienda D.47, que fue patrocinada por los miembros gubernamentales de Australia, China, Emiratos Arabes Unidos, Filipinas, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, Pakistán, República de Corea y Singapur, cuyo propósito era insertar, en el párrafo 5, después de las palabras «la superficie de los pisos debería», las palabras «ser antideslizante».
- 612.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron la enmienda propuesta.
- 613.** La enmienda D.47 fue adoptada.
- 614.** El párrafo 5 fue adoptado en su forma enmendada.
- 615.** El párrafo 6 fue adoptado sin modificaciones.
- 616.** La pauta B3.1.1 fue adoptada en su versión enmendada.
- 617.** Las pautas B3.1.2, B3.1.3 y B3.1.4 fueron adoptadas sin modificaciones.
- 618.** Los párrafos 1, 2, 3 y 4 de la pauta B3.1.5 fueron adoptados sin modificaciones.
- 619.** El miembro gubernamental de la Republica de Corea presentó la enmienda D.54, patrocinada por los miembros gubernamentales de Arabia Saudita, Australia, China, Emiratos Arabes Unidos, Filipinas, Indonesia, Japón, Republica de Corea, Malasia, Nueva Zelanda y Singapur que proponía sustituir, en el párrafo 5 de la pauta B3.1.5, las palabras «primer oficial de máquinas» por «segundo oficial de máquinas». Indicó que la expresión «segundo oficial de máquinas» era la que tenía mayor aceptación y estaba claramente definida en el apartado 1.9 de la regla I/1 del Convenio de Formación (STCW), en su versión enmendada. El «segundo oficial de máquinas» era el oficial que sigue en rango al jefe de máquinas y asumía la responsabilidad de las instalaciones mecánicas y eléctricas en su lugar en caso de incapacidad .
- 620.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron las enmiendas propuestas y pidieron que el Comité de Redacción asegurara la congruencia de las tres versiones lingüísticas.
- 621.** La enmienda D.54 fue adoptada.
- 622.** El párrafo 5 fue adoptado en su versión enmendada.

-
- 623.** Los párrafos 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 y 15 fueron adoptados sin modificaciones.
- 624.** La pauta B3.1.5 fue adoptada en su versión modificada.
- 625.** El párrafo 1 de la pauta B3.1.6 fue adoptado sin modificaciones.
- 626.** El miembro gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela retiró la enmienda D.60.
- 627.** Los párrafos 2, 3, 4, 5, 6 y 7 fueron adoptados sin modificaciones.
- 628.** La pauta B3.1.6 fue adoptada sin modificaciones.
- 629.** El párrafo 1 de la pauta B3.1.7 fue adoptado sin modificaciones.
- 630.** El Vicepresidente empleador retiró la enmienda D.44.
- 631.** El miembro gubernamental de la Republica de Corea presentó la enmienda D.64, patrocinada por los miembros gubernamentales de Arabia Saudita, Australia, China, Emiratos Arabes Unidos, Filipinas, Indonesia , Japón, Republica de Corea, Malasia, Nueva Zelandia y Singapur y que proponía sustituir, en el párrafo 2 de la pauta B3.1.7, las palabras «una descarga de agua abundante» por las palabras «una descarga de agua o aire abundante, o con algún otro método de descarga idóneo». Señaló que el propósito de la enmienda era dar cabida a las últimas novedades en materia de instalaciones sanitarias, como el uso de aire en lugar de agua.
- 632.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron la enmienda y propusieron que se remitiera al Comité de Redacción.
- 633.** La enmienda D.64 fue adoptada.
- 634.** El párrafo 2 fue adoptado en su forma enmendada.
- 635.** El miembro gubernamental de Corea presentó la enmienda D.55, patrocinada por los miembros gubernamentales de Arabia Saudita, Australia, China, Emiratos Arabes Unidos, Indonesia, Filipinas, Japón, República de Corea, Malasia, Nueva Zelandia, y Singapur y que proponía sustituir las palabras «los requisitos siguientes» por las palabras «con lo siguiente» en la introducción del párrafo 3. Se trataba de una mera cuestión de redacción.
- 636.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron la enmienda.
- 637.** La enmienda D.55 fue adoptada.
- 638.** El párrafo 3 fue adoptado en su versión enmendada.
- 639.** El párrafo 4 fue adoptado sin modificaciones.
- 640.** La pauta B3.1.7 fue adoptada en su versión enmendada.
- 641.** Las pautas B3.1.8, B3.1.9 y B.3.1.10 fueron adoptadas sin modificaciones.
- 642.** Los párrafos 1, 2, 3, 4, 5 y 6 de la pauta B3.1.11 fueron adoptados sin modificaciones.
- 643.** El miembro gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela presentó la enmienda D.61, patrocinada por los miembros gubernamentales de Panamá y la República

Bolivariana de Venezuela, y que proponía armonizar la traducción al español respecto del término «occasional» del inglés, en el párrafo 7. La enmienda fue adoptada y remitida al Comité de Redacción, en el entendimiento de que la formulación en inglés permanecería invariable.

644. El párrafo 7 fue adoptado en su versión enmendada.

645. La pauta B3.1.11 fue adoptada en su forma enmendada.

646. La pauta B3.1.12 fue adoptada sin modificaciones.

Regla 3.2 – Alimentación y servicio de fonda

647. El miembro gubernamental de Grecia presentó la enmienda D.67, patrocinada por los miembros gubernamentales de Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumanía y Suecia, con la que se pretendía, en el párrafo 1, sustituir las palabras «culturales, religiosas y gastronómicas» por las palabras «culturales y religiosas». Preguntó cómo podía regularse un requisito tal, habida cuenta de las diversas nacionalidades de la gente de mar que trabajaba a bordo de buques y sus diversas tradiciones gastronómicas. Dicha disposición crearía más problemas de los que resolvería, por lo que sería más aceptable que figurase como pauta.

648. Los Vicepresidentes empleador y trabajador no apoyaron la enmienda.

649. Los miembros gubernamentales de Alemania, Francia y el Reino Unido indicaron que sería imposible controlar la aplicación de tal disposición.

650. El miembro gubernamental de Australia no veía la razón de ser de la enmienda, a su juicio, la palabra «culturales» también incluía «gastronómicas».

651. Los miembros gubernamentales de Alemania y el Canadá indicaron que podían aceptar la referencia a la tradición gastronómica en una pauta.

652. Tras celebrar consultas con el Vicepresidente empleador, el Vicepresidente trabajador propuso una subenmienda del siguiente tenor: «Todo miembro deberá asegurar que los buques que enarbolan su pabellón lleven a bordo y sirvan alimentos y agua potable de calidad, valor nutritivo y cantidad apropiados que cubran adecuadamente las necesidades del buque y tomen en consideración las distintas convicciones culturales y religiosas.».

653. Los miembros gubernamentales de Alemania, Dinamarca y Grecia apoyaron la subenmienda en el entendimiento de que la frase «cubran adecuadamente las necesidades del buque» se refería a las necesidades de la gente de mar a bordo del buque.

654. El miembro gubernamental del Japón consideraba que existía una diferencia de significado entre las expresiones «disponer de una provisión» en el texto de la Oficina y «llevar a bordo» en el texto de la subenmienda. En su país, los buques que realizaban travesías costeras, no siempre llevaban provisiones a bordo, habida cuenta de que atracaban en puertos con mucha frecuencia y compraban allí sus provisiones.

655. La representante del Secretario General señaló que la frase «cubran adecuadamente las necesidades del buque» significaba que las provisiones sólo debían llevarse a bordo

cuando fueran necesarias, lo que tomaba en consideración las inquietudes del miembro gubernamental del Japón.

- 656.** La enmienda D.67 fue adoptada en su forma subenmendada.
- 657.** El párrafo 1 fue adoptado en su forma enmendada.
- 658.** El Vicepresidente trabajador presentó la enmienda D.50, patrocinada por el Grupo de los Trabajadores, que tenía por objeto insertar después de las palabras «que vive», las palabras «y que trabaja», en el párrafo 2 de la regla 3.2. Indicó que la finalidad de la enmienda era adaptar el texto a la práctica actual de proporcionar alimentos sin cargo alguno a las personas que trabajaban a bordo durante varias horas aunque vivían en el buque. Citó algunos ejemplos de gente de mar, incluidos los maquinistas y los prácticos, que no vivían a bordo pero podían llegar a trabajar muchas horas en un buque y que, al no contar con otra alternativa, tenían que comer a bordo.
- 659.** El Vicepresidente empleador se opuso a la enmienda.
- 660.** Los miembros gubernamentales de Dinamarca, Noruega y los Países Bajos consideraban que los arreglos en cuestión deberían abordarse en los convenios colectivos, y que no debía exigirse a los gobiernos interferir en este proceso.
- 661.** La representante del Secretario General señaló a la atención el contenido del párrafo 5 del artículo IV, en cuya segunda oración se preveía que «a menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa, dicho ejercicio podrá asegurarse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables, la práctica u otras medidas.» Habida cuenta de que la aplicación del Convenio podía hacerse efectiva por conducto de, entre otros medios, los convenios colectivos, consideraba que ello respondía a las preocupaciones expresadas por los miembros gubernamentales de Dinamarca, Noruega y los Países Bajos
- 662.** La miembro gubernamental de Dinamarca explicó que en su país los requisitos de los instrumentos internacionales entraban en efecto por vía de la legislación nacional pues, si bien se hacía gran hincapié en los convenios colectivos, éstos no cubrían a toda la gente de mar. Si la enmienda se adoptaba y el requisito debía reflejarse en una ley, el gobierno sería responsable de su aplicación y de toda queja que se formulara. Además, todos los buques, independientemente de su tamaño, se verían obligados a proporcionar instalaciones para la preparación de alimentos, lo que tendría significativas consecuencias a nivel de los costos.
- 663.** El miembro gubernamental de Sudáfrica se preguntó si debería establecerse un marco de tiempo, especificando un número de horas trabajadas a bordo por encima de las cuales la gente de mar tendría derecho a recibir alimentos sin cargo.
- 664.** El miembro gubernamental de Australia propuso una subenmienda encaminada a suprimir el término «de vida». Recordó que en la definición de gente de mar o marino recogida en el apartado f) del párrafo 1 del artículo 11, es decir, «toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio» los términos «trabajar y vivir» quedaban abarcados, por lo que resultarían redundantes en la presente disposición.
- 665.** El Vicepresidente trabajador apoyó la subenmienda propuesta por el miembro gubernamental de Australia.

-
- 666.** Los miembros gubernamentales de China, Chipre, República de Corea, Croacia, Emiratos Arabes Unidos, Estados Unidos, Francia, Ghana, Grecia, Kenya, Liberia, México, Nigeria, Pakistán, Federación de Rusia, Singapur, Suiza y Turquía, apoyaron la subenmienda.
- 667.** El Vicepresidente empleador también apoyó la subenmienda.
- 668.** La enmienda D.50 fue adoptada en su versión subenmendada.
- 669.** El párrafo 2 fue adoptado en su versión enmendada.
- 670.** El párrafo 3 fue adoptado sin modificaciones.
- 671.** La regla 3.2 fue adoptada en su versión enmendada.
- 672.** Los párrafos 1, 2, 3 y 4 de la norma A3.2 fueron adoptados sin modificaciones.
- 673.** El miembro gubernamental del Japón, que intervino también en nombre de los miembros gubernamentales de Australia, China, República de Corea, Filipinas, Pakistán y Singapur, presentó una enmienda (D.52) que tenía por objeto, después de las palabras «diez tripulantes», insertar la palabra «o» y, después de las palabras «por razón del», suprimir las palabras «número de miembros de la tripulación o del», en el párrafo 5. El texto, que era fruto de un acuerdo alcanzado en la CTMP entre el Grupo de los Empleadores y el Grupo de los Trabajadores, era confuso y con la enmienda sería en el aspecto lingüístico correcto. Consideraba que la referencia al «número de miembros de la tripulación» era redundante, puesto que equivalía prácticamente a la expresión «dotación de menos de diez tripulantes». Un texto poco claro podría dar lugar a problemas de interpretación y comprometer el proceso de ratificación.
- 674.** El Vicepresidente trabajador no apoyaba la enmienda. Tal y como estaba, el texto de la Oficina contenía un único criterio, a saber, los buques con una tripulación de menos de 10 miembros. Al introducir la palabra «o», la enmienda propuesta añadiría un segundo criterio, a saber, el área de navegación, que presumiblemente permitiría que un buque con 30 o más marinos no llevara, por ejemplo, un cocinero calificado a bordo.
- 675.** El miembro gubernamental del Reino Unido opinaba que la expresión «dotación prescrita», que figuraba en el texto de la Oficina, significaba la tripulación mínima necesaria, aunque nada impedía que un armador tuviese a bordo a más gente de mar de la necesaria. Solicitó una aclaración al Grupo de los Trabajadores sobre si se consideraba que diez era el número máximo de personas que podían trabajar a bordo.
- 676.** El miembro gubernamental de Singapur apoyó la enmienda y explicó que si se sustituía la palabra «o», que figuraba entre «número de miembros de la tripulación» y «área de navegación» por «y», el texto plantearía menos problemas.
- 677.** El miembro gubernamental de Noruega apoyaba el texto de la Oficina. No competía a los gobiernos, sino a los interlocutores sociales, intervenir en los asuntos relativos al bienestar de la gente de mar.
- 678.** El Vicepresidente empleador afirmó que el texto de la Oficina era parte de un acuerdo alcanzado en la CTMP, por lo que su Grupo no apoyaba la enmienda.
- 679.** El miembro gubernamental del Japón retiró la enmienda.
- 680.** El párrafo 5 de la norma A3.2 fue adoptado sin modificaciones.

-
- 681.** El Vicepresidente empleador presentó una enmienda (D.43) por la que se quería insertar el siguiente nuevo párrafo después del párrafo 5:

En circunstancias de extrema necesidad, la autoridad competente podrá conceder una exención para permitir que un cocinero no plenamente calificado preste servicio en un buque específico durante un período determinado, hasta el próximo puerto de escala apropiado o durante un período no superior a un mes, a condición de que la persona beneficiaria de dicha exención tenga las capacidades para desempeñarse adecuada y eficientemente en el puesto vacante, dando satisfacción a la autoridad competente.

- 682.** La propuesta permitía una exención especial que aquí se limitaba a un mes, parecida a la que estipulaba el Convenio de Formación (STCW), para los casos en que un cocinero calificado enfermase o se lesionase. La experiencia demostraba que reemplazar a una persona que trabajase a bordo requería cierto tiempo, dado que el departamento de personal tenía que buscar a un sustituto y preparar las autorizaciones de viaje y otras cuestiones administrativas pertinentes.
- 683.** El Vicepresidente trabajador no apoyó la enmienda.
- 684.** El miembro gubernamental de Suiza apoyó la enmienda y se refirió al Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69), que, en el párrafo 2 de su artículo 3 preveía posibles excepciones. El orador estimaba que debía ampliarse el plazo de un mes.
- 685.** El miembro gubernamental del Pakistán coincidía en que un mes era un período muy corto, y propuso que la exención se ampliara a 90 días.
- 686.** Los miembros gubernamentales de Alemania, Australia, Bahamas, Chile, China, Dinamarca, Egipto e Indonesia apoyaron la enmienda.
- 687.** El miembro gubernamental de Benin señaló que el texto propuesto podría contener incoherencias, ya que no era razonable esperar que un cocinero que no estuviera plenamente calificado pudiera ocupar esa vacante «adecuada y eficientemente».
- 688.** El miembro gubernamental de Nigeria estaba de acuerdo con la observación formulada por el miembro gubernamental de Benin y propuso que el Comité de Redacción examinara el texto.
- 689.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia se opuso a la enmienda, por considerar que el convenio ya preveía medidas de alimentación y servicio de fonda en circunstancias excepcionales.
- 690.** El Vicepresidente trabajador coincidía con que la enmienda abordaba una situación excepcional, si bien real: que no hubiera a bordo una persona calificada. Los requisitos mínimos contenidos en el párrafo 5 de la norma A3.2 también deberían aplicarse al suplente. El orador observó que la enmienda exigiría que se notificara del hecho a la autoridad competente y que ésta concediera la exención. El Grupo de los Trabajadores apoyaría la enmienda si se subenmendaba del modo siguiente:

En circunstancias de extrema necesidad, la autoridad competente podrá conceder una exención para permitir que un cocinero no plenamente calificado preste servicio en un buque específico durante un período determinado, hasta el próximo puerto de escala apropiado o durante un período no superior a un mes, a condición de que la persona beneficiaria de dicha exención haya recibido formación e instrucción en materias que incluyan la higiene alimentaria y la higiene personal, así como la manipulación y almacenamiento de víveres a bordo.

-
691. El Vicepresidente empleador aceptó la subenmienda.
692. El nuevo párrafo que sigue al párrafo 5 fue adoptado en su forma subenmendada.
693. Los párrafos 6 y 7 fueron adoptados sin modificaciones.
694. La norma A3.2 fue adoptada en su forma enmendada.
695. Las pautas B3.2, B3.2.1 y B3.2.2 fueron adoptadas sin modificaciones.
696. El Título 3 fue adoptado en su forma enmendada.

Título 4. Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social

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

697. La regla 4.1 fue adoptada sin modificaciones.
698. Los párrafos 1, 2 y 3 de la norma A4.1 fueron adoptados sin modificaciones.
699. El Vicepresidente trabajador presentó la enmienda D.100, patrocinada por los miembros trabajadores, cuyo objeto era insertar, al final del apartado *a)* del párrafo 4, las siguientes palabras: «Cuando no exista una guía médica nacional, en los buques deberá llevarse la *Guía médica internacional de a bordo*, publicada por la Organización Mundial de la Salud;». A este respecto, señaló a la atención de los asistentes el párrafo 4 de la nota 29 del Informe I (1A), en el que se indicaba que la OMS había propuesto la inclusión de la oración contenida en la enmienda.
700. El Vicepresidente empleador dijo que apoyaba la enmienda.
701. El miembro gubernamental del Reino Unido, interviniendo en nombre de los miembros gubernamentales de los Estados Miembros de la Comisión pertenecientes a la Unión Europea, así como en representación de los miembros gubernamentales de Bulgaria, Islandia, Noruega y Rumania, no apoyó la enmienda D.100 y expresó su preferencia por la enmienda D.112, presentada por los miembros gubernamentales de Luxemburgo, Países Bajos y Reino Unido, que otorgaba a las autoridades nacionales más flexibilidad con respecto a las guías médicas que debían utilizarse. En la práctica, muchos países utilizaban guías nacionales elaboradas por otros países.
702. Los miembros gubernamentales de Australia y las Bahamas estuvieron de acuerdo con el orador anterior y señalaron que sus países utilizaban la guía elaborada en el Reino Unido, ya que la consideraban más fácil de utilizar que la Guía de la OMS.
703. El miembro gubernamental de Malta añadió que, en los casos en que la tripulación de un buque estuviera compuesta fundamentalmente por gente de mar de un país determinado, podría ser más apropiada la guía médica de dicho país, con la que la tripulación estaba más familiarizada, que una guía internacional.
704. El Vicepresidente trabajador retiró la enmienda.

-
- 705.** El Vicepresidente empleador presentó la enmienda D.107, patrocinada por el Grupo de los Empleadores, cuyo propósito era insertar, después del apartado *b)* del párrafo 4, el siguiente nuevo apartado:

«los buques que no sean de pasaje, a los que se aplique el apartado *b)* de este párrafo 4, podrán llevar a bordo un enfermero o una enfermera titulados en lugar de un médico calificado cuando sus actividades tengan lugar únicamente dentro de la zona económica exclusiva de un Estado ribereño, a condición de que cuenten con un sistema que permita, dentro de un plazo de 24 horas, ya sea evacuar a una persona embarcada hacia un hospital de dicho Estado ribereño o transportar hasta el buque a un médico del Estado ribereño;»

La enmienda se basaba en una propuesta presentada por operadores que habitualmente no tomaban parte activa en el Grupo de los Empleadores y cuyo propósito era aportar respuestas a sus preocupaciones específicas. Los miembros del Grupo de los Empleadores habían formulado muchas preguntas a fin de determinar los motivos para presentar la enmienda, y se habían convencido de que esto era apropiado. Los contratistas marítimos que trabajaban en la industria minera y en la industria del gas y del petróleo en el mar dirigían las operaciones de diversos buques, incluidos los buques dedicados a la instalación de tuberías y los buques-grúa, muchos de los cuales estaban dotados de sistemas de autonavegación, a los que se aplicaría el nuevo convenio. Los buques más grandes transportaban a más de 100 personas, inclusive la tripulación marítima y el personal especializado necesario para realizar el trabajo al que se dedicaba el buque. Estas personas debían someterse a un examen médico y obtener un certificado de aptitud laboral antes de poder embarcarse. Esta categoría de buques maniobraba únicamente en la zona económica exclusiva (ZEE) de un Estado ribereño al tiempo que se dedicaba a su trabajo especializado. Por lo general, permanecían en el mar durante un largo período de tiempo, que a veces excedía de un año. El personal embarcaba y desembarcaba por lancha o helicóptero previstos a tales fines. Dado que el área de operaciones de los buques debía limitarse a la ZEE de un Estado ribereño, el tiempo de desplazamiento para llegar desde la costa hasta el buque y viceversa era limitado, en particular en el caso del transporte por helicóptero, que llevaría unas pocas horas como máximo. Esto significaba que, en caso de enfermedad grave repentina o de accidente grave, el paciente podría evacuarse a tierra por helicóptero, y el transporte por lancha se contemplaría como posibilidad alternativa. Asimismo, en caso de necesidad se llevaría un médico al buque. Dado que se autorizaba a los buques que transportaban a 100 personas o más a no llevar un médico a bordo en viajes de corta duración o de menos de cuatro días, no sólo era factible prever un máximo de 24 horas para evacuar a una persona o para llevar un médico a bordo de dicho buque, sino también razonable.

- 706.** El Vicepresidente trabajador comprendía la intención de la enmienda propuesta, pero indicó que planteaba ciertas dificultades. Introducía un área temática nueva y sustancial que no se había abordado en las discusiones anteriores. Además, señaló a la atención la segunda parte del apartado *b)* del párrafo 4, en el que se indicaba que «en la legislación nacional también deberá especificarse qué otros buques deben llevar un médico, teniendo en cuenta, entre otros factores, la duración, índole y condiciones de la travesía y el número de marinos a bordo». Si bien admitía que el apartado *b)* del párrafo 4 no había sido redactado con miras a cubrir los tipos de buques a los que aludía el Grupo de los Empleadores, en el párrafo ya podrían quedar contempladas sus necesidades. También subrayó que quienes tripulaban los buques en cuestión trabajaban en un medio ambiente muy hostil, en el cual se corría un riesgo elevado de lesión grave. En tales casos, la posibilidad de evacuación por helicóptero dentro de las 24 horas, siempre y cuando las condiciones meteorológicas lo permitieran, era incierta. Además, el término zonas económicas exclusivas (ZEE) planteaba dificultades pues en ciertos casos se interpretaba que dichas zonas se extendían hasta abarcar 200 millas. El término preferible sería «aguas territoriales». El período propuesto en el cual debería evacuarse a una persona o trasladar a un médico al buque debería ser de cuatro horas en lugar de 24. Si bien el Grupo de los

Trabajadores no respaldaba la enmienda en su formulación actual, estaba dispuesto a analizar los temas planteados sobre esta categoría de buques a fin de encontrar una solución, posiblemente en el contexto de un pequeño grupo de trabajo que determinara si en realidad se necesitaba otro párrafo para tratar la cuestión y, de ser así, si era preciso plantearlo en un lenguaje tan complejo. Finalizó observando que se trataba de una enmienda sustancial a un texto ya elaborado.

- 707.** El miembro gubernamental del Congo apoyó la enmienda y se mostró dispuesto a integrar el grupo de trabajo informal. Basándose en la experiencia de su país en su calidad de productor de petróleo, indicó que era preciso abordar seriamente los problemas que entrañaban estas situaciones. En particular, en este tipo de operación la gestión de los asuntos relativos a la seguridad y la salud era compleja.
- 708.** El miembro gubernamental del Reino Unido, haciendo uso de la palabra en nombre de los miembros gubernamentales de los Estados Miembros de la Comisión pertenecientes a la Unión Europea, así como de los miembros gubernamentales de Bulgaria, Islandia, Noruega y Rumania, reconoció también la existencia de las dificultades a que aludía el Vicepresidente trabajador, en particular, la relativa al medio ambiente hostil, la posibilidad de afrontar condiciones meteorológicas muy adversas y la interrelación con el apartado *b)* del párrafo 4. También planteó la cuestión de los términos extraídos de la UNCLOS y se mostró preocupado por la propuesta de utilizar la expresión «aguas territoriales». Además, se preguntaba si no sería más adecuado contar con un auxiliar médico que una enfermera titulada. Ofreció los conocimientos especializados de su delegación para ayudar al grupo de trabajo informal.
- 709.** El miembro gubernamental de Brasil también manifestó su preocupación en cuanto a que tales situaciones ya estuviesen tratadas en la UNCLOS. Las operaciones de producción de petróleo de este tipo eran peligrosas y, por lo tanto, cuestionó que se previera la presencia de una enfermera titulada y no de un médico calificado.
- 710.** Los miembros gubernamentales de Australia y las Bahamas señalaron que, en la medida en que los buques a los que se refería la enmienda operaban completamente dentro de la ZEE de un Estado ribereño, no quedaban enmarcados en las disposiciones del apartado *b)* del párrafo 4, que sólo era aplicable a los buques que habitualmente realizaban viajes internacionales. Por lo tanto, la enmienda no era necesaria.
- 711.** El miembro gubernamental de Noruega sugirió utilizar el término «plataforma continental» para reemplazar el término «zona económica exclusiva».
- 712.** El miembro gubernamental de Grecia señaló que, si se creaba un grupo de trabajo informal, la enmienda D.107 debía retirarse y que el grupo de trabajo debía determinar la redacción adecuada del apartado *b)* del párrafo 4 a fin de que se abordara la cuestión planteada.
- 713.** El Presidente indicó que se crearía un grupo de trabajo informal para examinar la cuestión, formado por miembros con conocimientos especializados sobre la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar, la industria petrolera y la industria del gas, así como de la profesión médica. Este grupo de trabajo no tendría ninguna limitación en cuanto al producto final, pero debería determinar si el lenguaje utilizado en la enmienda era correcto o si el apartado *b)* del párrafo 4 contemplaba la cuestión o podría ser adaptado para que lo hiciera. El grupo de trabajo informal estaría compuesto por miembros del Grupo de los Trabajadores y el Grupo de los Empleadores y por los miembros gubernamentales de Australia, Brasil, Congo, México, Noruega y el Reino Unido.

-
- 714.** El miembro gubernamental de Australia, que presidió el grupo de trabajo informal encargado de examinar la enmienda D.107, comunicó a la Comisión el nuevo texto (COT/D.5) propuesto por el grupo, que debía insertarse como apartado nuevo después del apartado *b*):

Para los buques que no sean de pasaje y lleven a bordo a 100 personas o más, la autoridad competente del Miembro con jurisdicción determinará, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, si pueden llevar a bordo a un enfermero o enfermera o a un auxiliar paramédico de enfermería titulados, en lugar de un médico calificado, cuando sus actividades tengan lugar únicamente dentro de las aguas jurisdiccionales del Miembro, a condición de que cuenten con un sistema que permita, dentro de un plazo de 12 horas, ya sea evacuar a una persona embarcada hacia un hospital de dicho Miembro o transportar a un médico desde el Miembro hasta el buque.

- 715.** Explicó que la tarea había consistido en determinar si ciertas embarcaciones utilizadas en las explotaciones petrolíferas marinas, como las balsas para el lanzamiento de tubos y las plataformas petroleras podrían quedar comprendidas en el ámbito de aplicación del apartado *b*) del párrafo 4 de la norma A4.1. A este respecto, el grupo de trabajo informal abordó tres cuestiones principales: «¿abarcaba el apartado *b*) del párrafo 4 este tipo de buque?, ¿era acaso necesario añadir un nuevo párrafo? y si así era, ¿cómo debía redactarse? Una gran mayoría de gobiernos consideró que dicho tipo de buque estaba cubierto por los instrumentos normativos existentes, incluido el Convenio SOLAS, y que intentar encontrar una solución con prisas a estas alturas de la Conferencia podría causar más problemas de los que merecía la pena. El Grupo de los Trabajadores se hacía cargo de las inquietudes del Grupo de los Empleadores, pero no deseaba cambiar el texto de la Oficina.
- 716.** El Vicepresidente empleador agradeció la labor de preparación del texto en términos tan constructivos. No obstante, tenía la intención de retirar la enmienda D.107, puesto que, según tenía entendido, no contaba con el apoyo del Grupo Gubernamental.
- 717.** El Vicepresidente trabajador reconoció que la enmienda de los armadores estaba destinada a una categoría de buque que el convenio no abarcaba de forma específica. En estas circunstancias, consideraría apropiado retirar la enmienda.
- 718.** El miembro gubernamental del Congo, que se oponía a la enmienda, hizo hincapié en el hecho de que su país se encontraba entre los que desarrollaban una intensa actividad marítima. También señaló lo difícil que era promover la cooperación entre Estados ribereños como el suyo y Estados del pabellón, y agradeció la resolución de la OMI, de noviembre de 1999, por la cual se enmendaría el Convenio de Formación (STCW) para dar cabida a personas que no abarcaba en su versión actual. Hizo un llamamiento a la OIT y a la OIM para que, juntas, determinaran los casos especiales que tal vez deberían abordarse en labores futuras.
- 719.** El miembro gubernamental de Noruega señaló que, a su juicio, la enmienda era innecesaria. El apartado *b*) sólo se aplicaba a los viajes internacionales, y Noruega estimaba que la actividad mencionada en la enmienda no podía considerarse viajes internacionales.
- 720.** Los miembros gubernamentales de los Emiratos Arabes Unidos y Liberia se opusieron a la enmienda.
- 721.** El Vicepresidente empleador dio las gracias a quienes habían participado en la búsqueda de una solución a la cuestión planteada por su Grupo y retiró la enmienda.

-
- 722.** El miembro gubernamental de Grecia presentó la enmienda D.111, patrocinada por los miembros gubernamentales de Dinamarca, Grecia y el Reino Unido, la que tenía por objeto sustituir, en el apartado *d*), las palabras «entre un buque y las personas que desde tierra brindan el asesoramiento» por las palabras «procedentes de quienes desde tierra brindan el asesoramiento». Con esta enmienda se pretendía abordar la cuestión planteada en reuniones anteriores, esto es, que a causa del modo de cobro de las llamadas por radio o por satélite, algunos armadores pudieran acabar cargando el costo de la comunicación al servicio médico. Estaba claro que la consulta médica a cargo de un especialista era gratuita y que la institución que la prestaba no cobraría sus comunicaciones al buque, pero no debería correr con el costo de la comunicación original desde el buque. En su alocución de apertura, el orador se había centrado en la necesidad de resolver cuestiones que plantearían obstáculos a la ratificación del proyecto de convenio. Si la presente enmienda no se adoptara, prevalecería un obstáculo en el instrumento que podría impedir la ratificación del instrumento por parte de algunos países.
- 723.** El Vicepresidente empleador recordó que la misma cuestión ya se había debatido antes de la adopción del Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm.164), de donde se había extraído el texto que figuraba en el apartado *d*) del párrafo 4. En reuniones anteriores, se había acordado que no se cambiaría el texto de los convenios más recientes, a saber, los adoptados durante los 20 últimos años. Su Grupo prefería respetar dicha decisión, por lo que se opuso a la enmienda.
- 724.** El Vicepresidente trabajador consideraba que la enmienda implicaría un cambio de énfasis. El apartado *d*) del párrafo 4 establecía que la autoridad competente asegurase, mediante un sistema preestablecido, que en cualquier hora del día o de la noche, los buques en alta mar pudiesen efectuar consultas médicas por radio o por satélite, incluido el asesoramiento de especialistas. En alta mar, los teléfonos móviles no funcionaban, no había médicos a bordo, las instalaciones hospitalarias estaban fuera del alcance y la comunicación por radio o satélite era el único medio para contactar a un especialista. El sistema estaba pensado para casos graves de enfermedad o lesión, en cuyo caso se solicitaría la autorización del capitán para llamar a tierra y obtener asesoramiento médico. Era de vital importancia evitar situaciones en las que el capitán tuviera que preocuparse por cuestiones de presupuesto y que la obtención del asesoramiento técnico pudiera depender de una decisión comercial. Así pues, el texto actual de la Oficina debería conservarse por las razones indicadas por el Vicepresidente empleador. También les preocupaba la cuestión de las comunicaciones por radio de 2 vías y las consecuencias de los capítulos 4 y 5 del Convenio SOLAS. Los Estados del pabellón no deberían tener reparos en pagar el costo de una comunicación por satélite cuando un marino herido necesitara asesoramiento médico.
- 725.** El miembro gubernamental de los Emiratos Arabes Unidos señaló que las enmiendas D.111 y D.105 versaban sobre el mismo apartado y prácticamente sobre la misma cuestión. A su juicio, la adopción de la enmienda D.111 tendría efectos indeseables, puesto que podría obligar a distinguir entre situaciones graves de emergencia, en las que las llamadas para efectuar consultas médicas deberían ser gratuitas, y situaciones que no fueran graves, cuando las llamadas se cobrarían. A este respecto, la enmienda D.105 ofrecía una solución de compromiso, a saber, que el marino no tendría que sufragar el costo de la llamada.
- 726.** El miembro gubernamental de Croacia preguntó si el término «autoridad competente» que figuraba en el apartado *d*) del párrafo 4 se refería al Estado del pabellón o al Estado ribereño.
- 727.** El miembro gubernamental de Grecia repuso que la autoridad competente no estaba vinculada al Estado del pabellón o al Estado ribereño. Todos los Miembros ratificantes tendrían que aplicar la disposición.

-
- 728.** El miembro gubernamental de Alemania hizo hincapié en que no se estaba cuestionando el derecho de la gente de mar a consultar a un médico. De lo que se trataba era de determinar si el Estado que ofrecía la consulta médica de forma gratuita debía correr el riesgo de tener que pagar los gastos de la comunicación posteriormente. Era evidente que esos gastos no debían correr por cuenta de la gente de mar, pero tampoco por el Estado que proporcionara la consulta. En lo tocante al acuerdo que se había alcanzado previamente de no modificar el texto de convenios adoptados recientemente, era preciso tener en cuenta los vertiginosos avances habidos en los últimos 20 años en el ámbito de las telecomunicaciones. Por consiguiente, el orador apoyaba la enmienda D.111.
- 729.** El miembro gubernamental de Chipre se refirió a posibles problemas de idioma que pudieran afectar a los miembros extranjeros de la tripulación, los cuales, en una situación de emergencia, preferirían consultar a un médico que hablara su propio idioma. Eso implicaría tener que consultar con sistemas médicos de otros países. Dado que la adopción de la enmienda D.111 entrañaría una serie de cargas administrativas, el orador expresó su preferencia por la enmienda D.105.
- 730.** El miembro gubernamental del Reino Unido subrayó que no se trataba de reducir los servicios que prestaba el Estado a los buques que necesitaran asesoramiento médico de urgencias, los que se proporcionarían sin cargo alguno. Además, si el Estado no pudiera proporcionar acceso a esa consulta médica de forma inmediata, volvería a llamar al buque, corriendo con los gastos. El propósito de la enmienda era evitar situaciones en que el armador, tras haber consultado con un médico, enviara al Estado la factura por la llamada efectuada para realizar la consulta. Ello sería injusto para el Estado que había proporcionado gratuitamente un asesoramiento médico necesario para salvar vidas.
- 731.** El Vicepresidente trabajador señaló que, según el proyecto de convenio, las consultas médicas, incluida la transmisión de mensajes médicos por radio o por satélite entre un buque y las personas que desde tierra brindaban el asesoramiento, deberían ser gratuitas para todos los buques, independientemente del pabellón que enarbolaran. Eso significaba que ni el marino ni el armador tendrían que hacer frente a los gastos derivados de ello. Si la enmienda D.105 se adoptaba, la gente de mar seguiría recibiendo asesoramiento médico sin cargo alguno, pero el armador tendría que sufragar los gastos de la comunicación establecida entre el buque y los servicios en tierra. El Grupo de los Trabajadores deseaba evitar una situación en que hubiera que tomar una decisión de carácter comercial antes de efectuar la llamada para realizar la consulta médica con respecto a un marino lesionado. En muchos buques, tales consideraciones financieras influirían a la hora de decidir si tales llamadas se efectuarían o no.
- 732.** El Vicepresidente empleador observó que las llamadas de emergencia para recibir asesoramiento médico eran gratuitas en cualquiera de los casos. Los armadores hacían frente a un enorme gasto médico, que incluía el suministro de equipos médicos, pero no tenían inconveniente en cumplir con su responsabilidad a ese respecto.
- 733.** El miembro gubernamental de Grecia retiró la enmienda D.111, pero sugirió que una vez que el convenio entrara en vigor y se dispusiera de más información, quizá valiera la pena volver a examinar esa cuestión.
- 734.** El miembro gubernamental de Noruega presentó la enmienda D.105, patrocinada por los miembros gubernamentales de la República de Corea y Noruega, que tenía por objeto reemplazar, en el apartado *d)* del párrafo 4 de la norma A4.1, las palabras «todos los buques, independientemente del pabellón que enarbolan» por las palabras «la gente de mar a bordo». El texto del proyecto de convenio se había basado en el Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987, que había sido ratificado por sólo 14 países, incluido su propio país. En virtud del nuevo convenio se

exigiría que todo Miembro ratificante asegurara que disponía de un sistema de este tipo. La prestación de los correspondientes servicios podría ser asumida directamente por el gobierno; ahora bien, si el Estado del pabellón no prestaba los servicios correspondientes en forma directa, los armadores podrían contratar servicios médicos privados. La enmienda permitía transferir la responsabilidad al armador. Ello podría eliminar un obstáculo potencial a la ratificación.

- 735.** El miembro gubernamental de los Emiratos Arabes Unidos apoyó la enmienda.
- 736.** El miembro gubernamental de Dinamarca se opuso a la misma, por considerar que el asesoramiento médico debía ser gratuito para todos los buques.
- 737.** El miembro gubernamental de la República de Corea señaló que el texto de la Oficina se había redactado antes de la adopción del sistema GMDSS, en el marco del Convenio SOLAS. Hasta entonces, la mayoría de los sistemas de telecomunicaciones habían sido sistemas públicos. Sin embargo, el sector privado ya estaba operando sistemas de telecomunicaciones. Los gobiernos se encontrarían en la situación de tener que asignar recursos para cubrir el costo del servicio de radiocomunicaciones o comunicaciones satelitales prestados por empresas privadas, sin contar con los medios para controlar esos costos.
- 738.** El miembro gubernamental de Chipre planteó la cuestión de si la prestación de esos servicios era responsabilidad exclusiva del Estado del pabellón, o si también debería intervenir el país de residencia del marino, sobre todo habida cuenta de los problemas de comunicación lingüística que podrían plantearse entre tripulaciones de nacionalidades mixtas, en especial en situaciones de emergencia.
- 739.** El Vicepresidente trabajador dijo que prefería el texto de la Oficina.
- 740.** El Vicepresidente empleador también prefería el texto de la Oficina.
- 741.** Los miembros gubernamentales de la República de Corea y Noruega retiraron la enmienda.
- 742.** El párrafo 4 fue adoptado sin enmiendas.
- 743.** La norma A4.1 fue adoptada sin enmiendas.
- 744.** La pauta B4.1 y los párrafos 1, 2 y 3 de la pauta B4.1.1 fueron adoptados sin enmiendas.
- 745.** El miembro gubernamental de los Países Bajos presentó la enmienda D.112, patrocinada por los miembros gubernamentales de Luxemburgo, los Países Bajos y el Reino Unido, que tenía por objeto sustituir, en el párrafo 4 de la pauta B4.1.1, después de las palabras «utilizada a nivel nacional», el resto de la oración con el texto «y al determinar el contenido del botiquín y el equipo médico, la autoridad competente debería tener en cuenta las recomendaciones internacionales en la materia, incluida la última edición de la *Guía médica internacional de a bordo*, publicada por la Organización Mundial de la Salud, y otras guías mencionadas en el párrafo 2 de la presente pauta». Se trataba de velar por que se utilizara la versión más reciente de la *Guía médica internacional de a bordo* no sólo para adoptar o revisar la guía médica del buque empleada a nivel nacional, según se preveía en el texto de la Oficina, sino también para determinar el contenido del botiquín y el equipo médico que se llevaba a bordo.
- 746.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador estuvieron de acuerdo con la enmienda.
- 747.** La enmienda D.112 fue adoptada.

-
748. El párrafo 4 fue adoptado en su forma enmendada.
749. Los párrafos 5 y 6 fueron adoptados sin modificaciones.
750. Las pautas B4.1.1, B4.1.2 y los párrafos 1 y 2 de la pauta B4.1.3 fueron adoptados sin modificaciones.
751. La enmienda D.114, patrocinada por los miembros gubernamentales de Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia, tenía por objeto sustituir, en el párrafo 3 de la pauta B4.1.3, las palabras «de los puertos» por las palabras «en tierra».
752. La enmienda fue adoptada por consenso.
753. El párrafo 3 fue adoptado en su forma enmendada.
754. La pauta B4.1.3 fue adoptada sin modificaciones.
755. A petición del Presidente, un miembro de la secretaría explicó que la enmienda D.110, patrocinada por los miembros gubernamentales de Argentina, Brasil, Chile, Cuba, México, Panamá y la República Bolivariana de Venezuela, podría haber estado motivada por una traducción errónea al español y al francés, en el apartado *b)* del párrafo 1 de la pauta B4.1.4. El texto inglés proponía adoptar dos medidas: «aprovechar al máximo» todos los buques con médico a bordo y los buques «estacionados» («stationing») en el mar que pudieran ofrecer servicios hospitalarios y medios de salvamento. Sin embargo, en la traducción al español y al francés se había dado por supuesto que «stationing» no era una acción, sino simplemente un adjetivo más para describir una situación de los buques en el mar.
756. La Comisión remitió esta cuestión al Comité de Redacción.
757. La pauta B4.1.4 fue adoptada sin modificaciones.
758. La pauta B4.1.5 fue adoptada sin modificaciones.

Regla 4.2 – Responsabilidad de los armadores

759. La regla 4.2 fue adoptada sin modificaciones.
760. Los párrafos 1 y 2 de la norma A4.2 fueron adoptados sin modificaciones.
761. El miembro gubernamental de Noruega, interviniendo asimismo en nombre del miembro gubernamental de la República de Corea, presentó la enmienda D.104, cuyo objetivo era sustituir las palabras «sea desembarcada en el territorio de un Estado que no sea el Miembro competente» por las palabras «cuando la gente de mar se haya beneficiado del derecho a la repatriación», en el apartado *a)* del párrafo 3 de la norma A4.2. Explicó que la enmienda sólo se refería a los derechos de la gente de mar previstos en el presente convenio; en muchos casos, la legislación nacional y los convenios colectivos ofrecían prestaciones adicionales. El texto de la Oficina parecía basarse en el supuesto de que los marinos eran residentes del Estado del pabellón. El término «Miembro» no hacía referencia al país de residencia de la gente de mar, sino al Estado del pabellón. Dado que esto podía ser muy injusto para la gente de mar, su delegación propuso enmendar el texto

para asegurar que los marinos extranjeros conservarían su derecho a recibir la totalidad del salario hasta que hubieran sido repatriados.

- 762.** El Vicepresidente empleador estuvo plenamente de acuerdo con la lógica subyacente a la enmienda, pero propuso una subenmienda que, a su juicio, aclaraba la cuestión: el texto presentado en la enmienda D.104 se sustituiría por las palabras «hasta que hayan sido repatriados de conformidad con el apartado c) del párrafo 2 de la norma A2.5».
- 763.** El Vicepresidente trabajador dijo que prefería la enmienda original, ya que era más directa.
- 764.** El Vicepresidente empleador retiró la subenmienda.
- 765.** La enmienda D.104 fue adoptada.
- 766.** El apartado a) del párrafo 3 de la norma A4.2 fue adoptado en su forma enmendada.
- 767.** El apartado b) del párrafo 3 y el párrafo 4 fueron adoptados sin modificaciones.
- 768.** El apartado a) del párrafo 5 fue adoptado sin modificaciones.
- 769.** Los miembros trabajadores presentaron la enmienda D.99, encaminada a sustituir en el apartado b) del párrafo 5 de la norma A4.2 las palabras «un acto voluntario, o a una falta intencional o la mala conducta» por las palabras «la conducta indebida deliberada». Los miembros gubernamentales de la República de Corea y de los Emiratos Arabes Unidos habían presentado una enmienda idéntica (D.106).
- 770.** El miembro gubernamental del Japón pidió que la Oficina aclarara si el término «conducta indebida deliberada» incluía «negligencia grave».
- 771.** La representante del Secretario General explicó que si se adoptaran las dos enmiendas, la disposición únicamente excluiría la responsabilidad en el caso de «conducta indebida deliberada». En lo que atañe a la cuestión planteada por el miembro gubernamental del Japón acerca de si una «conducta indebida deliberada» incluía los casos de «negligencia grave», dijo que la legislación nacional de cada país utilizaba una terminología diferente, y que podía atribuirse significados distintos a ambos términos. El término «grave» era muy variable, de modo que sería preferible utilizar la expresión «conducta indebida deliberada», formado por dos términos, «conducta indebida» y el calificativo «deliberada». Estos parecían estar claros, en particular teniendo en cuenta que había que interpretarlos de un modo restringido, ya que incidían sobre los derechos de la gente de mar. El término «deliberada» denotaba intención, y, por consiguiente, iba más allá de la mera negligencia. «Conducta indebida», definido en términos sencillos, significaba hacer algo que no debía hacerse. Tomadas en conjunto, las palabras «conducta indebida deliberada» expresaban también la idea de hacer algo intencionadamente, a sabiendas de que dicho acto intencionado podría tener por efecto una lesión o una enfermedad grave, «con una despreocupación totalmente injustificada e irresponsable por sus posibles consecuencias», para utilizar términos judiciales. En función de la jurisprudencia de cada país y de la terminología jurídica utilizada en cada caso, podría considerarse que el término «negligencia grave» contenía esos dos elementos, a saber, hacer algo que no debía hacerse, de forma intencionada y a sabiendas de cuál podía ser su resultado, o con una despreocupación totalmente injustificada e irresponsable por sus posibles consecuencias. Era obvio que esos elementos no se encontraban presentes en un simple acto de negligencia». Ahora bien, si, se partía del supuesto de que en la legislación o la práctica nacionales el concepto «negligencia grave» incluía ambos elementos, parecía razonable que entrara en la definición de «conducta indebida deliberada».

-
772. El miembro gubernamental del Japón dijo que, en vista de la explicación aportada por la Oficina, su delegación apoyaba plenamente la enmienda.
773. El Vicepresidente trabajador también expresó el apoyo de su Grupo.
774. El miembro gubernamental de Chipre dijo que, si bien era partidario de la enmienda, su país había efectuado un estudio al respecto en el contexto de las deliberaciones sobre la directiva de la Unión Europea relativa a la contaminación accidental y había llegado a la conclusión de que el término «negligencia grave» no estaba reconocido internacionalmente, mientras que «conducta indebida deliberada» estaba claramente definido como término jurídico. Los miembros gubernamentales de Irlanda y Nigeria también apoyaron la enmienda.
775. Las enmiendas D.99 y D.106 fueron adoptadas.
776. El apartado *b)* del párrafo 5 de la norma A4.2 fue adoptado en su forma enmendada.
777. El apartado *c)* del párrafo 5 y los párrafos 6 y 7 fueron adoptados sin modificaciones.
778. La norma A4.2 fue adoptada en su versión enmendada.
779. El Vicepresidente empleador retiró la enmienda D.108.
780. La pauta B4.2 fue adoptada sin modificaciones.

Regla 4.3 – Protección de la salud y la seguridad y prevención de accidentes

781. La regla 4.3 fue adoptada sin modificaciones.
782. El párrafo 1 de la norma A4.3 y los apartados *a)*, *b)* y *c)* del párrafo 2 fueron adoptados sin modificaciones.
783. El miembro gubernamental del Reino Unido, hablando asimismo en representación de los miembros gubernamentales de Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia, presentó la enmienda D.113, cuyo propósito era añadir, al final del apartado *d)* del párrafo 2, las palabras «, cuando tal comité exista». Observó que el texto actual del párrafo 2 se basaba en gran medida en el artículo 7 del Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134). Ahora bien, no siempre podría ser necesario un comité de seguridad, en particular en buques pequeños con pocos marinos, en los que tal vez sólo se hubiera designado a un responsable.
784. El Vicepresidente empleador apoyó la enmienda.
785. El Vicepresidente trabajador se opuso firmemente a la enmienda, ya que cambiaría el propósito del texto; en efecto, podría dar a entender que los buques más grandes tampoco necesitarían comités de seguridad. Observó que, si se adoptaba este texto revisado, algunos Estados o armadores podrían utilizar la expresión «equivalencia sustancial» para evitar que el personal participara en la cultura de seguridad del buque, incluso en buques más grandes. En el caso de los buques pequeños, estaba claro que los representantes encargados de las cuestiones de seguridad podrían designarse, en lugar de elegirse; sin embargo, en la norma quedaba implícito que debería haber un comité, y que eran esenciales la

participación y el compromiso de la tripulación en relación con la cultura de seguridad a bordo del buque. En la OMI y la OIT, todas las partes estaban realizando grandes esfuerzos para fomentar una cultura de seguridad, y la idea de contar con comités de seguridad era inherente a toda esta labor. El texto de la Oficina era obra de un pequeño grupo de trabajo de la CTMP, que se había aprobado sin objeciones.

- 786.** El miembro gubernamental de Liberia apoyó la enmienda.
- 787.** El miembro gubernamental del Reino Unido preguntó si sería útil enmendar el texto, especificando un número mínimo de marinos por encima del cual se exigiría un comité de seguridad. El Vicepresidente trabajador propuso que este número fuera de cuatro marinos.
- 788.** El miembro gubernamental de Grecia hizo notar cuál era el propósito de la disposición original que figuraba en el artículo VII del Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134), y recordó que el actual proceso tenía por objeto la refundición.
- 789.** El miembro gubernamental de Alemania pidió que se aclarara si el proyecto de convenio estipulaba la obligación de establecer un comité de seguridad.
- 790.** La representante del Secretario General respondió que, tal como estaba redactado actualmente, el apartado *d*), del párrafo 2, de la norma A4.3 entrañaba claramente la obligación de establecer un comité de seguridad.
- 791.** El miembro gubernamental de Alemania señaló que si la norma exigía que el buque tuviera un comité de seguridad, entonces la enmienda no tenía sentido.
- 792.** La representante del Secretario General respondió que la enmienda tendría sentido si suavizaba dicha obligación. Se aportarían respuestas a las preocupaciones expresadas por la Comisión añadiéndose una disposición que estableciera parámetros, por ejemplo, especificando el número de marinos por encima del cual se exigiría un comité de seguridad.
- 793.** El miembro gubernamental de las Bahamas dijo que él había comprendido que en el Convenio sobre prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134), no se estipulaba la obligación de establecer un comité de seguridad, y que, por tanto, el texto de la Oficina reforzaba la obligación del Miembro. Por ende, apoyó la enmienda.
- 794.** El miembro gubernamental del Reino Unido propuso una subenmienda con la siguiente redacción: «Deberán crearse comités de esta índole en todo buque a bordo del cual haya por lo menos cinco marinos».
- 795.** Los miembros gubernamentales de Austria y Dinamarca apoyaron la subenmienda.
- 796.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador también aceptaron la subenmienda.
- 797.** La enmienda D.113 fue adoptada en su forma subenmendada.
- 798.** El apartado *d*) del párrafo 2 de la norma A4.3 fue adoptado en su forma enmendada.
- 799.** Los párrafos 3, 4, 5, 6, 7 y 8 fueron adoptados sin modificaciones.
- 800.** La norma A4.3 fue adoptada en su versión enmendada.

-
- 801.** La pauta B4.3, así como el párrafo 1 y los apartados *a)*, *b)* y *c)* del párrafo 2 de la pauta B4.3.1 fueron adoptados sin modificaciones.
- 802.** El miembro gubernamental de China, que también intervino en nombre de los miembros gubernamentales de la República de Corea, Emiratos Arabes Unidos, Japón, Filipinas, Malasia, Pakistán y Singapur, presentó la enmienda D.109, que tenía por objeto insertar entre los apartados *c)* y *d)* el siguiente nuevo apartado: «los efectos de la temperatura extremadamente baja o extremadamente alta de toda superficie con la que los marinos puedan estar en contacto;». Explicó que se pretendía incluir las temperaturas extremas entre los factores de riesgo que figuraban en la lista del párrafo 2. Existían superficies de ese tipo, y el riesgo era real para los marinos que se ocupaban de la reparación o mantenimiento de equipos, como por ejemplo los de calefacción y refrigeración para la carga.
- 803.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron la enmienda.
- 804.** El miembro gubernamental de Turquía también apoyó la enmienda.
- 805.** La enmienda D.109 fue adoptada.
- 806.** Todos los apartados restantes del párrafo 2, así como los párrafos 3 y 4, fueron adoptados sin modificaciones.
- 807.** La pauta B4.3.1 fue adoptada en su versión enmendada.
- 808.** Las pautas B4.3.2, B4.3.3, B4.3.4, B4.3.5, B4.3.6, B4.3.7, B4.3.8, B4.3.9, B4.3.10 y B4.3.11 fueron adoptadas sin modificaciones.

Regla 4.4 – Acceso a instalaciones de bienestar en tierra

- 809.** La regla 4.4 fue adoptada sin modificaciones.
- 810.** El párrafo 1 de la norma A.4.4 fue adoptado sin modificaciones.
- 811.** El miembro gubernamental de Liberia, interviniendo también en nombre de los miembros gubernamentales de las Bahamas, Canadá y los Estados Unidos, presentó la enmienda D.115, que tenía por objeto insertar, en el párrafo 2 de la norma A4.4, las palabras «y con las comisiones de bienestar, cuando las hubiere» después de las palabras «gente de mar interesadas». Explicó que con esta enmienda se conseguiría armonizar lo dispuesto en el párrafo 2 con otras disposiciones del convenio, en particular el párrafo 3 de la misma norma y la pauta B4.4.3, que preveía promover la creación de instalaciones de bienestar y el establecimiento de comisiones de bienestar.
- 812.** El Vicepresidente empleador apoyó la enmienda.
- 813.** El Vicepresidente trabajador se opuso a la enmienda, ya que los mecanismos de consulta tripartitos del convenio estaban claros. Toda promoción del establecimiento de comisiones de bienestar debería canalizarse a través de las estructuras tripartitas existentes en las que participaban los gobiernos, los empresarios y los trabajadores. A este respecto, señaló a la atención de los presentes el párrafo 2 de la pauta B4.4.3, que disponía que las comisiones de bienestar deberían incluir entre sus miembros a representantes de las organizaciones de armadores y de gente de mar. Por consiguiente, su Grupo prefería el texto de la Oficina.

-
- 814.** Los miembros gubernamentales de Arabia Saudita, Dinamarca, Grecia, Namibia, Noruega, y Pakistán también se opusieron a la enmienda.
- 815.** El miembro gubernamental de las Bahamas apoyó la enmienda. Estuvo de acuerdo en que era necesario celebrar consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar. Esto no excluía la posibilidad de que, cuando existieran otras organizaciones relacionadas con la prestación de servicios de bienestar, éstas también deberían participar en las consultas.
- 816.** Los miembros gubernamentales del Canadá y Estados Unidos suscribieron esta opinión y expresaron su voluntad de proporcionar un mayor apoyo a las numerosas organizaciones de gente de mar de sus países respectivos.
- 817.** Los miembros gubernamentales de la Jamahiriya Árabe Libia y la Federación de Rusia apoyaron la enmienda, pues consideraban que ninguna organización debería quedar excluida de las consultas.
- 818.** El miembro gubernamental de la República de Corea dijo que no podía entender la oposición del Grupo de los Trabajadores, ya que el párrafo 3 de la norma A4.4 tenía por objeto fomentar el establecimiento de comisiones de bienestar, por lo que las consultas entabladas con las mismas redundarían en beneficio de todos.
- 819.** El miembro gubernamental de Liberia también expresó su sorpresa ante la reacción del Grupo de los Trabajadores. Muchas organizaciones caritativas prestaban servicios en beneficio de la gente de mar; junto con los interlocutores sociales, éstas estaban incluidas en las comisiones de bienestar. Dado que participaban en la prestación de servicios de bienestar, era importante entablar consultas con las mismas en el contexto del párrafo 2 de la norma A4.4.
- 820.** El Vicepresidente trabajador respondió que las comisiones de bienestar podrían significar diferentes cosas en distintos países. Se diferenciaban en su marco constitucional, objetivos e intenciones. Por lo tanto, era importante que las consultas entabladas en el marco del párrafo 2 de la norma A4.4 fueran tripartitas. Recordó que, en los debates preliminares, su Grupo había pedido inicialmente a los gobiernos que financiaran las instalaciones de bienestar. Sin embargo, los gobiernos se habían opuesto a ello, porque no querían tener que colaborar con organizaciones caritativas. En la práctica, algunos gobiernos contribuían a la financiación de las instalaciones de bienestar, y lo mismo hacía la Federación Naviera Internacional, que utilizaba sus recursos de conformidad con sus convicciones, aportando fondos considerables.
- 821.** El miembro gubernamental de Liberia retiró la enmienda.
- 822.** Los párrafos 2 y 3 de la norma A4.4 fueron adoptados sin modificaciones.
- 823.** La norma A4.4 fue adoptada sin modificaciones.
- 824.** Las pautas B4.4, B4.4.1, B4.4.2, B4.4.3, B4.4.4, B4.4.5 y B4.4.6 fueron adoptadas sin modificaciones.

Regla 4.5 – Seguridad social

- 825.** La regla 4.5 fue adoptada sin modificaciones.
- 826.** La norma A4.5 fue adoptada sin modificaciones.

827. La pauta B4.5 fue adoptada sin modificaciones.

Nueva regla 4.6

828. El Vicepresidente trabajador quiso volver a plantear la enmienda D.3 presentada anteriormente por su Grupo, la cual tenía por objeto, en el artículo X, encerrar entre paréntesis las palabras «Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71)». Tal como se había explicado anteriormente, ello se debía a que en el nuevo convenio no se abordaba de forma alguna el tema de las pensiones de la gente de mar ni se revisaba el Convenio núm. 71. El Grupo de los Trabajadores estaba dispuesto a retirar las enmiendas D.101, D.102 y D.103 referentes al derecho de la gente de mar a una pensión, a condición de que pudiese adoptarse una subenmienda a la enmienda D.3 a fin de suprimir el Convenio núm. 71, de la lista de convenios revisados que figuraba en el artículo X. Dicho Convenio, que había sido ratificado por 13 Miembros, se debería mantener como instrumento independiente, abrirse a ratificación y ser aplicable a los Miembros vinculados por el mismo.

829. La representante del Secretario General aclaró que la propuesta del Grupo de los Trabajadores consistía en supeditar el retiro de las enmiendas D.101, D.102 y D.103 a que la Comisión aceptara la enmienda D.3 en su versión subenmendada. Recordó que el Grupo de los Trabajadores inicialmente había presentado la enmienda D.3 con el objeto de que se encerraran entre paréntesis las palabras «Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71)». Con la subenmienda propuesta se suprimiría la referencia al Convenio núm. 71. Si la Comisión aceptaba la enmienda D.3 en su versión subenmendada, el retiro de las tres enmiendas entraría en vigor.

830. El Vicepresidente empleador aceptó la propuesta del Grupo de los Trabajadores. El proyecto de convenio marítimo no contenía ninguna disposición sobre las pensiones debido al compromiso de no reabrir el debate sobre el acuerdo logrado respecto de la norma A4.5 y las ramas de protección en materia de seguridad social que los Miembros debían proporcionar en el momento de la ratificación. En consecuencia, había que conservar intacto el Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71), para los Miembros que lo habían ratificado o que decidieran ratificarlo en el futuro. Su Grupo apoyaba la enmienda D.3 en su versión subenmendada.

831. Los miembros gubernamentales de Argelia, Australia, Brasil, Croacia, Dinamarca, Estonia, Ghana, Grecia, Pakistán y Turquía también aprobaron la enmienda D.3 en su versión subenmendada.

832. El Presidente llegó a la conclusión de que la enmienda D.3 en su versión subenmendada había sido adoptada mediante consenso tripartito y que las enmiendas D.101, D.102 y D.103 debían considerarse retiradas.

833. El Título 4 fue adoptado en su versión enmendada.

Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación

834. El Presidente inició un debate general sobre las principales cuestiones del Título 5 que suscitaban preocupación.

835. El Vicepresidente empleador anunció que el Grupo de los Empleadores apoyaba plenamente los mecanismos de control recogidos en el Título 5. Ese título estaba dirigido principalmente a los gobiernos, puesto que se encargarían de hacer aplicable el

instrumento. En todo caso, los empleadores ejecutarían sus funciones de conformidad con estas reglas y confiaban en encontrarse con el menor número posible de trámites burocráticos.

- 836.** El Vicepresidente trabajador planteó dos cuestiones que suscitaban preocupación relativas al Título 5. La primera estaba relacionada con la responsabilidad del Estado del pabellón. Según lo establecido en el párrafo 2 de la norma A4.5, cada Miembro estaba obligado a brindar protección a la gente de mar en al menos tres de las nueve ramas de cobertura en materia de seguridad social enumeradas en el párrafo 1 de esa disposición. Por consiguiente, al cumplir con sus responsabilidades, el Estado del pabellón debía asegurarse de que la gente de mar a bordo estaba efectivamente protegida por esas disposiciones relativas a la seguridad social. El párrafo 2 de la regla 5.1.1 debía ser enmendado con el fin de hacer referencia a la protección en materia de seguridad social. La segunda cuestión motivo de inquietud se refería al derecho de todo marino a presentar una queja en el Estado rector del puerto o ante otras organizaciones. La gente de mar era igual que cualquier otra persona ante la ley, a la que debían poder acceder sin trabas. El Comentario de la Oficina sobre ese punto había sido de utilidad y proponía la adopción de una serie de medidas en ese campo. Por lo demás, al igual que los empleadores, los trabajadores estaban satisfechos con el Título 5; estimaban que se había alcanzado una fórmula equilibrada y reconocían que era la parte más delicada del convenio.
- 837.** El miembro gubernamental de China, tomó la palabra en nombre del Grupo Gubernamental, y señaló que los gobiernos habían centrado sus esfuerzos en hacer algunos ajustes relativos a pormenores del Título 5.
- 838.** El miembro gubernamental del Reino Unido dijo que el Título 5 trataba de las responsabilidades de los gobiernos de los Estados del pabellón y los Estados rectores del puerto, y que esas responsabilidades se tomaban en serio. Acogía con beneplácito el proyecto de convenio, al considerar que se trataba de un nuevo pilar del sistema de reglamentación marítima, si bien subrayó la importancia de que el instrumento fuera viable. El Título 5 era crucial para los gobiernos de cara a tomar una decisión en cuanto a la ratificación del convenio. Había tres áreas principales que podrían plantear problemas. La primera se refería al párrafo 4 de la norma A5.2.1. El sistema vigente reconocido de control del Estado del puerto en vigor permitía una canalización efectiva de los recursos. Si las deficiencias eran importantes, se adoptaban medidas enérgicas; si las deficiencias eran menores, podrían adoptarse medidas menos estrictas. El párrafo 4, que trataba únicamente de las deficiencias menores, era excesivamente gravoso. Debería ser aceptable que se pudiera hablar con el capitán acerca de una deficiencia menor, dejar constancia de ello, establecer un plazo para solucionarla y comprobar su rectificación en una inspección posterior. Someterse a todos los procedimientos establecidos en los apartados *a)* a *c)* era un proceso largo e innecesario. El segundo aspecto intranquilizador estaba relacionado con el párrafo 9 de la norma A5.1.4, que daba a los inspectores la facultad discrecional de actuar en caso de incumplimiento de una norma en determinadas circunstancias. La obligación de llevar un registro del recurso a esa facultad discrecional era excesiva. El tercer motivo de preocupación se refería a las incongruencias entre el párrafo 10 de la norma A5.1.3 sobre la declaración de conformidad laboral marítima y las disposiciones relativas al certificado de trabajo marítimo con respecto a la autoridad facultada para emitir el correspondiente certificado. El último punto preocupante se refería al apartado *d)* del párrafo 10 de la pauta B5.1.4, que recomienda que el informe anual publicado por la autoridad competente contenga estadísticas relativas a toda la gente de mar. La disposición pedía datos de los que no siempre se disponía como, por ejemplo, información sobre gente de mar no nacional o gente de mar nacional que trabajara en buques extranjeros. Esa disposición tenía un alcance excesivo y debía suprimirse.

-
- 839.** El miembro gubernamental de la República de Corea indicó que su delegación tenía dos propuestas para el Título 5. La primera hacía referencia a la exposición del certificado de trabajo marítimo y de la declaración de conformidad laboral marítima en un lugar visible a bordo. El texto actual del párrafo 12 de la norma A5.1.3 no indicaba claramente si debía exponerse el original o una copia. El orador propuso que se expusiera una copia, de conformidad con la práctica establecida en virtud de los Convenios SOLAS y MARPOL. La segunda propuesta hacía referencia al párrafo 10 de la norma A5.1.3. Era importante señalar claramente las exenciones concedidas por la autoridad competente, de conformidad con el Título 3, a los buques cuyo arqueado bruto fuera inferior a 3.000. Esto podría indicarse mediante la expedición de un certificado de exención o a través de la inclusión de dicha exención en la Parte I de la declaración de conformidad laboral marítima. Aunque el Convenio SOLAS optaba por la expedición de certificados de exención, el orador recomendó indicar dichas exenciones en la Parte I de la declaración de conformidad laboral marítima.
- 840.** El miembro gubernamental de Noruega señaló una cuestión preocupante en el anexo A5-III, que proporcionaba una lista de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar que debía inspeccionar todo Estado del puerto que llevara a cabo una inspección en virtud de la norma A5.2.1. Esta lista incluía el punto «Pago de los salarios». Dado que los salarios solían ingresarse directamente en una cuenta bancaria, la documentación necesaria para verificar el pago de los salarios podría no hallarse a bordo del buque. El orador propuso suprimir este punto del anexo A5-III, señalando que se dispondría del procedimiento de tramitación de quejas para hacer frente a los problemas.
- 841.** El miembro gubernamental de Francia observó que el párrafo 2 de la norma A2.2 estipulaba que «Deberá entregarse a la gente de mar un estado de cuenta mensual de los pagos adeudados y las sumas abonadas». Por lo tanto, era posible pedir una prueba del pago de los salarios, ya que dichos estados de cuenta mensuales deberían estar disponibles.
- 842.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia propuso armonizar las diversas referencias a «motivos», «motivos claros» y «motivos fundados» contenidas en la norma A5.2.1. En el párrafo 2 de la norma A5.1.3, era importante que la terminología relativa a la validez de los documentos fuera clara, para saber cuándo eran necesarias la renovación o la sustitución. En la pauta B5.2.1, en el marco de la política de inspección debería asegurarse el cumplimiento de la normativa internacional.
- 843.** El miembro gubernamental de Australia señaló que, para países como el suyo, que no figuraban entre los principales países proveedores de mano de obra, eran innecesarios los requisitos de un sistema de inspección y supervisión tan complejo. La regla 5.3 debería enmendarse para prever cierta flexibilidad en función de las diferentes circunstancias nacionales.
- 844.** El Vicepresidente empleador indicó que el debate general había sido útil para determinar las áreas de preocupación. El Título 5 era de fundamental interés para los gobiernos y sus observaciones dejaban claro que era preciso volver a examinar partes de la redacción. Los empleadores eran partidarios de procedimientos de inspección fluidos que no alteraran la operación de los buques. Escucharían atentamente las opiniones de los profesionales y tomarían en consideración las repercusiones que tendría la posibilidad de no modificar el texto.
- 845.** El Vicepresidente trabajador estuvo de acuerdo en que en determinados puntos la redacción del instrumento podía mejorarse. En cuanto a la exigencia de que las organizaciones fuesen informadas cuando hubiese deficiencias que impidieran que el buque navegara, recordó a la Comisión que el término «deficiencias» aludía a infracciones,

y que si éstas eran lo suficientemente graves como para dar lugar a la inmovilización del buque en cuestión, las organizaciones de gente de mar debían ser informadas de inmediato.

846. Tras las deliberaciones sobre los principales motivos de preocupación, la Comisión empezó a examinar disposiciones específicas del Título 5.

847. Los párrafos 1, 2 y 3 del Título 5 fueron adoptados sin modificaciones.

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado de abanderamiento

848. La declaración de propósito fue adoptada sin modificaciones.

Regla 5.1.1 – Principios generales

849. El párrafo 1 fue adoptado sin modificaciones.

850. El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.26, patrocinada por el Grupo de los Trabajadores y cuyo propósito era añadir, en el párrafo 2, las palabras «y la protección en materia de seguridad social» entre las palabras «las condiciones de trabajo y de vida» y las palabras «de la gente de mar».

851. El Vicepresidente trabajador puso de relieve que asegurar el cumplimiento era fundamental para la protección de los derechos de la gente de mar, y que los Estados del pabellón tenían una gran responsabilidad a este respecto. A la luz de las diversas nacionalidades de los marinos a bordo, muchos de los cuales eran trabajadores migrantes, había resultado difícil crear un conjunto uniforme de disposiciones en materia de seguridad social. Por lo tanto, el párrafo 2 de la norma A4.5 brindaba a los Miembros la oportunidad de elegir entre las nueve ramas de la seguridad social enumeradas en el párrafo 1 de la norma A4.5 las tres que proporcionarían. Para asegurar el cumplimiento, era necesario que en las inspecciones del Estado del pabellón se verificara que en los buques que enarbolaban su pabellón sólo trabajara la gente de mar que gozara de cobertura en materia de seguridad social. En concreto, el Grupo de los Trabajadores estaba solicitando a los Estados del pabellón que no autorizaran la contratación y el empleo a bordo de sus buques de gente de mar procedente de países que no proporcionaran las tres ramas mínimas de protección en materia de seguridad social.

852. El Vicepresidente empleador dijo que podía comprender los motivos por los que el Grupo de los Trabajadores había presentado una enmienda, pero expresó su descontento porque se reiniciara el debate sobre la seguridad social, ya que se había alcanzado un acuerdo sobre este tema hacía un año y medio aproximadamente.

853. El miembro gubernamental del Japón señaló que durante los debates preliminares se había establecido que, en virtud del párrafo 1 de la norma A5.1.3, los Estados del pabellón sólo debían inspeccionar y aprobar las condiciones de trabajo y de vida enumeradas en el anexo A5-I. El propósito de la enmienda era ampliar el ámbito de aplicación de la inspección exigida, ya que el anexo A5-I no incluía la seguridad social entre las cuestiones que debían inspeccionarse. Se había acordado que incumbiría al Estado de residencia de la gente de mar, y no al Estado del pabellón, asegurar la protección en materia de seguridad social. Los Estados del pabellón no estaban en condiciones de asegurar que todo marino extranjero gozara de cobertura en materia de seguridad social, ya que el Estado del pabellón no proporcionaba dicha cobertura. Reiniciar el debate sobre esta cuestión supondría una amenaza para el frágil equilibrio alcanzado y no sería beneficioso para ninguna de las partes. Su delegación no apoyaba la enmienda.

-
- 854.** El miembro gubernamental de Grecia dijo que la enmienda suscitaba gran preocupación por una serie de motivos prácticos. El párrafo 2 de la regla 5.1.1 hacía referencia a la inspección a bordo de los buques, y las cuestiones de seguridad social no podrían, en la práctica, ser objeto de una inspección ordinaria del buque.
- 855.** El miembro gubernamental del Pakistán señaló que las inspecciones del Estado rector del puerto se centraban en las características físicas de las condiciones de trabajo y de vida a bordo de buques extranjeros. Sería difícil que las inspecciones se centraran en aspectos no físicos, ya que el inspector no podría verificar si se brindaba protección en materia de seguridad social.
- 856.** La miembro gubernamental de Dinamarca recordó a la Comisión que, tras un largo debate, se había decidido claramente que las cuestiones de seguridad social incumbían al Estado de residencia. Resultaría difícil de llevar a la práctica la propuesta de que los Estados del pabellón deberían examinar la cobertura de la gente de mar en materia de seguridad social, en particular en el caso de gente de mar no residente que estaba sujeta a la legislación de otros países. Esto iba más allá de lo que cabía esperar de los inspectores. Su delegación no apoyaba la enmienda propuesta.
- 857.** El miembro gubernamental de Francia dijo que la enmienda no suponía una amenaza para el acuerdo alcanzado en materia de seguridad social, ya que sólo abordaba la cuestión de la verificación, no de la responsabilidad. Incumbía un papel muy importante a los Estados del pabellón en lo que respecta a asegurar el cumplimiento. Sólo tendría que examinarse la protección de seguridad social de la gente de mar que no quedaba incluida en la legislación del Estado del pabellón, y esto podría realizarse fácilmente en un examen preliminar. Uno de los requisitos establecidos en la norma A5.1.2 para la autorización de organizaciones que asumirían funciones de inspección o certificación era poseer conocimientos especializados sobre protección en materia de seguridad social. El proyecto de convenio no podía pasar por alto la cuestión de la gente de mar que no gozaba de protección de seguridad social, y no podía negar la responsabilidad de los Estados del pabellón.
- 858.** El miembro gubernamental de Namibia señaló que el apartado *h)* del párrafo 4 de la norma A2.1 relativa a los acuerdos de empleo de la gente de mar se refería expresamente a las prestaciones de protección en materia de seguridad social. Dado que el anexo A5-I incluía los acuerdos de empleo de la gente de mar entre los elementos que había que analizar y aprobar, cabía examinar la protección de seguridad social.
- 859.** El miembro gubernamental de Panamá estuvo de acuerdo en que el convenio preveía la cuestión de la seguridad social al tratar los acuerdos de empleo, pero se manifestó de acuerdo con las posiciones sustentadas por los miembros gubernamentales del Japón y Grecia.
- 860.** La miembro gubernamental de Dinamarca observó que según el apartado *h)* del párrafo 4 de la norma A2.1 los acuerdos de empleo de la gente de mar debían contener las prestaciones de protección de la salud y de seguridad social que el armador había de proporcionar a la gente de mar. Su delegación consideraba que esa disposición estaba relacionada con la norma A4.2 relativa a la responsabilidad del armador, y no con la norma A4.5 relativa a la seguridad social.
- 861.** La miembro gubernamental de Egipto dijo que la seguridad social era una parte esencial de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar y, que en ese sentido, no veía cómo la enmienda podía ser contraria a la letra o al espíritu del convenio.

-
- 862.** El miembro gubernamental de Argelia era partidario de la propuesta del Grupo de los Trabajadores.
- 863.** El miembro gubernamental de Noruega no apoyaba la enmienda. Ese no era un tema que pudiera tratarse según las circunstancias de cada buque. Es más, algunos aspectos relativos a la protección en materia de seguridad social podían estar contemplados por la legislación del Estado del pabellón y otros por la del Estado de residencia. Los miembros no podían interferir con el régimen nacional en vigor en el Estado de residencia.
- 864.** El miembro gubernamental de Australia valoraba positivamente el propósito de la propuesta de los trabajadores, pero no le parecía lógico incluir una referencia a la protección de seguridad social en la sección relativa a la inspección y la certificación. Quizá en el futuro pudiera confeccionarse una «lista blanca» con los Estados Miembros que garantizaran que la gente de mar gozara de prestaciones de seguridad social.
- 865.** El miembro gubernamental del Japón expresó su preocupación respecto de la propuesta de los trabajadores, en el sentido de que si un marino residía en un Estado que no hubiera ratificado el Convenio y que no contara con protección de seguridad social, no debía ser contratado. No era justo negarle el derecho al empleo únicamente porque el régimen de seguridad social de su país no proporcionaba suficiente protección. Mucha gente de mar tenía ya una existencia miserable, y eso sólo empeoraría su situación.
- 866.** El miembro gubernamental de Singapur estaba de acuerdo.
- 867.** El miembro gubernamental de Francia indicó que, aparte de no contratar a gente de mar que no gozara de protección, el Estado del pabellón tenía otras alternativas, por ejemplo, la cobertura privada.
- 868.** El miembro gubernamental del Reino Unido estimaba que la enmienda propuesta era innecesaria. Bastarían recurrir a otros medios para garantizar el disfrute de esas prestaciones. En particular el párrafo 1 de la regla 5.1.1 y el artículo 22 de la Constitución de la OIT, exigían a los Estados ratificantes que presentaran informes periódicos y pormenorizados sobre las medidas adoptadas para aplicar el convenio. El orador apoyaba la opinión expresada por los miembros gubernamentales de Namibia y Panamá con relación a los acuerdos de empleo.
- 869.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia comprendía la inquietud manifestada por el Grupo de los Trabajadores, pero opinaba que su propuesta no lograría el resultado deseado respecto de la gente de mar no nacional y no residente. Era difícil llevar a cabo verificaciones acerca de la gente de mar no residente en el Estado del pabellón.
- 870.** El Vicepresidente empleador estimaba que la mayoría de los gobiernos no estaban a favor de la enmienda presentada. Su Grupo también se oponía a la enmienda.
- 871.** El Vicepresidente trabajador presentó oficialmente la enmienda D.26. Era un derecho básico de la gente de mar gozar de protección de seguridad social y era responsabilidad del Estado del pabellón cerciorarse de que ese derecho se respetaba. En el caso de un marino de un Estado que hubiera ratificado el convenio, el Estado del pabellón debería saber si éste gozaba de protección al menos en tres de las nueve ramas enumeradas en la norma A4.5. Se comunicarían a la OIT las tres ramas elegidas por cada Estado Miembro. Si el Estado del pabellón no se ocupara de comprobar que esa norma se cumplía, los Estados proveedores de mano de obra nunca sentirían la necesidad de mejorar su legislación nacional a ese respecto. En el caso de la gente de mar de países donde no hubiera sistemas nacionales de seguridad social, podrían establecerse métodos alternativos de cobertura, como había señalado el miembro gubernamental de Francia. El orador no

aceptaba el argumento de que técnicamente no era posible crear un sistema para que en su inspección el Estado del pabellón pudiera comprobar la existencia de protección en materia de seguridad social.

- 872.** La miembro gubernamental de Filipinas describió las actividades llevadas a cabo por su país, uno de los principales proveedores de mano de obra, para cumplir con sus responsabilidades en el ámbito de la seguridad social. Muchos marinos estaban cubiertos por el sistema nacional de seguridad social, y otros lo estaban por acuerdos bilaterales con otros Estados. El costo para el sistema de seguridad social no era excesivo en comparación con la protección brindada a la gente de mar, teniendo en cuenta tanto sus aportaciones como las de los armadores. La oradora mencionó el apoyo que los interlocutores sociales estaban prestando a estas actividades. La seguridad social era un derecho importante previsto en el convenio y debería recibir el apoyo de su sistema de control de la aplicación.
- 873.** El miembro gubernamental de España observó que, en este caso, la responsabilidad del Estado del pabellón no era la responsabilidad directa de proporcionar protección en materia de seguridad social, sino la de verificar el cumplimiento de ese derecho, algo esencialmente diferente. El objetivo último era la consecución de la meta del trabajo decente en el mar. Al combinar la obligación del Estado de residencia con la del Estado del pabellón de inspeccionar y certificar se ampliaría la protección de la gente de mar. Su delegación apoyaba la enmienda.
- 874.** La miembro gubernamental de Portugal consideraba que los Estados Miembros tenían obligaciones tanto respecto del cumplimiento de los requisitos previstos en el convenio como de la verificación del cumplimiento por medio de inspecciones. Su delegación apoyaba la enmienda.
- 875.** El miembro gubernamental del Reino Unido dijo que una referencia específica a la protección de seguridad social cambiaría el alcance de la inspección a bordo. La inspección debía realizarse de conformidad con las reglas 5.1.3 y 5.1.4; la norma A5.1.3 establecía el alcance de la inspección haciendo referencia al anexo A5-I, donde no se hacía mención a la seguridad social. Esto era correcto, ya que no era posible verificar la cobertura en materia de protección de seguridad social a bordo de los buques. La obligación de ofrecer esa protección incumbía a otros Estados; los inspectores sólo debían verificar los acuerdos de empleo de la gente de mar que, en virtud del apartado *h*) del párrafo 4 de la norma A2.1, sólo incluían las prestaciones de protección de la salud y de seguridad social que el armador había de proporcionar. Los demás requisitos en relación con la protección de seguridad social se imponían al Estado de residencia del marino y al país proveedor de mano de obra. Estos no podrían comprobarse a bordo de los buques; podría ser necesario incluir un sistema de verificación en los informes, de conformidad con el párrafo 5 de la regla 5.1.1, pero la disposición relativa a la inspección a bordo de los buques no era el contexto apropiado para abordar esta cuestión.
- 876.** El miembro gubernamental de Singapur se opuso a la enmienda, y apoyó la declaración del miembro gubernamental del Reino Unido.
- 877.** El miembro gubernamental del Japón apoyó la postura del miembro gubernamental del Reino Unido. La gente de mar procedía de países muy diferentes, por lo que la autoridad competente tendría que desplegar enormes esfuerzos para verificar la cobertura en materia de seguridad social de toda la gente de mar, en particular cuando ésta procedía de Estados no ratificantes. Si bien el párrafo 10 de la norma A4.5 establecía un requisito de notificación al que se podría recurrir para determinar la protección de seguridad social proporcionada por los Estados ratificantes, esta información no sería inmediatamente útil al entrar en vigor el convenio, habida cuenta del escaso número de ratificaciones (30) exigido para su entrada en vigor. El orador señaló que el párrafo 3 de la norma A4.5

disponía que la protección proporcionada no fuera inferior a la que gozaban los trabajadores en tierra. Esto era difícil de determinar y suponía una ingente carga de trabajo para los inspectores. El Estado del pabellón no estaría en condiciones de cumplir debidamente su obligación.

- 878.** El miembro gubernamental de Chipre pidió a los interlocutores sociales que aclararan si un Estado del pabellón debería prohibir, a bordo de sus buques, el empleo de marinos cuyos países de residencia no proporcionaran protección de seguridad social. Se había sugerido que, de este modo, se ejercería presión sobre los gobiernos para que proporcionaran protección de seguridad social, lo que redundaría en beneficio de la gente de mar. Sin embargo, la experiencia de Chipre en cuanto a la aplicación del Reglamento (CEE) núm. 1408/71 del Consejo, de 14 de junio de 1971, a los trabajadores por cuenta ajena, a los trabajadores por cuenta propia y a los miembros de sus familias que se desplazaban dentro de la Comunidad había tenido el efecto contrario. Si se adoptaba la propuesta, las fuerzas del mercado reaccionarían favoreciendo a los países que no aplicaban dichas disposiciones. Por lo tanto, era imposible reglamentar eficazmente esa cuestión.
- 879.** La miembro gubernamental de Dinamarca respaldó las opiniones expresadas por los miembros gubernamentales del Japón y el Reino Unido. La enmienda imponía una enorme carga al Estado del pabellón y le exigía que juzgara las disposiciones relativas a la seguridad social de otros Estados Miembros, con independencia de que hubieran ratificado el convenio. Sería difícil para un Estado aceptar que otros le juzgaran. Debería recordarse que, en virtud del párrafo 3 de la regla 5.3, los Estados proveedores de mano de obra debían establecer un sistema eficaz de inspección y supervisión para controlar el descargo de las responsabilidades dimanantes del presente convenio en materia de suministro de mano de obra, incluidas sus obligaciones respecto de la seguridad social. Si bien el contrato de trabajo era uno de los elementos que debían inspeccionar los Estados del pabellón, la inspección de la protección de seguridad social quedaba fuera de su competencia. La enmienda planteaba dificultades para los Estados del pabellón, porque no existía una disposición que estableciera que éstos pudieran obligar al país de residencia a proporcionar protección de seguridad social, ni una disposición que estipulara que la gente de mar que no gozara de esta protección no debiera ser empleada por el Estado del pabellón. Su delegación rechazó la enmienda.
- 880.** La miembro gubernamental de Portugal apoyaba la enmienda, que no obligaba al Estado del pabellón a inspeccionar los sistemas de seguridad social de otros Estados Miembros. Podía comprobarse si en el acuerdo de empleo se habían incluido realmente tres de las nueve ramas. Con arreglo al párrafo 1 de la regla 5.2.1, todo buque extranjero que hiciera escala en el puerto de un Miembro podía ser objeto de una inspección para comprobar el cumplimiento de las disposiciones del convenio (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar) en relación con sus condiciones de trabajo y de vida a bordo. La oradora preguntó si las inspecciones de control del Estado rector del puerto incluían ya la protección de seguridad social, dado que entre los derechos de la gente de mar figuraban el derecho a protección sanitaria y a asistencia médica, las medidas de bienestar y otras formas de protección social.
- 881.** El miembro gubernamental de Sudáfrica cuestionó que ese fuera un lugar adecuado para introducir la enmienda. Había dos tipos de protección de seguridad social: la que brindaba el Estado y la que proporcionaba el armador. En el último caso, la enmienda sería innecesaria, ya que esa cuestión estaba regulada en el apartado *h)* del párrafo 4 de la norma A2.1. No correspondía a los armadores asegurarse de que los Estados cumplieran con sus obligaciones en cuanto a las condiciones del trabajo marítimo, en cambio debían estar obligados a cumplir sus propias obligaciones al respecto. Su delegación no era partidaria de la enmienda.

-
- 882.** Tras reflexionar sobre el tema, el miembro gubernamental de Panamá manifestó su acuerdo con las opiniones expresadas por el miembro gubernamental del Reino Unido, y se opuso a la enmienda. La inspección de la protección de seguridad social plantearía serias dificultades, dado que los regímenes de seguridad social en vigor en el mundo eran muchos y muy diversos, y a bordo de un buque que enarbolara el pabellón de un Estado había gente de mar de distintas nacionalidades, incluso ciudadanos de Estados que no hubieran ratificado el convenio. El proyecto de convenio se ocupaba de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de un buque, y ya contemplaba esas cuestiones.
- 883.** La miembro gubernamental de la Argentina estaba a favor de la enmienda. Si bien el convenio trataba fundamentalmente de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, también contenía un título sobre seguridad social. Respecto de los argumentos relativos a la dificultad de inspeccionar las condiciones de seguridad social, la oradora opinaba que la inspección era viable, puesto que consistía en comprobar una serie de documentos. Esa verificación debería ser relativamente fácil en el caso de la gente de mar de países que hubieran ratificado el convenio ya que, de conformidad con el párrafo 10 de la norma A4.5, en el momento de la ratificación los Miembros estaban obligados a declarar cuáles eran las ramas de la seguridad social en que proporcionarían protección. Con relación a la cuestión relativa a una posible denegación del derecho al trabajo de la gente de mar de países que no hubieran ratificado el convenio y no brindaran protección en materia de seguridad social, la oradora estimaba que la gente de mar no sólo tenía derecho a trabajar, sino también a tener un trabajo decente. El objetivo debía ser lograr una protección de seguridad social para todos que se ajustara a las condiciones nacionales. La Comisión parecía estar de acuerdo con respecto a la protección de seguridad social, y discrepa en lo relativo al control de su cumplimiento. Sin las inspecciones, no podría asegurarse la efectiva vigencia y la aplicación de las medidas relativas a la protección de seguridad social.
- 884.** El miembro gubernamental de Malta advirtió que los inspectores del Estado del pabellón no podrían cumplir con eficacia ninguna orden de inspeccionar la cobertura en materia de seguridad social a bordo de un buque.
- 885.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia dijo que la enmienda ampliaba el alcance de las inspecciones. Los inspectores no disponían del tiempo ni de los conocimientos necesarios para comprobar la cobertura de seguridad social, y la documentación de a bordo tampoco permitía llevar a cabo esa verificación. La enmienda haría que en la práctica fuera imposible aplicar el párrafo 2 de la regla 5.1.1.
- 886.** El miembro gubernamental de Alemania se opuso a la enmienda. Los Estados no tenían modo alguno de inspeccionar los regímenes de seguridad social de otros países. La inspección del Estado del pabellón únicamente podía centrarse en la protección de seguridad social que proporcionaban los armadores; por otro lado, el convenio ya contemplaba tal inspección, y no había necesidad de incluir otra referencia. El orador advirtió que se trataba de un aspecto delicado y que no había que poner en peligro el frágil compromiso alcanzado en materia de seguridad social.
- 887.** Tras examinar más a fondo la cuestión, la miembro gubernamental de Filipinas retiró el apoyo que su delegación había concedido a la enmienda. A los Estados del pabellón no les incumbía obligación alguna respecto de la protección de la seguridad social a largo plazo y les resultaría sumamente difícil llevar a cabo la inspección sobre su cumplimiento. En la medida en que esta situación podría perjudicar gravemente el empleo de la gente de mar filipina, y tomando en consideración que Filipinas ejercía su soberanía al establecer un sistema de seguridad social para la gente de mar, su delegación no podía seguir apoyando la enmienda.

-
- 888.** El miembro gubernamental de Egipto también retiró el apoyo que su delegación había otorgado a la enmienda.
- 889.** El miembro gubernamental de Argelia indicó que su delegación había aceptado anteriormente la enmienda porque era importante ofrecer la protección de la seguridad social a la gente de mar. No obstante, reconocía las dificultades con que tropezaban los sistemas nacionales de seguridad social debido al impago de las contribuciones de los armadores extranjeros. Por tanto, la enmienda no era apropiada pues exigía que los Estados del pabellón aseguraran que toda la gente de mar gozara de la protección requerida, y no estaban en condiciones de hacerlo.
- 890.** El miembro gubernamental del Pakistán se opuso a la enmienda porque no era eficaz y resultaba imposible que los inspectores pudieran llevarla a cabo en la práctica.
- 891.** El miembro gubernamental del Brasil dijo que el control del Estado del pabellón sólo podía ejercerse respecto de cuestiones a las que fueran aplicables leyes y reglamentos nacionales. La seguridad social era tan sólo un aspecto de las condiciones de trabajo. Entre otros cabía citar la seguridad y la salud en el trabajo, la dotación de personal y la repatriación. O se enumeraban todas las condiciones de trabajo en la disposición, lo cual era evidentemente imposible, o se hacía referencia únicamente a las «condiciones de trabajo».
- 892.** El miembro gubernamental de Nigeria se opuso a la enmienda pues, si se adoptaba, su Gobierno tendría dificultades para aplicar el convenio.
- 893.** El miembro gubernamental de la Jamahiriya Árabe Libia apoyó la enmienda y señaló que no menoscababa la soberanía de los Estados Miembros. La seguridad social era uno de los derechos fundamentales del trabajo. La enmienda estaba en armonía con el Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (núm. 111), y con el Convenio sobre la igualdad de trato (seguridad social), 1962 (núm. 118).
- 894.** El miembro gubernamental de Chipre se opuso a la enmienda. Era simplista afirmar que otros debían ocuparse de la protección de la seguridad social, cuando el país de residencia no lo hacía. Chipre preveía protección en materia de seguridad social para los marinos extranjeros, pero tenían que cotizar al régimen. Dado que los niveles de cotización eran relativamente altos (más del 16 por ciento) y que se exigía haber cotizado durante un largo período para asegurar la obtención de prestaciones adecuadas, el régimen no beneficiaba realmente a la gente de mar. La Unión Europea y el proyecto de convenio prohibían la creación de un régimen de seguridad social específico para la gente de mar.
- 895.** El miembro gubernamental de los Emiratos Árabes Unidos se opuso a la enmienda, aunque entendía la inquietud del Grupo de los Trabajadores. No obstante, al Estado del pabellón le incumbía la responsabilidad de asegurar que la gente de mar de su país se beneficiara de la protección de la seguridad social. Al negar el empleo a un marino simplemente porque su país de residencia no le brindaba seguridad social, lo único que se conseguía era empeorar su agónica situación. En lugar de ofrecerle un empleo decente quedaría desempleado. Esta práctica también resultaría una provocación para los países proveedores de mano de obra que no ofrecían seguridad social a la gente de mar.
- 896.** El miembro gubernamental de Turquía comprendía la inquietud de los gobiernos que se oponían a la enmienda. La inspección respecto de la seguridad social resultaría difícil, en particular en el caso de la gente de mar asegurada en su país de residencia. Tal vez pudiera llegarse a un compromiso en la pauta B4.5, que menciona tres ramas de particular importancia para la gente de mar cuya protección se ha de conceder a «corto plazo». El empleador suele pagar la totalidad o una parte de esas tres ramas (atención médica,

prestaciones de enfermedad, y prestaciones por lesiones profesionales) y, por tanto, sería fácil verificar su existencia. Si la enmienda pudiera modificarse para hacer una mención específica a esas tres ramas, tal vez pudieran disiparse así las inquietudes de la gente de mar sin imponer una carga significativa al Estado que se encargaba de la inspección.

- 897.** El Vicepresidente empleador se opuso a la enmienda, indicando que el Grupo de los Empleadores compartía las reservas expresadas por algunos miembros gubernamentales en relación con las responsabilidades del Estado del pabellón respecto de las inspecciones llevadas a cabo en su dominio. El problema principal se planteaba al abordar los sistemas de seguridad social de los marinos extranjeros. Las dificultades que entrañaba esta cuestión las reflejaba el hecho de que el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165), 1987 hubiese recibido únicamente tres ratificaciones. La seguridad social era una cuestión extremadamente compleja y sus leyes cambiaban constantemente. Si ya resultaba bastante difícil conocer bien la propia legislación nacional en materia de seguridad social, más aún lo sería conocer la de otros países. El Grupo de los Empleadores entendía que la protección en materia de seguridad social debía incluirse en los acuerdos de empleo.
- 898.** El Vicepresidente trabajador señaló a la atención de la Comisión el apartado *d)* del artículo III del proyecto de convenio, indicando que era discriminatorio que un Estado no asegurase la cobertura en materia de seguridad social para todos los marinos a bordo de buques que enarbolasen su pabellón, en particular a la luz de lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo IV del proyecto de convenio. Además, el párrafo 4, *h)* de la norma A2.1 estipulaba que los acuerdos de empleo de la gente de mar debían incluir datos sobre la protección en materia de salud y seguridad social que el armador debía prestar a la gente de mar. Por consiguiente, no entendía cómo había países que no estaban dispuestos a apoyar un sistema de inspección que aseguraba que las personas que trabajaban en la más universal de las ocupaciones estuviesen cubiertas por tres de las nueve ramas de protección de la seguridad social, tal y como disponían los párrafos 1 y 2 de la norma A4.5. Era cierto que, en virtud del convenio, los Estados de residencia que no disponían de un régimen de seguridad social tendrían que prestar a los marinos cobertura en tres de las nueve ramas. Entre estos países se encontraban países proveedores de mano de obra que, en términos financieros, obtenían sustanciales beneficios del empleo de sus nacionales en buques extranjeros. No estaba estipulado que la cobertura tuviera que prestarla un sistema nacional. Podía establecerse un régimen específico para ofrecer la cobertura necesaria. Era descorazonador escuchar que, por razones burocráticas, algunos países negasen derechos que debían respetar de conformidad con el artículo 94 del UNCLOS. Lo único que se les pedía a los gobiernos era que comprobasen que la gente de mar empleada en sus buques estaba cubierta por tres de las nueve ramas de la seguridad social. Debido al poco tiempo disponible, el Grupo de los Trabajadores no insistiría en una votación nominal sobre la enmienda propuesta. No obstante, solicitaba una votación a mano alzada.
- 899.** Se realizó una votación a mano alzada sobre la enmienda D.26, cuyo resultado fue el siguiente: quórum 11.376 votos; votos emitidos: 26.400; a favor 11.280; en contra: 15.120 abstenciones: 960. La moción no fue aprobada.
- 900.** La enmienda D.26 no fue adoptada.
- 901.** El miembro gubernamental de España explicó que su delegación había votado a favor de la enmienda ya que consideraba que ayudaría a evitar la utilización de mano de obra clandestina a bordo de los buques. Todo trabajador a bordo debería estar protegido en caso de enfermedad, accidente o invalidez. En el siglo XXI, la seguridad social básica era un derecho humano. La enmienda sólo habría dispuesto que los Estados del pabellón asegurasen que todos los marinos a bordo estuviesen cubiertos en materia de seguridad

social. Hubiese contribuido a terminar con la economía informal y el «dumping social», una meta del Programa de Trabajo Decente de la OIT.

- 902.** Los párrafos 2, 3, 4 y 5 fueron adoptados sin modificaciones.
- 903.** El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.27, patrocinada por el Grupo de los Trabajadores, que proponía añadir el siguiente nuevo párrafo, después del párrafo 5: «Los marinos, al igual que los armadores y todas las demás personas, son iguales ante la ley, tienen derecho a la misma protección jurídica y no deben ser objeto de discriminación por lo que respecta al acceso a los juzgados, tribunales u otros mecanismos de resolución de litigios.».
- 904.** El Vicepresidente trabajador explicó que la enmienda hacía referencia al derecho de la gente de mar a hacer valer sus derechos ante los tribunales y a trasladar sus quejas a tierra, por ejemplo, a un funcionario de la entidad encargada del control por el Estado del puerto, puesto que muchos buques nunca regresaban a su puerto de origen. Aunque el Título 5 incluía una disposición sumamente equilibrada para facilitar la presentación de quejas, era necesario hacerla más clara. La referencia a los «armadores» se debía a que éstos se habían reservado el derecho a obtener reparación en caso de embargo injustificado de sus buques. La gente de mar también debía tener ese derecho. La referencia a «las demás personas» destacaba el hecho de que ese derecho era universal y estaba refrendado en los artículos 7 y 8 de la Declaración Universal de Derechos Humanos. Aunque el preámbulo del proyecto de convenio hacía referencia a dicho instrumento, era necesario ir más allá y mencionar este derecho en las disposiciones sobre cumplimiento y control de la aplicación. Existían precedentes en otros convenios de la OIT, por ejemplo, en el Convenio sobre pueblos indígenas y tribales, 1989 (núm. 169), y en el Convenio sobre los trabajadores migrantes (disposiciones complementarias), 1975 (núm. 143). Era importante que este derecho se especificara claramente en el proyecto de convenio, ya que muchos marinos no estaban familiarizados con otros instrumentos internacionales. El orador señaló su voluntad de estudiar la posibilidad de un texto alternativo, en caso de adoptarse la enmienda.
- 905.** A juicio del Vicepresidente empleador la propuesta no añadía valor al convenio. Reiteraba derechos que ya existían e iba en contra de la decisión tomada previamente de retirar todas las referencias al acceso a los tribunales. El Grupo de los Empleadores no apoyaba la enmienda en su forma actual, pero si el Grupo de los Trabajadores tenía a bien subenmendarla, cabía la posibilidad de llegar a un compromiso.
- 906.** El miembro gubernamental de Indonesia apoyaba la propuesta, puesto que hacía referencia al Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (núm. 111).
- 907.** Los miembros gubernamentales de Australia y Ghana también apoyaron la propuesta.
- 908.** A juicio del Gobierno de Panamá era prudente incluir ese principio en el convenio, aunque ese asunto no debería circunscribirse a un título. Por este motivo sería mejor ubicarlo en los artículos, tal vez en el párrafo 5 del artículo IV.
- 909.** El miembro gubernamental de Suecia recordó que el principio quedaba ya incluido en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, 1966, ratificado por 150 Estados. No era preciso incluir explícitamente ese principio en el presente convenio.
- 910.** El miembro gubernamental del Reino Unido, hablando en nombre de Austria, que actualmente ocupa la presidencia de la Unión Europea, en representación de los miembros gubernamentales de la Comisión que son Estados Miembros de la Unión, así como de los miembros gubernamentales de Bulgaria, Islandia, Noruega y Rumania, dijo que no

apoyaba la enmienda, pues podía causar confusión respecto del ámbito de jurisdicción de otros instrumentos internacionales.

- 911.** El miembro gubernamental de España comprendía la inquietud de los trabajadores sobre la discriminación respecto del acceso a los tribunales, y propuso que el texto dijera «derecho de acceso» en lugar de «acceso» solamente.
- 912.** El miembro gubernamental de Sudáfrica, hablando también en nombre de Namibia, apoyó la enmienda, señalando que la gente de mar tal vez no conociera algunos de los demás convenios y convenciones internacionales que se habían mencionado.
- 913.** El miembro gubernamental del Japón dijo que el nuevo párrafo propuesto era al parecer incompatible con el apartado *d)* del artículo III, que hacía referencia al derecho fundamental a «la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación». El alcance del apartado *d)* era más reducido que el de la enmienda, pero una regla no podría sustituir un artículo. Si la redacción planteaba problemas, podía tener efectos negativos por lo que se refería a la ratificabilidad del convenio.
- 914.** El miembro gubernamental del Pakistán observó que el artículo III aludía a la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación, mientras que la propuesta se refería a la discriminación respecto del acceso a los tribunales. La propuesta tal vez debiera formularse de nuevo, pero el orador no interponía objeciones sobre su finalidad.
- 915.** La representante del Secretario General dijo que, a su juicio, el apartado *d)* del artículo III hacía referencia al amplio principio de la no discriminación en el empleo y la ocupación. El texto propuesto era un subconjunto de este principio más amplio y sólo trataba de la discriminación en el marco de la actividad profesional. La propuesta no creaba ningún derecho que no existiera ya. Como tal, ambas disposiciones no deberían entrar en conflicto.
- 916.** El Vicepresidente empleador propuso formular el texto de modo que comenzara diciendo: «El presente convenio se aplicará teniendo presente que los marinos y los armadores, como las demás personas».
- 917.** El Vicepresidente trabajador aceptó la formulación propuesta por el Vicepresidente empleador.
- 918.** El miembro gubernamental de Liberia dijo que, en un principio, las repercusiones de esa propuesta podían asumirse implícitamente pues el acceso a los tribunales era un derecho básico incluido en otros instrumentos. No obstante, como se había convencido de que el texto propuesto podía servir para que la gente de mar fuera consciente de sus derechos, apoyaba ahora la propuesta en su versión modificada por el Vicepresidente empleador.
- 919.** El miembro gubernamental de la Bahamas señaló que la regla 5.1 se refería a las responsabilidades del Estado del pabellón. No quedaba claro si la enmienda propuesta aludía a la protección jurídica en general o a la del Estado del pabellón, ni si al mencionar el acceso a los tribunales se hacía referencia a los del Estado del pabellón o a los del Estado rector del puerto.
- 920.** El Vicepresidente trabajador, en respuesta a la observación del Gobierno de las Bahamas, sugirió que tal vez fuera más conveniente incluir ese texto como cuarto párrafo del Título 5.
- 921.** El miembro gubernamental del Reino Unido, hablando en nombre de Austria, que actualmente ocupa la presidencia de la Unión Europea, en representación de los miembros

gubernamentales de la Comisión que son Estados Miembros de la Unión Europea, así como de los miembros gubernamentales de Bulgaria, Islandia, Noruega y Rumania, dijo que la dificultad que entrañaba la propuesta era que tenía repercusiones en cuanto a la posibilidad de que la gente de mar hiciera valer sus derechos en otros países. Se trataba de una cuestión de jurisdicción y tenía que ser compatible con los instrumentos vigentes. Sin embargo, tras la celebración de consultas, los miembros gubernamentales de los Estados Miembros de la Comisión pertenecientes a la Unión Europea no habían logrado resolver esta dificultad y no compartían la misma opinión.

- 922.** El miembro gubernamental del Reino Unido, que intervino en nombre de su propia delegación, indicó que no podía apoyar la enmienda.
- 923.** El miembro gubernamental de Noruega señaló que no podía apoyar un texto que permitiese a un marino llevar una queja ante los tribunales en cualquier Estado rector del puerto. Debería determinarse previamente el órgano competente para evitar que una persona obtuviese reparación en cualquier tribunal de su elección. Se trataba de un principio básico que no debía dejarse de lado. Era lamentable que no se hubiese abierto un debate para establecer reglas en el proyecto de convenio relativas al órgano competente para conocer de una queja. No obstante, Noruega no estaría en condiciones de ratificar un convenio que permitiera acudir libremente a cualquier tribunal.
- 924.** La miembro gubernamental de Dinamarca dijo que comprendía las razones subyacentes a la enmienda. Sin embargo, la cuestión del órgano competente era fundamental. Por lo tanto, sugirió enmendar el texto de la propuesta para que especificara claramente que la disposición no establecía un órgano competente.
- 925.** Los miembros gubernamentales de Chipre, Ghana y Malta apoyaron la propuesta presentada por la miembro gubernamental de Dinamarca.
- 926.** El Vicepresidente trabajador señaló que el texto de la propuesta no establecía el derecho de un marino a reclamar reparación en el país que estimara oportuno. La enmienda hacía referencia al derecho de acceso a los tribunales. Era evidente que la gente de mar era igual ante la ley. Podría considerarse la posibilidad de introducir cambios al texto de la propuesta, tal como había sugerido el miembro gubernamental de Dinamarca.
- 927.** Al miembro gubernamental del Canadá no le planteaba problemas la finalidad de la propuesta, pero tenía dudas sobre el texto y su ubicación. Las consecuencias a ese respecto deberían examinarse y exigirían asesoramiento jurídico, si la cuestión se sometía a votación.
- 928.** El miembro gubernamental de Namibia coincidió con el miembro gubernamental del Canadá en que la ubicación del texto de la propuesta no era apropiada. Sin embargo, dado que ya se había adoptado el preámbulo, no quedaba claro donde debería ubicarse. Asimismo, el orador dijo que no estaba convencido de que la propuesta pudiera llevarse efectivamente a la práctica. En ciertos sistemas jurídicos, los trabajadores no tenían derecho a reclamar reparación con respecto a ciertos asuntos, y dudaba de que en muchos sistemas jurídicos pudieran hacerse aplicables los derechos contenidos en el texto de la propuesta.
- 929.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia dijo que no comprendía por qué se estaba proponiendo agregar el texto a la regla 5.1.1, que hacía referencia a las obligaciones del Estado del pabellón. Consideraba más oportuno integrarlo en la regla 5.1.5, relativa a los procedimientos de tramitación de quejas a bordo. Podría incluirse una referencia al órgano competente o al acceso a los tribunales en el párrafo 3 de la regla 5.1.5.

-
- 930.** El miembro gubernamental de los Estados Unidos observó que «jurisdicción» y «órgano competente para conocer» eran conceptos diferentes y que sería necesario aclarar con precisión qué cubría la propuesta.
- 931.** Tras celebrar consultas, la representante del Secretario General leyó el siguiente texto que, a su juicio, reflejaba las distintas propuestas de la Comisión. El texto se incluiría en el Título 5 como un nuevo párrafo 4 y diría: «Las disposiciones del presente Título se aplicarán teniendo presente que los marinos y los armadores, al igual que todas las demás personas, son iguales ante la ley, tienen derecho a la misma protección jurídica y no deben ser objeto de discriminación por lo que respecta al acceso a los juzgados, tribunales u otros mecanismos de resolución de litigios. Las disposiciones del presente Título no establecen la jurisdicción legal o el órgano competente para conocer.».
- 932.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron el proyecto de texto.
- 933.** Los miembros gubernamentales de Argentina, Bahamas, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Francia, Ghana, Japón, Kenya, México, Namibia, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Pakistán, Panamá, Federación de Rusia, Sudáfrica, Suecia y Turquía aceptaron la propuesta.
- 934.** La enmienda fue presentada formalmente a la Comisión y fue adoptada.
- 935.** La regla 5.1.1 fue adoptada en su versión enmendada.
- 936.** La norma A5.1.1 y la Pauta B.5.1.1 fueron adoptadas sin modificaciones.

Regla 5.1.2 – Autorización de las organizaciones reconocidas

- 937.** La regla 5.1.2 fue adoptada sin modificaciones.
- 938.** La norma A5.1.2 y la pauta B5.1.2 fueron adoptadas sin modificaciones.

Regla 5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral

- 939.** El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.29, que proponía suprimir la palabra «toneladas» del texto español de los apartados *a)* y *b)* del párrafo 1.
- 940.** El miembro gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela señaló que el término «arqueo bruto» en español correspondía a «gross tonnage» en inglés, y se refería al tamaño y no al peso. Consideraba que el término «toneladas» debería suprimirse de la versión española. Señaló a la atención de los presentes que la terminología utilizada en la Convención internacional sobre arqueo de buques, 1969, y la Resolución A.453 de la Asamblea de la OMI, que contenía directrices específicas sobre la utilización de dicho término a efectos de claridad y coherencia. Era importante que el proyecto de convenio utilizase la misma terminología con miras a evitar cualquier posible confusión.
- 941.** La miembro gubernamental de la Argentina apoyó la posición del miembro gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela y reiteró la necesidad de armonizar la versión española del texto con la Resolución A.453 de la Asamblea de la OMI.

-
- 942.** El miembro gubernamental de España no estaba seguro de si la propuesta se refería a la redacción o a un cambio sustancial, y se preguntaba si, de hecho, la supresión de «toneladas» resolvería el problema. La disposición debería remitirse al Comité de Redacción para que armonizase la terminología con la de otros instrumentos.
- 943.** El Vicepresidente empleador dijo que los miembros hispanohablantes del Grupo de los Empleadores estaban de acuerdo en que la versión española tenía que corregirse. En todo caso, el párrafo 1, c) del artículo II del proyecto de convenio incluía una definición de arqueo bruto que el Comité de Redacción debía utilizar.
- 944.** El Vicepresidente trabajador expresó su acuerdo al respecto.
- 945.** La enmienda D.29 fue remitida al Comité de Redacción, con la solicitud de que se asegurase de armonizar las tres versiones lingüísticas del párrafo 1 de la regla 5.1.3, así como de corregir la versión española.
- 946.** Al no encontrarse presente su patrocinador, no se examinó la enmienda D.34, presentada por el miembro gubernamental de la India.
- 947.** El párrafo 1 fue adoptado en su versión enmendada.
- 948.** Los párrafos 2, 3, 4, 5, 6 y 7 fueron adoptados sin modificaciones.
- 949.** La regla 5.1.3 fue adoptada en su versión enmendada.
- 950.** El párrafo 1 de la norma A5.1.3 fue adoptado sin modificaciones.
- 951.** El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.32, patrocinada por los miembros gubernamentales de la Federación de Rusia y Finlandia, que proponía sustituir la segunda oración por las dos siguientes: «Si se realiza una sola inspección intermedia y el período de validez del certificado de trabajo marítimo es de cinco años, dicha inspección deberá efectuarse entre la segunda y tercera fechas de vencimiento anuales del certificado de trabajo marítimo. Por fecha de vencimiento anual se entiende el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado de trabajo marítimo».
- 952.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia explicó que en el certificado de trabajo marítimo, que figuraba en el anexo A5-II, se especificaban varias fechas, a saber, la fecha de expedición del certificado, la fecha de expiración de la validez del certificado y la fecha de finalización de la inspección en la que se basaba el certificado. Por consiguiente, no quedaba claro qué fecha utilizar como fecha de vencimiento anual, fecha a la que se hacía referencia en el párrafo 2 de la norma A5.1.3. El mismo problema se había planteado durante la formulación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código ISM), y la solución propuesta giró en torno a la formulación del mismo. Así pues, la finalidad de la propuesta era aclarar el texto y evitar cualquier posible confusión en relación con las distintas fechas que figuraban en el certificado, sobre todo en casos en los que, por ejemplo, el certificado se había expedido inicialmente a título provisional, a reserva de una inspección posterior. La fecha de vencimiento anual correspondería a la fecha de expiración del certificado de trabajo marítimo.
- 953.** El Vicepresidente empleador apoyó la enmienda, pero señaló que la versión española tal vez requeriría alguna modificación.
- 954.** El Vicepresidente trabajador también apoyó la enmienda.

-
- 955.** El miembro gubernamental del Reino Unido, tomó la palabra en nombre de los miembros gubernamentales de los Estados Miembros de la Unión Europea, y expresó su apoyo a la enmienda, que armonizaba lo establecido en el convenio con los procedimientos estándar de la OMI.
- 956.** El Presidente señaló que la enmienda había sido adoptada y remitió el texto al Comité de Redacción, con la petición de que corrigiera la versión española.
- 957.** El párrafo 2 fue adoptado en su forma enmendada.
- 958.** Los párrafos 3, 4, 5, 6, 7, 8, y 9 fueron adoptados sin modificaciones.
- 959.** El Presidente abrió un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.36, patrocinada por los miembros gubernamentales de Liberia, los Países Bajos y el Reino Unido, cuyo objeto era insertar en el apartado *a)* del párrafo 10, después de las palabras «párrafo 3 del artículo VI del presente Convenio» la siguiente oración nueva: «Será expedida por la autoridad competente o la entidad reconocida debidamente autorizada a tal efecto, sobre la base de la información facilitada por la autoridad competente.».
- 960.** El miembro gubernamental del Reino Unido, haciendo uso de la palabra en nombre de Austria, que actualmente ocupa la presidencia de la Unión Europea, en representación de los miembros gubernamentales de la Comisión que son Estados Miembros de la Unión Europea, así como de los miembros gubernamentales de Bulgaria, Islandia, Liberia, Noruega y Rumania, observó que era cometido de la autoridad competente redactar la declaración de conformidad laboral marítima. Ahora bien, ésta podría delegar la tarea de expedir el certificado a una entidad reconocida debidamente autorizada para tal efecto. Por consiguiente, había que añadir a la disposición una oración que autorizara a dicha entidad a realizar esa tarea.
- 961.** El Vicepresidente empleador apoyó la propuesta.
- 962.** El Vicepresidente trabajador no se oponía, en principio, a la propuesta, si bien señaló que quizá quedaría más claro si se enmendaba la primera oración del apartado *a)* de forma que se hiciera referencia a la autoridad competente y a la entidad reconocida al comienzo en lugar de al final del texto.
- 963.** El miembro gubernamental del Reino Unido observó que inicialmente los patrocinadores de la enmienda habían considerado la solución propuesta por el Vicepresidente trabajador. Sin embargo, era preciso establecer una distinción entre el hecho de redactar y el hecho de expedir la declaración. Era responsabilidad de la autoridad competente redactar la declaración e indicar a toda entidad reconocida debidamente autorizada cuáles eran las cuestiones que había que examinar para expedirla. El propósito de la enmienda era, por consiguiente, aclarar que únicamente se delegaría la facultad de expedir la declaración a una entidad reconocida.
- 964.** La enmienda fue presentada oficialmente a la Comisión y fue adoptada. El texto se remitió al Comité de Redacción para que revisara su formulación en español.
- 965.** El Presidente abrió un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.38, patrocinada por los miembros gubernamentales de Arabia Saudita, Australia, China, República de Corea, Emiratos Arabes Unidos, Filipinas, Indonesia, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, Omán y Singapur, con el propósito de añadir al final del párrafo 10 del apartado *a)* la siguiente nueva oración: «Deberá indicarse con claridad toda exención acordada por la autoridad competente según lo previsto en el Título 3».

-
- 966.** El miembro gubernamental de la República de Corea dijo que era importante indicar con claridad las exenciones acordadas por la autoridad competente de conformidad con el Título 3 a los buques con un arqueo bruto inferior a 3.000. Ello podría indicarse bien expidiendo un certificado de exención o incluyendo esa exención en la Parte I de la declaración de conformidad laboral marítima. Pese a que el Convenio SOLAS optaba por emitir certificados de exención, el orador recomendaba que dichas exenciones se indicaran en la Parte I de la declaración de conformidad laboral marítima. Añadió que al haberse adoptado la enmienda D.36, habría que reconsiderar el lugar más adecuado para insertar el texto propuesto, en particular teniendo en cuenta que únicamente la autoridad competente podía conceder exenciones.
- 967.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron la propuesta y sugirieron que el Comité de Redacción tomara una decisión sobre el mejor lugar para incluir el texto propuesto.
- 968.** El miembro gubernamental del Reino Unido observó que esta enmienda tenía consecuencias en el modelo de declaración de conformidad laboral marítima contenido en el anexo A5-II, y propuso enmendar la sección relativa a las equivalencias sustanciales para incluir un texto que hiciera referencia a las exenciones.
- 969.** El miembro gubernamental de la República de Corea presentó formalmente la enmienda y expresó su acuerdo con la propuesta formulada por el miembro gubernamental del Reino Unido.
- 970.** La Comisión adoptó la enmienda. Pidió que el Comité de Redacción determinara si era necesario introducir en consecuencia enmiendas en el anexo A5-II y sometiera una propuesta a la consideración de la Comisión.
- 971.** El Comité de Redacción propuso el texto siguiente para el párrafo 10 de la norma A5.1.3:
10. La declaración de conformidad laboral marítima deberá adjuntarse al certificado de trabajo marítimo. Constará de dos partes:
- a) la Parte I deberá redactarla la autoridad competente, la cual deberá: i) señalar la lista de cuestiones que deberán inspeccionarse de conformidad con el párrafo 1 de la presente norma; ii) indicar los requisitos nacionales que incorporan las disposiciones pertinentes del presente Convenio, haciendo referencia a las disposiciones legales nacionales pertinentes y proporcionar, de ser necesario, información concisa sobre el contenido principal de los requisitos nacionales; iii) hacer referencia a los requisitos específicos para cada tipo de buque previstos en la legislación nacional; iv) recoger toda disposición sustancialmente equivalente adoptada en virtud del párrafo 3 del artículo VI, y v) indicar con claridad toda exención acordada por la autoridad competente de conformidad con lo previsto en el Título 3, y
 - b) la Parte II deberá redactarla el armador y en ella deberán indicarse las medidas adoptadas para velar por el cumplimiento permanente de los requisitos nacionales durante los períodos comprendidos entre las inspecciones, así como las medidas propuestas para garantizar una mejora continua.
- La autoridad competente, o la entidad reconocida debidamente autorizada a tal efecto, deberá certificar la Parte II y expedir la declaración de conformidad laboral marítima.
- 972.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron la propuesta.
- 973.** El miembro gubernamental de España indicó que, en aras de la coherencia de la versión española, debería utilizarse la palabra «organización» en lugar de la palabra «entidad».

-
- 974.** El miembro gubernamental del Reino Unido señaló la atención sobre el hecho de que, como consecuencia de la enmienda, la expresión «Sello o estampilla de la autoridad, según proceda» debería utilizarse en todo el anexo A5-II y debería sustituir el texto utilizado en la última línea de la declaración modelo de conformidad laboral marítima — Parte II. Lo mismo debería añadirse a la última línea del párrafo 14 de la declaración modelo de conformidad laboral marítima — Parte I.
- 975.** El Presidente dijo que el Comité de Redacción examinaría atentamente esta propuesta.
- 976.** La Comisión adoptó la propuesta C.R./D.3 presentada por el Comité de Redacción.
- 977.** El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.37, patrocinada por los miembros gubernamentales de Liberia, Países Bajos y Reino Unido, y cuyo propósito era añadir las palabras «o la entidad reconocida debidamente autorizada a estos efectos» después de las palabras «autoridad competente» en el apartado b) del párrafo 10.
- 978.** El miembro gubernamental del Reino Unido dijo que esta enmienda armonizaría el apartado b) del párrafo 10 con la enmienda adoptada anteriormente para el apartado a) del párrafo 10.
- 979.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron la enmienda.
- 980.** La enmienda fue presentada formalmente a la Comisión y fue adoptada. La Comisión pidió al Comité de Redacción se asegurara de que en la versión española se utilizara la palabra «organización», en lugar de la palabra «entidad».
- 981.** El párrafo 10 fue adoptado en su forma enmendada.
- 982.** El párrafo 11 fue adoptado sin modificaciones.
- 983.** El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.39, patrocinada por los miembros gubernamentales de Arabia Saudita, Australia, China, República de Corea, Emiratos Arabes Unidos, Filipinas, Indonesia, Japón, Malasia, Noruega, Nueva Zelandia, Omán y Singapur, y que proponía sustituir la primera oración ubicada en las cuatro primeras líneas del párrafo 12 de la norma A5.1.3 por la oración siguiente: «En el buque deberá llevarse un certificado marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima válidos y actualizados, junto con una traducción al inglés cuando el idioma de la documentación sea otro, y deberá exponerse una copia de los mismos en un lugar visible a bordo que sea accesible a la gente de mar.».
- 984.** El miembro gubernamental de la República de Corea explicó que esta enmienda hacía referencia al deber de exponer el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima en un lugar visible a bordo (párrafo 12 de la norma A5.1.3). El texto actual no especificaba si debía exponerse el original o una copia. De conformidad con la práctica establecida en virtud de los Convenios SOLAS y MARPOL, debería exponerse una copia para evitar cualquier daño o pérdida del original.
- 985.** El miembro gubernamental del Reino Unido, interviniendo en nombre de Austria, que actualmente ocupa la presidencia de la Unión Europea, en representación de los miembros gubernamentales de los Estados Miembros de la Comisión pertenecientes a la Unión Europea, y de los miembros gubernamentales de Bulgaria, Islandia, Noruega y Rumania, apoyó la enmienda.
- 986.** La enmienda fue presentada formalmente a la Comisión y fue adoptada.

-
- 987.** El párrafo 12 fue adoptado en su forma enmendada.
- 988.** El párrafo 13 fue adoptado sin modificaciones.
- 989.** El Presidente inició un debate general sobre los temas planteados en la enmienda D.35, patrocinada por los miembros gubernamentales de Finlandia y la Federación de Rusia con la cual se pretendía reemplazar el apartado *d*) del párrafo 14 de la norma A5.1.3 por el siguiente texto: «cuando un armador transfiera la responsabilidad de la explotación del buque a otro armador, y».
- 990.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia señaló que en el apartado *d*) del párrafo 14 y el apartado *c*) del párrafo 5 de esa norma se utilizaba la misma terminología. No obstante, el apartado *c*) del párrafo 5 guardaba relación con la emisión de un certificado de trabajo marítimo, mientras que el apartado *d*) del párrafo 14 se refería a la expiración de la validez de un certificado. El dato importante del apartado *d*) del párrafo 14 era que el armador original había dejado de ser el propietario y había transferido la responsabilidad. Por ello, era correcto hacer referencia a un armador que transfería la responsabilidad, en lugar de hacer referencia al que la asumía. Se trataba de una práctica muy extendida relacionada con la emisión de los documentos. El certificado de trabajo marítimo no dejaba de ser válido porque un nuevo armador hubiera asumido la responsabilidad, dejaba de serlo porque el antiguo armador había dejado de actuar como tal. El objeto de la propuesta era que se distinguiera entre el proceso de cesación de responsabilidad y el de asunción de responsabilidad, que eran diferentes.
- 991.** El Vicepresidente empleador apoyó el texto propuesto pues aportaba mayor claridad.
- 992.** El miembro gubernamental del Reino Unido dijo que el texto del apartado *c*) del párrafo 5 de la norma A5.1.3 se basaba en el texto del Código Internacional de Gestión de la Seguridad. Ese mismo texto se había utilizado más tarde en el apartado *d*) del párrafo 14 de la norma A5.1.3. Ahora bien, puesto que este último se refería a la expiración del certificado de trabajo marítimo, su énfasis era incorrecto; debía centrarse en el buque que dejaba la empresa. Por lo tanto, respaldó la enmienda.
- 993.** El Vicepresidente trabajador cuestionó la conveniencia de cambiar el texto existente. El orador comprendía la cuestión planteada por el miembro gubernamental del Reino Unido, pero consideraba que sería incongruente utilizar terminología distinta en el apartado *c*) del párrafo 5 y en el apartado *d*) del párrafo 14. El texto actual se correspondía con el párrafo 5 de la norma A5.1.3. Además, el Grupo de los Trabajadores siempre había entendido que una vez formulada y certificada la Parte II de la declaración de conformidad laboral marítima, la responsabilidad incumbía al nuevo armador que la asumía. El Grupo de los Trabajadores prefería el texto de la Oficina.
- 994.** El miembro gubernamental de Singapur expresó su acuerdo con el Grupo de los Trabajadores.
- 995.** El miembro gubernamental de Noruega dijo que el texto actual del proyecto de convenio plantearía dificultades en caso de que un buque fuera adquirido nuevamente por una empresa a la que hubiera pertenecido con anterioridad. En tal situación, las palabras «un buque que es nuevo para dicho armador» podrían dar lugar a que la empresa afirmara no necesitar un certificado porque el buque ya le habría pertenecido con anterioridad. El texto propuesto descartaba esta posibilidad.
- 996.** El miembro gubernamental de las Bahamas suscribió el comentario del miembro gubernamental de Noruega. El empleo de la palabra «nuevo» en el texto original daba pie a que se produjeran situaciones imprevistas.

-
- 997.** El miembro gubernamental de Chipre comprendía la cuestión planteada por los miembros gubernamentales de Noruega y las Bahamas. A diferencia de los certificados obligatorios, los certificados que estaban examinándose estaban vinculados a la gestión efectiva de un buque. Por este motivo era preferible el texto propuesto.
- 998.** El miembro gubernamental de Australia también prefirió el texto propuesto. El texto actual del proyecto de convenio podía conducir a que un armador hubiera vendido un buque y transferido la responsabilidad, pero que el certificado siguiese siendo válido, aun en el caso de que el nuevo armador no hubiera asumido dicha responsabilidad. Los certificados de comercio deberían seguir la práctica establecida en virtud de los Convenios SOLAS y MARPOL, que no permitían que un buque comerciara a menos que el certificado fuera válido. Era necesario establecer un mecanismo automático de invalidación que obligara al nuevo armador a adquirir el certificado.
- 999.** El miembro gubernamental de los Estados Unidos prefería la formulación que figuraba en el proyecto de convenio. Era importante indicar que no se trataba de transferir la responsabilidad sino de asumirla realmente.
- 1000.** Los miembros gubernamentales de Egipto y Grecia coincidieron con esa opinión. La expresión «se hace cargo de la explotación» significa que se ha realizado una transferencia; no obstante, «transfiera la responsabilidad» no significa necesariamente que se haya asumido.
- 1001.** El Vicepresidente trabajador señaló que, aunque ambas versiones del texto resultarían adecuadas, entre transferir y asumir había una diferencia. Propuso refundir ambas versiones para referirse a ambos conceptos en relación con la responsabilidad.
- 1002.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia dijo que podría darse la situación en que un antiguo armador hubiera dejado de ejercer sus funciones, y que el nuevo armador no hubiera asumido aún sus responsabilidades. En tal caso, según el proyecto de convenio, el certificado no perdería su validez, aunque ése había sido el propósito inicial. Con el fin de evitar esa situación, el cese de la validez debería producirse cuando el antiguo armador dejara de ejercer sus responsabilidades.
- 1003.** Tras reflexionar sobre ello, el Vicepresidente trabajador apoyó la propuesta.
- 1004.** El miembro gubernamental de Chipre pidió que se aclarara qué ocurriría en el supuesto de que se produjera la siguiente situación: un armador contrata la gestión de un buque a una empresa de gestión, pero ésta rescinde su contrato con el armador porque no le proporciona los recursos necesarios. Ninguna otra empresa asume esa responsabilidad, sin embargo, al no haberse producido transferencia alguna, la validez del certificado sigue vigente. Era evidente que ése no era el propósito del convenio.
- 1005.** El miembro gubernamental del Reino Unido propuso un texto alternativo con la intención de no centrarse en el armador que transfería la responsabilidad: «cuando la responsabilidad de la explotación del buque pase de un armador a otro».
- 1006.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia apoyaba la propuesta del Reino Unido en términos generales, si bien ésta no resolvía el problema planteado por el miembro gubernamental de Chipre. En el supuesto de rescisión de contrato, los directivos de la empresa serían quienes figurarían en el certificado como únicos responsables, responsabilidad que se mantendría.
- 1007.** El miembro gubernamental de Chipre dijo que la propuesta del Reino Unido contemplaba los casos claros de transferencia de propiedad, sin embargo no abarcaba todas las posibles

situaciones. Era importante que el texto reflejara que cuando la empresa gestora hubiera rescindido el contrato y no se hubiera nombrado a un nuevo gestor del buque, el certificado perdería su validez.

- 1008.** El orador propuso el siguiente texto simplificado para sustituir el apartado *d*): «Cuando un armador deje de tener la responsabilidad de un buque», en otras palabras cuando el certificado deje de estar en vigor. Esa formulación también abarcaría la situación en que el gestor dejara de tener la responsabilidad del buque.
- 1009.** El miembro gubernamental de China, interviniendo en nombre del Grupo Gubernamental, propuso una ligera modificación a tenor de la siguiente: «Cuando un armador deje de asumir la responsabilidad de la operación del buque».
- 1010.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron la propuesta del Grupo Gubernamental y señalaron que tal vez fuera conveniente consultar al Comité de Redacción para determinar si la palabra «asumir» era la más apropiada en ese contexto.
- 1011.** La enmienda D.35 fue presentada oficialmente y adoptada en su versión subenmendada.
- 1012.** El apartado *d*) del párrafo 14 de la norma A5.1.3 fue adoptado en su versión enmendada y remitido al Comité de Redacción.
- 1013.** Los párrafos 15, 16 y 17 fueron adoptados sin modificaciones.
- 1014.** La norma A5.1.3 fue adoptada en su versión enmendada.
- 1015.** La pauta B5.1.3 fue adoptada sin modificaciones.

Regla 5.1.4

- 1016.** Los párrafos 1 y 2 fueron adoptados sin modificaciones.
- 1017.** La regla 5.1.4 fue adoptada sin modificaciones.
- 1018.** Los párrafos 1, 2 y 3 de la norma A5.1.4 fueron adoptados sin modificaciones.
- 1019.** El Presidente abrió un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.30, patrocinada por los miembros gubernamentales de Australia, China, Estados Unidos, Japón y Singapur, cuyo objeto era insertar las palabras «cuando proceda» después de la palabra «efectuarse», en la primera línea del párrafo 4 de la norma A5.1.4.
- 1020.** El miembro gubernamental del Japón propuso un cambio en la redacción de la primera oración del párrafo 4 de la norma A5.1.4. Tal y como estaba redactado, podía entenderse que todos los buques tenían que ser inspeccionados con arreglo a los intervalos que se indicaban en la norma A5.1.3. Sin embargo, esos intervalos sólo se aplicaban a los buques que necesitaban un certificado de trabajo marítimo, de conformidad con el párrafo 1 de la regla 5.1.3, a saber, los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que efectuasen viajes internacionales. Para reflejar la decisión adoptada en la Reunión intermedia de excluir a los buques más pequeños del requisito de certificación, se había considerado necesario añadir las palabras «, cuando corresponda» al referirse a la declaración de conformidad laboral marítima del párrafo 1 de la norma A5.1.4, ya que no todos los buques estaban sujetos al requisito de certificación. En aras de la coherencia, era importante que las palabras «, cuando corresponda» se añadieran también en el lugar pertinente de la primera oración del

párrafo 4 de la norma A5.1.4, a fin de aclarar que los intervalos mencionados en dicha oración sólo se aplicaban a los buques que necesitaban certificación.

- 1021.** El Vicepresidente empleador apoyó la enmienda propuesta.
- 1022.** El Vicepresidente trabajador pidió a la Oficina que aclarara si de acuerdo con la enmienda propuesta, seguiría siendo necesario efectuar inspecciones en los buques que no necesitaran certificado.
- 1023.** La representante del Secretario General explicó que el párrafo 1 de la norma A5.1.4 se aplicaba a todos los buques y, en consecuencia, el párrafo 4 aludía a los intervalos en que debían efectuarse las inspecciones en todos los buques, con independencia de que estuvieran o no sujetos al régimen de certificación. El cambio que se introdujera mediante la enmienda sólo se referiría al sistema de certificación y no tenía por objeto modificar las obligaciones y las responsabilidades respecto de las inspecciones.
- 1024.** Tras esa explicación, el Vicepresidente trabajador apoyó la enmienda presentada.
- 1025.** La enmienda D.30 fue presentada oficialmente y fue adoptada por la Comisión.
- 1026.** El párrafo 4 de la norma A5.1.4 fue adoptado en su forma enmendada.
- 1027.** Los párrafos 5, 6, 7 y 8 de la norma A5.1.4 fueron adoptados sin modificaciones.
- 1028.** El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.23, patrocinada por los miembros gubernamentales de Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia, y cuyo propósito era suprimir la segunda oración del párrafo 9 de la norma A5.1.4.
- 1029.** El miembro gubernamental del Reino Unido dijo que la primera oración del párrafo 9 proporcionaba una orientación sensata y constituía una práctica sólidamente establecida. Sin embargo, la necesidad de registrar tales casos creaba una serie de dificultades. Parecía difícil distinguir entre el incumplimiento de una disposición prevista en el párrafo 9 de la norma A5.1.4 y de otra que no lo estuviera. Era una práctica aceptada que, cuando las infracciones no eran deliberadas y una breve discusión permitía su inmediata corrección, no era necesario tomar otras medidas. Era preciso registrar las verdaderas infracciones, junto con las medidas adoptadas para remediarlas. Exigir a los inspectores que llevaran un registro del recurso a la facultad discrecional conduciría a trámites innecesarios y al seguimiento de deficiencias de menor importancia. La segunda oración imponía una pesada obligación a los servicios de inspección que no redundaba en beneficio de la seguridad y salud de la gente de mar.
- 1030.** El Vicepresidente empleador apoyó la enmienda propuesta.
- 1031.** El Vicepresidente trabajador se opuso firmemente a la enmienda propuesta. Los inspectores eran profesionales y deberían tener la facultad discrecional de amonestar y aconsejar en lugar de incoar o recomendar procedimientos. Sin embargo, el párrafo 9 sólo preveía dicha facultad discrecional cuando no existía un historial de infracciones parecidas. Cuando se pronunciaban advertencias, era necesario llevar un registro. Si no se mantenía un registro, nunca existiría dicho historial. Recordó el equilibrado compromiso alcanzado en el apartado *b)* del párrafo 6 de la norma A5.2.1, sobre la inmovilización de un buque cuando la no conformidad con los requisitos del convenio constituía una infracción grave o recurrente de los mismos. El Grupo de los Trabajadores estaba convencido de que ésta era

una cuestión de fondo, y prefería conservar la segunda oración, ya que llevar un registro de advertencias no suponía una gran carga.

- 1032.** El miembro gubernamental de las Bahamas respaldó la opinión expresada por el miembro gubernamental del Reino Unido. En respuesta a la cuestión planteada por el Vicepresidente trabajador en relación con la norma A5.2.1 sobre las inspecciones en los puertos, señaló que los inspectores del Estado rector del puerto encargados del control sólo tenían acceso a registros de infracciones hallados durante las inspecciones de control por dicho Estado. Para poder acceder a los registros del Estado del pabellón, los inspectores del Estado rector del puerto encargados del control tendrían que presentar, sólo en caso de surgir problemas, una solicitud específica al Estado del pabellón. Por lo tanto, era improbable que dichos inspectores conocieran la existencia de un registro del recurso a la facultad discrecional.
- 1033.** El miembro gubernamental de Egipto dijo que el texto en cuestión hacía referencia a obligaciones que incumbían al Estado del pabellón, y señaló que el mantenimiento de un registro era igualmente importante tanto para el Estado del pabellón como para el Estado rector del puerto.
- 1034.** El miembro gubernamental de España señaló que el Convenio sobre la inspección del trabajo, 1947 (núm. 81), no establecía el mantenimiento de un registro del recurso a la facultad discrecional. Sin embargo, el argumento que defendía el Grupo de los Trabajadores estaba bien fundamentado. Propuso un texto de compromiso y la adaptación de la redacción al Convenio num. 81 de la OIT.
- 1035.** El miembro gubernamental de Alemania apoyó la supresión de la segunda oración, ya que la obligación suponía una tremenda carga administrativa que disuadiría a los inspectores de ejercer su facultad discrecional. El tiempo que los inspectores dedicaran a tareas administrativas no podrían dedicarlo a la inspección.
- 1036.** El miembro gubernamental de Egipto apoyó la intención de la enmienda propuesta, que tenía por objeto reducir la carga de trabajo de los inspectores y evitar trámites administrativos. En lugar de registrar cada detalle, los inspectores deberían poder verificar las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar. Sin embargo, debería mantenerse a bordo un registro de toda inspección del buque realizada en el último puerto de escala, para que estuviera disponible en el puerto de escala siguiente.
- 1037.** El miembro gubernamental de Noruega apoyó la enmienda. Por lo general, los capitanes no deseaban infringir las normas, pero simplemente podrían desconocer el problema y agradecerían que el inspector lo señalara. La obligación era demasiado estricta, formalista e incómoda. No fomentaría la cooperación entre capitanes e inspectores.
- 1038.** El miembro gubernamental del Reino Unido señaló la necesidad de distinguir claramente entre control por el Estado rector del puerto y control por el Estado del pabellón. Hablando únicamente en nombre del Reino Unido, explicó que existían tres tipos de infracción: la infracción grave, que exigía una actuación sin demora, la infracción de poca importancia, que estaría comprendida en el párrafo 4 de la norma A5.2.1, y la que podría denominarse infracción «trivial» o «insignificante», a saber, deficiencias no intencionadas que se rectificarían de inmediato. Tras escuchar el punto de vista del Grupo de los Trabajadores, sugirió un texto de avenencia para sustituir en la primera oración después de «cuando», la palabra «el» por «no se haya producido un incumplimiento claro o significativo».
- 1039.** El miembro gubernamental de España se opuso a la utilización de los términos «trivial» o «insignificante», dado que podían crear incertidumbre en el plano jurídico. Propuso utilizar la terminología del Convenio núm. 81 que recogía las principales disposiciones de la OIT

en materia de inspección. El nuevo convenio no debería dar pie a gran margen de interpretación jurídica. Por consiguiente se opuso a la enmienda propuesta.

- 1040.** La miembro gubernamental del Brasil estuvo de acuerdo. Recordando el Convenio núm. 81, y el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178), ambos aplicables específicamente al sector marítimo, observó que mantener un registro del recurso a la facultad discrecional sería incompatible con el Convenio núm. 81.
- 1041.** El miembro gubernamental de Francia apoyó el texto alternativo propuesto por el miembro gubernamental del Reino Unido. Aunque se suprimiese la segunda oración, no se impediría que los inspectores pusieran sus comentarios por escrito. Se confiaría en el juicio profesional de los inspectores. En el futuro, quizás surgiese la necesidad de disponer de un repertorio de recomendaciones prácticas que aportase orientación a los inspectores de buques.
- 1042.** El miembro gubernamental del Japón señaló que la facultad discrecional sólo se contemplaba cuando no existiese un historial de infracciones parecidas. De lo contrario, los inspectores tendrían la obligación de incoar o recomendar un proceso. Así pues, la última oración debería conservarse a efectos de certidumbre jurídica.
- 1043.** El miembro gubernamental de la República de Corea consideraba que existían dos ambigüedades. Una era la de determinar quién competía en el mantenimiento de los registros y la otra se refería al contenido. Llevar un registro de todas las deficiencias representaría una fuerte carga de trabajo para la administración del Estado del pabellón. Por consiguiente, apoyó la enmienda propuesta.
- 1044.** El miembro gubernamental de la República Bolivariana de Venezuela observó que los inspectores necesitaban un cierto grado de flexibilidad, puesto que los sistemas diferían de un país a otro. Los informes de los inspectores podrían ser utilizados para otros fines y aprovechados por otras partes, por ejemplo, por los encargados de la investigación de accidentes. Por consiguiente, el convenio debería proporcionar un margen de flexibilidad suficiente a los Estados Miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la inspección.
- 1045.** El miembro gubernamental de Nigeria suscribió la opinión del Grupo de los Trabajadores y declaró que, en la norma A5.1.4, la referencia a «un historial de infracciones parecidas» dejaba claro que, después de todo, las llamadas infracciones triviales podían no serlo tanto. Debería llevarse un registro de todas las infracciones sin distinción, de lo contrario un buque podría seguir navegando de puerto a puerto sin rectificar los problemas detectados.
- 1046.** El miembro gubernamental del Pakistán propuso reemplazar la palabra «deberá» por «podrá» en la segunda oración del párrafo 9. Esto ampliaría la facultad discrecional para determinar el grado de las infracciones que había que consignar.
- 1047.** El miembro gubernamental de Singapur, recordando que las inspecciones no solían realizarlas las autoridades competentes sino organizaciones reconocidas, dijo que era preferible consignar en un informe todas las advertencias y consejos. Por tanto, era partidario del texto en su versión actual. La propuesta del miembro gubernamental del Pakistán tal vez permitiera avanzar.
- 1048.** El Vicepresidente trabajador suscribía la inquietud planteada por el miembro gubernamental de España sobre el posible uso de las palabras «trivial» o «insignificante». La propuesta del miembro gubernamental del Reino Unido era útil. Proponía, además, suprimir la palabra «amonestar» de la primera línea de la primera oración.

-
- 1049.** Los miembros gubernamentales de la Argentina, Francia y el Reino Unido, así como el Vicepresidente empleador, aceptaron la propuesta del Grupo de los Trabajadores.
- 1050.** El Presidente propuso que, sin presentar oficialmente la enmienda D.23, se remitiera al Comité de Redacción el texto completo del párrafo 9 de la norma A5.1.4, a fin de incorporar el texto propuesto. El Comité de Redacción examinaría asimismo la enmienda D.28, que sólo afectaba al texto español.
- 1051.** Así fue acordado.
- 1052.** El Comité de Redacción propuso el siguiente texto para el párrafo 9 de la norma A5.1.4: «Los inspectores deberían tener la facultad discrecional de dar consejos en lugar de incoar o recomendar un procedimiento cuando no haya un incumplimiento claro de los requisitos del presente Convenio que ponga en peligro la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar interesada y cuando no exista un historial de infracciones parecidas.»
- 1053.** Los Vicepresidente empleador y trabajador estuvieron de acuerdo con la propuesta.
- 1054.** La Comisión adoptó la propuesta C.R./D.5 del Comité de Redacción. En consecuencia, las enmiendas fueron desestimadas.
- 1055.** El párrafo 9 fue adoptado en su forma enmendada.
- 1056.** Los párrafos 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17 de la norma A5.1.4 fueron adoptados sin modificaciones.
- 1057.** El miembro gubernamental de los Estados Unidos retiró la enmienda D.21.
- 1058.** La norma A5.1.4 fue adoptada en su forma enmendada.
- 1059.** Los párrafos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9 de la pauta B5.1.4 fueron adoptados sin modificaciones.
- 1060.** El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.24, patrocinada por los miembros gubernamentales de los Países Bajos y el Reino Unido, y cuyo propósito era suprimir el apartado *d*).
- 1061.** El miembro gubernamental del Reino Unido indicó que, si bien la disposición en cuestión sólo era una pauta, su Gobierno deseaba poder seguir las pautas lo más fielmente posible. Sin embargo, en virtud del apartado *d*) se exigiría a todas las autoridades competentes en los diversos Estados Miembros que incluyeran en sus informes anuales estadísticas sobre toda la gente de mar que estaba sujeta a su legislación nacional. El problema residía en el amplio ámbito de aplicación del proyecto de convenio. Dado que el texto hacía referencia a la gente de mar que estaba sujeta a la legislación nacional, no se ceñía a la gente de mar a bordo de los buques que enarbolaban el pabellón del Estado Miembro, sino que abarcaba a todos los residentes del país en cuestión que trabajaran a bordo de un buque, con independencia del Estado del pabellón de que se tratara. Si bien podría ser práctico que un país recopilara estadísticas sobre los certificados previstos en el Convenio de Formación (STCW) que se hubieran expedido o sobre el número de marinos que trabajaba a bordo de los buques que enarbolaban su pabellón, la disposición tal como estaba redactaba actualmente era mucho más amplia, ya que contemplaba a todos los nacionales y residentes del país que trabajaban a bordo de buques que enarbolaban cualquier pabellón. Dichas estadísticas también tendrían que abarcar, por ejemplo, a los trabajadores a tiempo parcial y los trabajadores esporádicos, que podrían trabajar tan sólo uno o dos meses al año, como los estudiantes durante sus vacaciones. A su juicio, sería prácticamente imposible

recopilar dichas estadísticas, que en ningún caso serían fiables. La disposición debería suprimirse.

- 1062.** El Vicepresidente empleador indicó que, tal como habían demostrado estudios recientes, era muy difícil obtener estadísticas de las características especificadas en la disposición, incluso en países que contaban con sistemas administrativos sólidamente establecidos. Elaborar dichas estadísticas supondría una pesada carga, por lo que su Grupo apoyaba la propuesta de suprimir el apartado.
- 1063.** El Vicepresidente trabajador recordó que la disposición en cuestión era sólo una pauta. Agregó que la Convención UNCLOS ya preveía la obligación de que el Estado del pabellón asegurara la jurisdicción efectiva sobre los buques que enarbolaban su pabellón, entre otras cosas, en relación con la situación social de la gente de mar. Habida cuenta de que, por lo general, la legislación de los Estados del pabellón era aplicable a sus buques, tenían que saber qué marinos estaban trabajando en ellos. En relación con los nacionales de un país que trabajaban como marinos en un buque que enarbolaba el pabellón de otro país, quedaban enmarcados en la legislación de ese Estado del pabellón y, por lo tanto, no les afectaban las estadísticas exigidas en la disposición que se estaba examinando. Puesto que habitualmente los Estados del pabellón deseaban saber el número de marinos empleados en los buques que enarbolaban su pabellón, por ejemplo, por razones de seguridad, consideraba que no debería haber problemas en mantener la disposición.
- 1064.** El miembro gubernamental del Reino Unido respondió que, el texto de la disposición inducía a pensar que se abarcaba a todo tipo de trabajadores, incluidos, por ejemplo, los trabajadores a tiempo parcial o la gente de mar que trabajaba en buques que enarbolaban el pabellón de otro país. Sería más sensato que fuera aplicable sólo a la gente de mar que trabajaba en un buque que enarbolaba el pabellón del país interesado.
- 1065.** El miembro gubernamental de Egipto señaló que sería muy difícil que un país pudiese controlar la situación de todos los marinos a quienes había expedido un certificado, pues era común que cambiaran con frecuencia de buque y que hubiera períodos en los que no trabajaban, aunque conservaran su certificado. Las estadísticas disponibles podrían dar una visión inexacta.
- 1066.** El miembro gubernamental de Chipre indicó que su país mantenía un registro de toda la gente de mar que trabajaba en buques que enarbolaban su pabellón, independientemente de su nacionalidad. No obstante, consideraba que no sería posible compilar estadísticas de los marinos chipriotas que trabajaban en buques extranjeros. Si la disposición se limitaba a toda la gente de mar que trabajaba en un buque del Estado del pabellón, los datos recopilados compilados serían útiles.
- 1067.** El miembro gubernamental de Singapur suscribió esta opinión.
- 1068.** El miembro gubernamental de Noruega señaló que la totalidad del párrafo 10 hacía referencia a la información que debía contener el informe anual publicado por la autoridad competente (es decir, la dirección marítima), que esencialmente incluiría las actividades de ese órgano durante el año anterior. Los datos solicitados no se limitaban ni mucho menos a las actividades de la autoridad competente, y habría que obtenerlos a través de los institutos nacionales de estadística, las administraciones fiscales, los servicios de inmigración, etc. Si bien era posible obtenerlos, la recopilación de esas estadísticas supondría una pesada carga para la dirección marítima. Además, con independencia de la carga que ello representara, su fiabilidad podría dejar mucho que desear, y, por tanto, su recopilación serviría de poco.

-
- 1069.** Los miembros gubernamentales de Alemania y de los Países Bajos expresaron puntos de vista similares.
- 1070.** Los miembros gubernamentales de Australia, China, Indonesia, Jamahiriya Arabe Libia y Portugal apoyaron la propuesta de suprimir el apartado.
- 1071.** El miembro gubernamental de Francia señaló que la disposición en cuestión estaba contenida en una parte del convenio referente a las responsabilidades del Estado del pabellón. Así, pues, era partidario de que se mantuviera el apartado, ya que era importante que los países tuvieran información sobre el número de marinos empleados a bordo de los buques que enarbolaban su pabellón.
- 1072.** El miembro gubernamental de Malasia indicó que esas estadísticas aportarían información importante para los estudios nacionales y las perspectivas de promoción profesional de la gente de mar.
- 1073.** La miembro gubernamental de Dinamarca observó que muchos miembros gubernamentales parecían haber atribuido a la disposición un significado más amplio de lo que interpretaba su Gobierno. En su opinión, las estadísticas en cuestión se referían exclusivamente a la gente de mar que trabajara a bordo de buques que enarbolaban el pabellón del país de que se tratara, independientemente de su nacionalidad. No se aplicaba a los ciudadanos de un Estado Miembro que trabajaran en buques que enarbolaban el pabellón de otro país. La información sobre la gente de mar que trabajara en la flota nacional era importante con el fin de llevar un control. Era necesario, pues, ponerse de acuerdo con respecto a esa interpretación más restringida.
- 1074.** El miembro gubernamental de Grecia propuso que el asunto se remitiera al Comité de Redacción, con la petición de asegurar que las estadísticas requeridas se limitaran a la gente de mar que trabajara a bordo de buques que enarbolaban el pabellón del país de que se tratara.
- 1075.** Los miembros gubernamentales de México y de la República de Corea expresaron su acuerdo.
- 1076.** El Vicepresidente trabajador opinaba que el debate había puesto de manifiesto algunos malentendidos. El apartado formaba parte de la sección que trataba de las responsabilidades del Estado del pabellón. Por tanto, las estadísticas aludidas se referían a la gente de mar que trabajara a bordo de los buques que enarbolaban el pabellón de un Estado Miembro determinado. El orador no tenía duda de que todos los gobiernos deseaban saber quién navegaba a bordo de los buques que enarbolaban su pabellón. En realidad, una vez que el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), hubiera sido ratificado por un gran número de países, esos datos estadísticos existirían en cualquiera de los casos como resultado del proceso de expedición de los documentos de identidad.
- 1077.** El Vicepresidente empleador observó que era muy difícil obtener esos datos a escala mundial. Ahora bien, si el apartado *d)* del párrafo 10 de la pauta B5.1.4 se refería únicamente a la gente de mar a bordo de buques que enarbolaban el pabellón del Estado que emitiera el informe, la disposición no plantearía problemas y, por consiguiente, debería remitirse al Comité de Redacción.
- 1078.** La miembro gubernamental de Dinamarca propuso añadir las palabras «para los buques que enarbolan su pabellón» a la introducción del párrafo 10 de la pauta B5.1.4, dado que dicho requisito debería también aplicarse a otras estadísticas mencionadas en dicho párrafo.

-
- 1079.** El Presidente dijo que parecía que se había llegado a un consenso en favor de limitar la obligación de informar y restringirla únicamente a la gente de mar a bordo de buques que enarbolaran el pabellón del Estado que emitiera el informe, y propuso que el apartado *d)* del párrafo 10 de la pauta B5.1.4 se remitiera al Comité de Redacción.
- 1080.** El miembro gubernamental de las Bahamas se opuso enérgicamente. Por razones históricas su país no recopilaba ninguna de las estadísticas que había que presentar con arreglo al apartado *d)* del párrafo 10 de la pauta B5.1.4. Para poner en marcha ese sistema sería necesario aumentar considerablemente los recursos de que disponían las autoridades competentes, lo que dificultaría la ratificación del convenio por su país. El orador también cuestionó la utilidad de la información requerida, ya que únicamente sería posible proporcionar una «instantánea» de la gente de mar que estuviera en un momento determinado a bordo de un buque que enarbolara su pabellón.
- 1081.** El Presidente dio a entender que el número de literas ya era indicativo del tamaño de la fuerza de trabajo del buque.
- 1082.** El miembro gubernamental de las Bahamas respondió que dicho requisito podría sin duda satisfacerse, pero el texto actual no lo reflejaba y debería modificarse en consecuencia.
- 1083.** El Vicepresidente trabajador señaló que el objetivo del convenio era garantizar que los Estados del pabellón asegurasen el trabajo decente a bordo de los buques que enarbolasen su pabellón y expresó su desconcierto ante el hecho de que algunos Estados no pudiesen recopilar estadísticas sobre los trabajadores que se hallaban a bordo de sus buques. Si no se dispusiera de estadísticas globales, podría ser útil contar con el tipo de información propuesta por el Presidente. El texto actual ya era muy flexible y, en todo caso, constituía una norma de orientación para los Estados sobre el modo de presentar los informes anuales.
- 1084.** El Presidente consideraba que existía un amplio consenso sobre la propuesta presentada por el miembro gubernamental de Dinamarca. Se solicitaría al Comité de Redacción que elaborase un texto que circunscribiera los requisitos en materia de notificación a los buques que enarbolasen el pabellón del Estado que presentaba el informe, y propuso que una vez finalizado el nuevo texto, la Comisión volviese a examinar la cuestión.
- 1085.** Así fue decidido.
- 1086.** El Comité de Redacción propuso el siguiente texto para el párrafo 10 de la pauta B5.1.4: «En el informe anual publicado por la autoridad competente de todo Miembro respecto de los buques que enarboles su bandera también debería incluirse:».
- 1087.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador estuvieron de acuerdo con la propuesta.
- 1088.** La Comisión adoptó la propuesta C.R./D.6 del Comité de Redacción. Como consecuencia, la enmienda D.24 fue desestimada.
- 1089.** El párrafo 10 fue adoptado en su forma enmendada.
- 1090.** La pauta B5.1.4 fue adoptada en su forma enmendada.

Regla 5.1.5

- 1091.** La regla 5.1.5 fue adoptada sin modificaciones.

1092. La norma A5.1.5 fue adoptada sin modificaciones.

1093. La pauta B5.1.5 fue adoptada sin modificaciones.

Regla 5.1.6

1094. La regla 5.1.6 fue adoptada sin modificaciones.

1095. La norma A5.1.6 fue adoptada sin modificaciones.

1096. La pauta B5.1.6 fue adoptada sin modificaciones.

Regla 5.2

1097. La regla 5.2 fue adoptada sin modificaciones.

Regla 5.2.1

1098. El miembro gubernamental de los Estados Unidos retiró una enmienda (D.40), antes de iniciarse su debate.

1099. La regla 5.2.1 fue adoptada sin modificaciones.

1100. Los párrafos 1, 2 y 3 de la norma A5.2.1 fueron adoptados sin modificaciones.

1101. El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.41, patrocinada por los miembros gubernamentales de Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia, cuyo objetivo era reemplazar el párrafo 4 por el siguiente:

Quando, tras realizarse una inspección más pormenorizada se constate que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a lo previsto en el presente Convenio, el funcionario autorizado señalará de inmediato las deficiencias al capitán del buque, indicando un plazo para su rectificación; cuando el Estado del puerto lo considere pertinente, procederá a:

- a) notificar a un representante del Estado del pabellón, y/o
- b) proporcionar la información pertinente a las autoridades competentes del siguiente puerto de escala, y/o
- c) señalar las deficiencias a la atención de las correspondientes organizaciones de gente de mar y de armadores del Miembro en el cual se realice la inspección.

1102. El miembro gubernamental del Reino Unido, interviniendo en nombre de los miembros gubernamentales de los Estados Miembros de la Comisión pertenecientes a la Unión Europea, así como en representación de los miembros gubernamentales de Bulgaria, Islandia, Noruega y Rumania, subrayó la importancia que revestía la enmienda presentada. El objetivo de la propuesta era velar por que en la aplicación y el cumplimiento efectivos del convenio se estableciera el justo equilibrio entre la necesidad de otorgar derechos y protección plenos y suficientes a la gente de mar y los armadores, y la necesidad de procurar que la labor de los inspectores para asegurar la aplicación efectiva, uniforme y global de las disposiciones del convenio constituyera efectivamente un valor añadido y no

representara en general una carga administrativa superflua, ineficaz y costosa. El texto actual del párrafo 4 de la norma A5.2.1 distaba mucho de proporcionar este justo equilibrio. Muchos gobiernos consideraban que la propuesta era necesaria para convencer a los ministros y parlamentarios de que los recursos públicos estaban utilizándose efectivamente en la aplicación del presente convenio. La notificación de infracciones graves no constituía en absoluto un problema, pero el requisito en materia de notificación establecido en el párrafo 4 se aplicaría a todas las inspecciones, incluidas aquellas que sólo detectarían una deficiencia. Para ilustrar la magnitud de la carga que suponía la notificación, el orador indicó que, el año pasado, en el Memorando de Entendimiento de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto se habían señalado 8.659 deficiencias. Algunos ejemplos típicos de estas deficiencias eran la falta de filtro de aire en unidades de aire acondicionado, luces fluorescentes dañadas que carecían de protección, la inexistencia de felpudos de caucho delante de los cuadros conmutadores, daños en la cocina, presencia de parásitos, frigoríficos sucios, suelos de cocina sucios, inexistencia de termómetros en los frigoríficos, etc. No obstante, todas estas pequeñas deficiencias obligarían al funcionario habilitado que ejercía el control en nombre del Estado rector del puerto a seguir el procedimiento establecido en los apartados *a)* a *c)* del párrafo 4, aun en el caso de que los buques tuvieran como máximo cinco deficiencias. Los sistemas existentes de control por el Estado rector del puerto previstos en los memorandos de entendimiento de París y Tokio, así como el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, gozaban de una excelente reputación por controlar efectivamente la aplicación de los requisitos establecidos por la OMI y la OIT en lo que respecta a la seguridad marítima, la seguridad, y la protección del entorno marino y de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar. De hecho, el Título 5 del convenio estaba inspirado en las mejores prácticas establecidas a lo largo de muchos años en el marco de estos sistemas de control por el Estado rector del puerto. Ninguna de estas prácticas exigía a los inspectores notificar después de cada inspección al próximo puesto de escala, al Estado del pabellón y a las organizaciones de la gente de mar y de los armadores. Este requisito en materia de inspección hacía que los valiosos servicios de inspección desatendieran la importante labor de inspección en los buques. Dado que los recursos se asignaban tanto para las inspecciones como para su seguimiento, los inspectores dispondrían de menos tiempo para inspeccionar los buques. Las deficiencias también se identificarían si no existiera el requisito de notificación. Las tres regiones que habían suscrito memorandos de entendimiento para el control de los buques por el Estado rector del puerto registraron deficiencias en una base de datos informática que podía consultarse en los siguientes puertos de escala. Por lo tanto, las inspecciones podrían centrarse en el número de deficiencias y en la última inspección, y podrían realizarse con carácter prioritario en caso de observarse infracciones graves. Si los Estados del pabellón, la gente de mar o los armadores deseaban consultar el expediente de inspección de un buque en particular, podrían utilizar el sitio web www.equasis.org, establecido por las administraciones marítimas de España, Estados Unidos, Francia, Japón, Reino Unido y Singapur. El propósito de este sitio web era recopilar información existente procedente de fuentes públicas y privadas, y ponerla a disposición de todos gratuitamente. El hecho de que los buques no cumplieran las normas iba en detrimento de sus clientes, de la gente de mar, de la seguridad del buque, del medio ambiente y de la competencia. Los requisitos del proyecto de convenio no deberían desalentar a las partes interesadas de cumplirlo y de controlar su aplicación de manera efectiva, uniforme y global. Estas inquietudes se habían expresado con anterioridad y deberían considerarse seriamente. La supresión total del juicio profesional en el texto de la Oficina no redundaba en beneficio de ninguna de las partes, ni de la gente de mar, ni de los armadores ni del Estado del pabellón.

- 1103.** El Vicepresidente empleador apoyó la propuesta, pero señaló que si se utilizaba la expresión «y/o» en sus apartados *a)* y *b)*, podría ocurrir que el armador fuera el único a quien se notificara la información, lo que probablemente no era el propósito de los patrocinadores.

-
- 1104.** El Vicepresidente trabajador recordó que en la reunión intermedia, alrededor de 67 gobiernos estuvieron de acuerdo en la importancia de esta delicada disposición, que era la única que abordaba las situaciones en que no se exigía la inmovilización del buque. La inmovilización constituía la sanción más grave, y en muchas ocasiones las medidas previstas no requerían que se llevara a cabo. El párrafo 4 de la norma A5.2.1 preveía los casos en que, tras realizar una inspección más pormenorizada, se constatará que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustaban a lo previsto en el convenio, pero no se contemplaba la inmovilización del buque. En ese caso, el Estado del pabellón, el próximo puerto de escala, y las organizaciones de los armadores y de gente de mar debían ser informados. Era del todo procedente que las organizaciones de gente de mar del puerto fueran informadas de la infracción para que pudieran ayudar a resolver el problema. La propuesta permitiría que los inspectores informaran al Estado del pabellón, al próximo puerto de escala y a las organizaciones de armadores y de gente de mar, únicamente si lo consideraban oportuno. Además los tres requisitos relacionados con la notificación quedarían ligados por el término y/o, lo que no tenía sentido. El párrafo 4 podía ocuparse de deficiencias graves y menos graves. Si a bordo no había agua, almacenes o calefacción, la notificación del hecho no debería dejarse al arbitrio del inspector. El orador recordó a la Comisión que las inspecciones pormenorizadas se llevaban a cabo por motivos claros, tal y como se establecía en el párrafo 1. El procedimiento de notificación previsto en el párrafo 4 del texto del proyecto de convenio era equilibrado y apropiado.
- 1105.** El miembro gubernamental de Australia dijo que, en su condición de Estado rector de puertos, su país aplicaba medidas de control constantemente, y apoyaba la propuesta. Era preciso encontrar una formulación adecuada, según la cual no fuera obligatorio notificar de forma inmediata las deficiencias menores.
- 1106.** El miembro gubernamental de Singapur estaba de acuerdo con el fundamento lógico de la enmienda propuesta, cuyo objeto era lograr que el proceso de inspección fuera más eficiente.
- 1107.** El miembro gubernamental de España se refirió a la versión española de la enmienda y dijo que prefería las palabras «más detallada» a las palabras «más pormenorizada», lo que además se ajustaba a la expresión utilizada en el anexo A5-III.
- 1108.** El miembro gubernamental de Nueva Zelanda coincidía con las opiniones expresadas por los oradores anteriores. La enmienda propuesta se ceñía perfectamente a los procedimientos establecidos con arreglo a regímenes de control del Estado rector del puerto tales como los memorandos de entendimiento de Tokio y de París.
- 1109.** El miembro gubernamental de las Bahamas estaba de acuerdo con el fundamento de la enmienda propuesta, y opinaba que la redacción actual del texto de la Oficina era demasiado prescriptiva, ya que no dejaba margen a que los funcionarios del Estado rector del puerto que realizaban las labores de control utilizaran sus facultades discrecionales.
- 1110.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia apoyó la enmienda.
- 1111.** La miembro gubernamental de los Estados Unidos estaba de acuerdo con el propósito de la enmienda y subrayó la importancia de acceder a información a través de bases de datos públicas. La oradora no estaba del todo satisfecha con los términos en que estaban redactados el texto de la Oficina y la enmienda propuesta.
- 1112.** El miembro gubernamental del Reino Unido dijo que, en esencia, la formulación propuesta era correcta, si bien podía pedirse al Comité de Redacción que la mejorase. Fundamentalmente, el funcionario del Estado rector del puerto que ejerciera las labores de

control debería decidir entre una, varias o todas las opciones, *a)*, *b)* o *c)*, previstas en la enmienda para comunicar la información.

- 1113.** El Vicepresidente trabajador insistió en que existían distintos niveles de deficiencias que iban de la trivial a la que representaba una amenaza de muerte. De lo que se trataba era de cómo tramitar una respuesta progresiva a infracciones cuya gravedad iba en aumento. Las organizaciones de gente de mar querían estar informadas de las infracciones, independientemente de que los armadores estuviesen de acuerdo.
- 1114.** El Presidente propuso constituir un grupo de trabajo informal para resolver las cuestiones planteadas durante el debate del texto original y la enmienda.
- 1115.** El miembro gubernamental del Reino Unido consideraba que no era necesario establecer un grupo de trabajo informal y prefería que el texto de la enmienda se remitiera al Comité de Redacción. Estaba dispuesto a examinar cualquier propuesta que el Grupo de los Trabajadores deseara presentar para las pautas.
- 1116.** El Vicepresidente trabajador estaba de acuerdo con la idea del grupo de trabajo informal y se oponía a cualquier propuesta de que la cuestión se abordase en el marco de la Parte B (pautas no obligatorias) del Código. Entendía la preocupación de los miembros gubernamentales en relación con las deficiencias de poca importancia y estaba seguro de que podrían encontrar un texto de avenencia. El Título 5 era decisivo en lo que atañía al cumplimiento de los derechos de la gente de mar.
- 1117.** El Vicepresidente empleador y el miembro gubernamental de Grecia apoyaron la idea de constituir un grupo de trabajo informal.
- 1118.** El Presidente indicó que las cuestiones planteadas durante el debate se remitirían a un grupo de trabajo informal constituido por un número razonable de personas, para que, tan pronto como le fuera posible, remitiera el resultado de su labor a la Comisión Plenaria.
- 1119.** El miembro gubernamental de Noruega informó a la Comisión sobre la labor del grupo de trabajo informal constituido para abordar las cuestiones planteadas en relación con la enmienda D.41. Ese grupo había examinado la enmienda D.41 y el proyecto de convenio teniendo presente la carga administrativa pertinente. Se acordó que el requisito de notificación no afectaría a las cuestiones de menor importancia y que debería respetarse el juicio profesional de los inspectores. No obstante, las cuestiones motivo de inquietud deberían notificarse, puesto que se trataba de un asunto de especial interés para los interlocutores sociales. El texto propuesto acordado estaba redactado como sigue:

Cuando, tras realizarse una inspección más pormenorizada se establezca que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a las disposiciones del presente Convenio, el funcionario habilitado deberá señalar inmediatamente a la atención del capitán las deficiencias, indicando un plazo para su rectificación. Si el funcionario habilitado considera que dichas deficiencias son significativas o están relacionadas con una queja presentada de conformidad con el párrafo 3, las señalará a la atención de la organización de gente de mar correspondiente del Estado Miembro donde se realice la inspección y a la organización de armadores del Estado del pabellón, y podrá:

- a)* notificar a un representante del Estado del Pabellón, y
- b)* proporcionar la información pertinente a las autoridades competentes del siguiente puerto de escala.

- 1120.** El miembro gubernamental de Noruega recordó que se había creado un grupo de trabajo informal para examinar los cambios que podrían introducirse al párrafo 4, tomando en consideración las opiniones expresadas durante el debate de la enmienda D.41. Tras su

presentación anterior del texto propuesto por el grupo de trabajo informal, se habían abordado otras consultas durante las cuales se había convenido el texto siguiente:

Cuando, tras una inspección más detallada, se establezca que las condiciones de trabajo y de vida en un buque no se ajustan a las disposiciones del presente Convenio, el funcionario habilitado deberá señalar inmediatamente a la atención del capitán del buque las deficiencias y las medidas necesarias para rectificarlas. En el caso de que el funcionario habilitado considere que dichas deficiencias son significativas, o que guardan relación con una queja conforme a lo dispuesto en el párrafo 3 de la presente norma, señalará las deficiencias a la atención de las organizaciones de armadores y la gente de mar correspondientes del Miembro en el cual tiene lugar la inspección, y podrá:

- a) notificar a un representante del Estado del pabellón;
- b) proporcionar la información pertinente a las autoridades competentes del siguiente puerto de escala.

- 1121.** El orador explicó que el propósito de los cambios introducidos al texto era tener en cuenta el peso administrativo real que recaía sobre los Estados. Los cambios consistían en la adición de la frase «conforme a lo dispuesto en el párrafo 3 de la presente norma». Otro cambio se refería a la frase «en el Miembro en el cual tiene lugar la inspección», y tenía por objeto ofrecer orientación en cuanto a las organizaciones de armadores y de gente de mar a las que se debía informar. Agregó que el primer nivel de notificación era el del capitán del buque, lo cual se consideraba adecuado para la clase de deficiencias mencionadas en el párrafo 4.
- 1122.** Los Vicepresidentes empleador y trabajador aceptaron el texto de la enmienda revisada.
- 1123.** Los miembros gubernamentales de Egipto, Japón, República de Corea, Nigeria y Pakistán aceptaron el texto propuesto por el grupo de trabajo informal.
- 1124.** El miembro gubernamental del Reino Unido, interviniendo en nombre de los miembros gubernamentales de la Comisión que son miembros de la Unión Europea, dijo que la propuesta del grupo de trabajo informal de trabajo discrepaba considerablemente de la enmienda original y entrañaría una carga adicional para la gente de mar, los armadores, los Estados del pabellón y los Estados rectores de puertos. No obstante, su delegación había participado en las deliberaciones del grupo de trabajo informal con espíritu constructivo. Con ese espíritu, estaba dispuesto con reticencia a aceptar el texto propuesto.
- 1125.** Los miembros gubernamentales de Malasia y Singapur indicaron que, aunque el texto propuesto se alejaba de la práctica que el Estado rector del puerto seguía respecto de las medidas de control, estaban dispuestos a apoyarlo.
- 1126.** El miembro gubernamental Francia, aunque apoyaba el texto, señaló a la atención de los presentes la traducción francesa de las palabras «more detailed inspection», que figuraba en varias partes del documento. En francés la expresión correcta era «inspection plus détaillée».
- 1127.** El miembro gubernamental de Benin también apoyó el texto y señaló un error de redacción en la versión francesa.
- 1128.** La miembro gubernamental de la Argentina apoyó el texto propuesto y señaló dos cuestiones de redacción en la versión española, a saber, la traducción de las palabras «detailed inspection» (inspección más detallada) y la inclusión de la palabra «y» entre los apartados *a)* y *b)*.

-
- 1129.** El texto propuesto por el grupo de trabajo informal fue adoptado, en consecuencia se desestimó la enmienda D.41.
- 1130.** El párrafo 4 de la norma A5.2.1 fue adoptado en su versión enmendada.
- 1131.** El párrafo 5 de la norma A5.2.1 fue adoptado sin modificaciones.
- 1132.** El Presidente inició un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.31, patrocinada por los miembros gubernamentales de Australia, China, República de Corea, Japón, Federación de Rusia y Singapur, que no se aplicaba al español y por la que se proponía, en la última oración de la norma A5.2.1, párrafo 6, suprimir la palabra «forthwith» en la versión inglesa y «sans délai» en la versión francesa.
- 1133.** El miembro gubernamental del Japón recordó que el párrafo abarcaba casos en que, durante sus inspecciones, los funcionarios autorizados descubrían infracciones graves que exigían la inmovilización del buque en el puerto y los tipos de procedimiento que había que seguir en tales casos. El término «forthwith» (de inmediato) aparecía en dos ocasiones. En el primer caso, si se impedía que el buque navegara, el funcionario autorizado tenía la obligación de informar al Estado del pabellón de inmediato y de exigirle una respuesta en un plazo prescrito. En tales casos, la notificación inmediata quedaba justificada. Sin embargo, la segunda ocasión en que aparecía el término, hacía referencia a la notificación del funcionario autorizado a las organizaciones pertinentes de armadores y de gente de mar del Estado rector del puerto. Se trataba de una cuestión de coordinación y de cantidad de información disponible. Si la información se proporcionaba de inmediato, sería incompleta y no incluiría, por ejemplo, los elementos que figuran en la respuesta del Estado del pabellón. Teniendo presente que el párrafo 4 ya exigía que las organizaciones pertinentes de gente de mar y de armadores fueran debidamente informadas de las deficiencias observadas, la obligación contenida en el párrafo 6 suponía una segunda notificación, para la que, por supuesto, se necesitaría información más completa. Por consiguiente, se propuso eliminar la segunda mención de la palabra «forthwith» en la versión inglesa y «sans délai» en la francesa.
- 1134.** El Vicepresidente empleador apoyó la propuesta.
- 1135.** El Vicepresidente trabajador recordó que esta disposición se había debatido largamente en la CTMP y en la Reunión intermedia de 2005, cuando los miembros gubernamentales presentes, incluido el miembro gubernamental del Japón, propusieron la redacción actual del párrafo. Por consiguiente la enmienda suponía una falta grave al compromiso alcanzado sobre un delicado conjunto de disposiciones y era una provocación.
- 1136.** El miembro gubernamental del Reino Unido, que intervino en nombre de los miembros gubernamentales de los Estados Miembros de la Unión Europea, apoyó las observaciones formuladas por el Grupo de los Trabajadores y, en consecuencia, se opuso a la enmienda. El párrafo 6 versaba sobre casos muy graves que justificaban la inmovilización del buque, por lo que era muy distinto de los casos de no conformidad que contenía el párrafo 4.
- 1137.** Los miembros gubernamentales de Benin, Canadá, Ghana, Namibia, Nueva Zelandia y Sudáfrica preferían el texto de la Oficina.
- 1138.** El miembro gubernamental del Japón no estuvo de acuerdo en que la propuesta tuviera la intención de provocar. La preocupación de los patrocinadores era que se facilitase información completa y fiable a la organización pertinente. Podrían darse casos en los que la inmovilización de un buque se basara en información errónea que, de proporcionarse de inmediato a las organizaciones de armadores y de gente de mar, tendería a agravar la situación.

-
- 1139.** El Vicepresidente empleador retiró su apoyo a la enmienda.
- 1140.** Los miembros gubernamentales de Australia y Singapur, en su condición de copatrocinadores de la enmienda, retiraron su apoyo.
- 1141.** El miembro gubernamental del Japón, al observar el poco apoyo a la propuesta, retiró la enmienda D.31.
- 1142.** El párrafo 6 de la norma A5.2.1, fue adoptado sin modificaciones.
- 1143.** Los párrafos 7 y 8 de la norma A5.2.1 fueron adoptados sin modificaciones.
- 1144.** La norma A5.2.1 fue adoptada en su forma enmendada.
- 1145.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia retiró la enmienda D.33.
- 1146.** El párrafo 1 de la pauta B5.2.1 se adoptó sin modificaciones.
- 1147.** La pauta B5.2.1 fue adoptada sin modificaciones.
- 1148.** La regla 5.2.2 fue adoptada sin modificaciones.
- 1149.** La norma A5.2.2 y la pauta B5.2.2 fueron adoptadas sin modificaciones.

Regla 5.3

- 1150.** Los párrafos 1 y 2 fueron adoptados sin modificaciones.
- 1151.** El miembro gubernamental de Australia, sobre la base de la clara información facilitada por la Oficina de que el párrafo 3 no dispondría el establecimiento de un marco normativo específico, retiró la enmienda D.22.
- 1152.** La representante del Secretario General explicó que el párrafo 3 de la regla 5.3 no incluía la obligación de que un miembro estableciera un marco normativo específico ni servicios de contratación y colocación para la gente de mar.
- 1153.** El párrafo 3 de la regla 5.3 fue adoptado sin modificaciones.
- 1154.** El párrafo 4 fue adoptado sin modificaciones.
- 1155.** La regla 5.3 fue adoptada sin modificaciones.
- 1156.** La norma A5.3 y la pauta B5.3 fueron adoptadas sin modificaciones.
- 1157.** El Título 5 fue adoptado en su versión enmendada.

Anexos A 5-I, A5-II, A5-III y B5-I

- 1158.** Los anexos A5-I y A5-II fueron adoptados sin modificaciones.
- 1159.** El Presidente abrió un debate general sobre las cuestiones planteadas en la enmienda D.25, patrocinada por los miembros gubernamentales de Noruega, Portugal y Suecia, encaminada a suprimir las palabras «Pago de los salarios» del anexo A5-III.

-
- 1160.** El miembro gubernamental de Noruega dijo que aunque los patrocinadores tenían la intención de retirar la enmienda, deseaba explicar las razones que la habían motivado. La enmienda no trataba del pago o el impago de los salarios, sino del control realizado por el Estado rector del puerto. En el anexo A5-III se enumeraban una serie de áreas generales que debían ser objeto de inspección por el Estado rector del puerto. A excepción del «pago de los salarios», los demás elementos de la lista podían inspeccionarse o estar documentados a bordo. Pero los salarios de la gente de mar no entraban en esa categoría. Los salarios se ingresaban en cuentas bancarias en tierra y, si bien cabía la posibilidad de que los marineros tuvieran consigo extractos mensuales bancarios a bordo, se trataba de documentos de carácter privado, y no podía obligárseles a facilitarlos. Tampoco se disponía a bordo de los extractos de las cuentas bancarias de la empresa que confirmarían la transferencia de los salarios. Ello dificultaba que el pago pudiera comprobarse en el propio buque. Por otro lado, el amplio alcance de la definición de «gente de mar o marino» planteaba problemas. Algunos marinos que estaban amparados por el proyecto de convenio no eran contratados por el armador. Por consiguiente, era imposible exigirles que hicieran partícipe de esa información al capitán o el armador. El impago de los salarios era un problema grave, pero se abordaba mediante el procedimiento de tramitación de quejas previsto en el convenio. Por tanto, la delegación del orador deseaba declarar, para que constara en acta, que en lo que respecta a la aplicación del convenio, Noruega entendía que el buque no tendría obligación de llevar a bordo las cuentas salariales de todos sus marineros. Noruega aplicaría el proyecto de convenio en su país en el entendimiento de que los buques no debían llevar cuentas salariales a bordo y, con ello, colaboraría con otros Estados firmantes del Memorando de Entendimiento de París. El orador pasó a otro tema y señaló que los anexos A5-I y A5-III eran idénticos. La Comisión podría considerar oportuno pedir al Comité de Redacción que los refundiera en un único anexo.
- 1161.** El Vicepresidente trabajador dijo que el impago de los salarios era un asunto muy grave, que debía resolverse. La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (FIT) había recuperado anualmente decenas de millones de dólares en concepto de salarios atrasados en los últimos años y eso no era más que la punta del iceberg. Así pues, el orador se alegraba de que la enmienda fuera retirada y valoraba positivamente que se hubiera reconocido la importancia de ese tema. En lo tocante a la propuesta de refundir los anexos A5-I y A5-III, sería más oportuno mantenerlos separados. Aunque los anexos eran idénticos en ese momento, en el futuro podrían evolucionar de forma diferente.
- 1162.** El miembro gubernamental de Noruega retiró la enmienda D.25.
- 1163.** Los anexos A5-III y B5-I fueron adoptados sin modificaciones.
- 1164.** Todos los anexos se remitieron al Comité de Redacción, para su examen.
- 1165.** La representante del Secretario General indicó que el Comité de Redacción, en su examen del anexo A5-II, había señalado que la declaración de conformidad laboral marítima – Parte II sólo incluía la firma de la autoridad certificadora y quería saber si la Parte II de la declaración también había sido firmada por el armador responsable de elaborar las medidas contenidas en la misma.
- 1166.** El Vicepresidente empleador dijo que estaba a favor de incluir la firma del armador, o del representante autorizado del armador, por ejemplo, el capitán. El Vicepresidente trabajador y el miembro gubernamental del Reino Unido estuvieron de acuerdo.

Observaciones finales

- 1167.** Recordando el cometido que el Presidente de la Conferencia había encomendado a la Comisión Plenaria al iniciarse la reunión, el Presidente dijo que tenía la satisfacción de informar al Presidente de la Conferencia de que la Comisión había demostrado estar a la altura de la tarea que se le había asignado: formular con éxito el texto definitivo de un proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo.
- 1168.** El Vicepresidente empleador dijo que era un milagro que un grupo de las dimensiones de la Comisión Plenaria, que había examinado cuestiones que abarcaban toda la vida profesional de un marino, hubiese sido capaz de finalizar su labor en el tiempo asignado. Habían celebrado una serie de reuniones realmente memorables. La pericia demostrada a lo largo de las deliberaciones había sido excepcional. La Comisión había logrado que los gobiernos, los empleadores y los trabajadores se pusieran de acuerdo en trazar el camino que el sector del transporte marítimo debía seguir en los decenios a venir. El orador agradeció a su Gobierno y a sus compañeros trabajadores las aportaciones realizadas.
- 1169.** El Vicepresidente trabajador agradeció la dedicación con que había trabajado la Oficina. Aunque el Grupo de los Trabajadores ya había estado dispuesto a adoptar el proyecto dos semanas antes, la labor de la Comisión había permitido conseguir un texto aún mejor. Los primeros en juzgar estos resultados serían los gobiernos, cuando examinaran la posibilidad de ratificar el convenio. Pero, en definitiva, era la gente de mar la que iba a juzgar el convenio, para el Grupo de los Trabajadores seguía siendo la carta de derechos fundamentales de la gente de mar. Dio las gracias a sus compañeros de la Comisión y en especial al Vicepresidente empleador por su contribución, a la que se debía en gran medida el éxito del texto del proyecto de convenio. Por último, dijo que confiaba en que la votación para la adopción del convenio fuese favorable.
- 1170.** El miembro gubernamental de Grecia comparó el ejercicio de refundición con el largo viaje de Ulises. Ahora, la Comisión se encontraba a sólo unos metros del puerto de Itaca. El orador añadió que, mientras existiera el sector del transporte marítimo, Grecia seguiría estando ahí, perseverando en sus esfuerzos por mejorarlo.
- 1171.** El miembro gubernamental del Reino Unido expresó lo que a su juicio era el sentir de muchos países europeos, y el sólido liderazgo, el entusiasmo y la resistencia del Presidente. También dio las gracias a sus colegas, los Vicepresidentes empleador y trabajador.
- 1172.** La miembro gubernamental de la Argentina dijo que hace 30 años el Ministro de Trabajo de su país vino a esta ciudad a trabajar en la adopción del Convenio núm. 147, y que a esta delegación argentina le enorgullecía haber participado en el trabajo que había precedido la adopción de este nuevo convenio refundido. Agregó que confiaba en que la ardua tarea realizada por la Comisión redundaría en beneficio de ese importante grupo de trabajadores que constituían el centro de preocupación de este instrumento, la gente de mar del mundo entero.
- 1173.** El miembro gubernamental de Filipinas expresó su profundo agradecimiento al Presidente de la Conferencia, al Presidente, los amigos del Presidente y sus colegas de la Comisión, así como a la representante del Secretario General y a todos los miembros de la Secretaría, que habían dado respuestas a las preocupaciones de su delegación y ayudado a buscar las soluciones adecuadas.
- 1174.** El representante del Gobierno de Chipre señaló la fuerte alianza que se había establecido entre los empleadores y los trabajadores en el transcurso del trabajo de la Comisión. Esperaba que esta alianza continuara.

1175. El Presidente recordó que al comienzo de la Conferencia tenía el sentimiento de que emprendía «un largo y sinuoso camino». Posteriormente, había sentido que más bien se trataba de «un viaje mágico y misterioso». Congratuló a la Oficina por la excelente organización de la Conferencia y dio las gracias a sus colegas por haberle dado la oportunidad de ocupar la Presidencia de la Comisión, experiencia que había sido un placer, un honor y un privilegio. Manifestó su reconocimiento especial por el consumado profesionalismo del Vicepresidente empleador y el extraordinario talento, liderazgo y personalidad del Vicepresidente trabajador. Agradeció también las valiosas aportaciones del Presidente y el Vicepresidente del Grupo Gubernamental, y declaró su profundo respeto por el Presidente de la Conferencia. Por último, se dirigió a la representante del Secretario General, que hacía cinco años le había solicitado su asistencia en este proceso de refundición normativa, y le dijo: «Gracias por invitarme a bordo.».

1176. El informe de la Comisión se presenta a la Conferencia para examen.

Ginebra, 22 de febrero de 2006.

(Firmado) Bruce Carlton,
Presidente.

F. Abdel Hamid Elsayed,
Ponente.

D. Bell,
Ponente.

G. Boumpopoulos,
Ponente.

Informe del Comité de Redacción de la 10.^a Conferencia Marítima

Observaciones generales

El Comité tomó nota y adoptó las medidas pertinentes respecto de todas las solicitudes formuladas por la Comisión Plenaria en relación con modificaciones de redacción específicas en el texto francés y en la versión española del Convenio.

En todas las disposiciones en las que el término «la autoridad competente» estaba vinculado directamente a los «buques que enarbolan su pabellón», el Comité de Redacción incluyó una referencia al Miembro a cuyo pabellón se está haciendo referencia con la frase «la autoridad competente del Miembro».

El Comité de Redacción decidió no sustituir el término «sex» por «gender» en el texto inglés en razón del contexto y de la utilización del primer término en instrumentos vigentes de la OIT, así como en el Convenio, en particular en relación con la protección contra la discriminación y la igualdad de acceso (pauta B2.2.2, párrafo 4, *a*); norma A4.4, párrafo 1; y pauta B4.4.2, párrafo 7) y con la información sobre el mercado de trabajo marítimo (pauta B1.4.1, párrafo 1, *e*)).

Artículos

Artículo II

Párrafo 1, *a*)

En respuesta a una solicitud de la Comisión Plenaria en relación con el párrafo 1, *a*), del artículo II del texto inglés, el Comité de Redacción decidió que no era necesario sustituir la palabra «autoridad» por «autoridades» dado que el término «otra autoridad» que ya figuraba en el texto tenía un significado genérico que podía aplicarse en singular o en plural.

Párrafo 1, *j*)

A solicitud de la Comisión Plenaria, el Comité de Redacción formuló una definición para el término «armador» en conformidad con los criterios establecidos por la Comisión Plenaria. En particular, se pidió al Comité de Redacción que formulara la disposición de manera que se indicara a una sola persona como el armador responsable de todas las obligaciones que incumben al armador en virtud del Convenio, independientemente de los acuerdos de subcontratación o acuerdos similares.

Párrafo 4

En el párrafo 4 del artículo II, se solicitó al Comité de Redacción que revisara el texto francés y la versión española de la enmienda C.PL/D.10 relativa al párrafo 4 del artículo II para ponerla de conformidad con la versión inglesa. El Comité decidió sustituir la frase «affectés à la navigation maritime commerciale» por «affectés à des activités commerciales» en la versión francesa y los términos «la navegación marítima comercial» por «las actividades comerciales» en la versión española.

Al final del párrafo 4 del artículo II, el Comité de Redacción añadió el texto «El presente Convenio no se aplica a los buques de guerra y las unidades navales auxiliares» en respuesta a una solicitud de la Comisión Plenaria de añadir un texto similar al del artículo III, *a*), del Convenio de Formación, en particular «buques de guerra y unidades navales auxiliares».

Artículo XV

En el párrafo 2 del artículo XV, el Comité de Redacción añadió las palabras «Miembros» después de las palabras «cinco gobiernos» y antes de la frase «que hayan ratificado el Convenio» ya que, en sentido estricto, son los Estados Miembros y no los gobiernos los que ratifican los convenios. El Comité decidió que no era necesario aclarar la disposición sobre la enmienda propuesta o apoyada por «al menos por cinco gobiernos Miembros que hayan ratificado el Convenio» porque, en la primera oración y en el artículo XIII, quedaba suficientemente claro que, cuando un gobierno de un Miembro que haya ratificado el Convenio proponga una enmienda, sólo se requieren otros cuatro gobiernos que hayan ratificado el Convenio para apoyar o sumarse a la propuesta; en cambio, cuando un gobierno de un Miembro que no haya ratificado el Convenio proponga una enmienda, se requieren cinco gobiernos que hayan ratificado el Convenio para apoyar o sumarse a la propuesta.

Nota explicativa

El Comité de Redacción señaló que el término «Miembros ratificantes» que se define en el párrafo 6 del artículo XV tiene un sentido específico y restrictivo que es distinto del que se propone en los párrafos 9 y 10 de la nota explicativa. Por consiguiente, el Comité sustituyó el término «Miembros ratificantes» que figura en dichos párrafos por la expresión «Miembros que hayan ratificado el presente Convenio», que se considera más adecuada, en particular, habida cuenta de la utilización de esta expresión en otras partes del Convenio.

Título 1

Norma A1.2 – Certificado médico

En el párrafo 10 de la norma A1.2 del texto inglés, se sustituyó la frase «ships ordinarily engaged in international trade» por «ships ordinarily engaged on international voyages», habida cuenta de la utilización del término «international voyages» en otras partes del Convenio, incluida una definición proporcionada a efectos de la regla 5.1.3 (norma A4.1, párrafo 4, *b*); regla 5.1.3, párrafo 1, *a*); norma A5.1.3, párrafo 13). El Comité consideró que esa sustitución reflejaba la intención que implicaba el término propuesto, «international trade», que no se utilizaba ni definía en otras partes del Convenio.

Regla 1.3 – Formación y calificaciones

A solicitud de la Comisión Plenaria, el Comité de Redacción introdujo un nuevo párrafo 4 en la regla 1.3 y aclaró que la intención era que la fecha de entrada en vigor de las disposiciones obligatorias relativas al tema, si son adoptadas por la Organización Marítima Internacional, fuera la primera fecha mencionada.

Título 2

Pauta B2.5.2 – Aplicación por los Miembros

En la pauta B2.5.2, el Comité de Redacción añadió la siguiente referencia en el párrafo 2, *a)*, *ii)*: «del Estado de la nacionalidad o del Estado de residencia de la gente de mar, según proceda», y una referencia en el párrafo 3 al Estado de residencia del joven marino a fin de armonizar estos párrafos con el párrafo 1 de la misma pauta, tal como fue adoptada por el Comité de Redacción.

Norma A2.8 y pauta B2.8.1

Tomando nota de que el párrafo 2 de la pauta B2.8.1 tenía básicamente el mismo significado que el párrafo 3 de la norma A2.8, el Comité de Redacción decidió suprimir el párrafo 2 de esa pauta y, por consiguiente, sustituir el término «autoridad competente» en el párrafo 3 de la norma por «Todo Miembro» como aparecía en la pauta.

Título 3

Norma A3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento

En el párrafo 2 de la norma A3.1, a fin de reflejar la intención de que se celebren consultas previas en las dos situaciones contempladas por los apartados *a)* y *b)* del párrafo 2, el Comité de Redacción trasladó al encabezamiento la referencia a las consultas, poniendo así de conformidad los textos francés e inglés.

Pauta B3.1.11 – Instalaciones de esparcimiento, y disposiciones relativas al correo y a las visitas a los buques

En el párrafo 4, *j)*, de la pauta B3.1.11 de la versión inglesa, se añadió la palabra «any» delante de «charges» para evitar que se pueda inferir que siempre se debería cobrar a los servicios interesados.

Título 5

Norma A5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima

En el párrafo 10 de la norma A5.1.3, a solicitud de la Comisión Plenaria, el Comité de Redacción introdujo una nueva disposición en la que se establece que la parte I de la declaración de conformidad laboral marítima deberá indicar con claridad toda exención acordada por la autoridad competente de conformidad con lo previsto en el Título 3, y reestructuró el párrafo en consecuencia.

Pauta A5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima

Como consecuencia de la modificación introducida en el párrafo 10 de la norma A5.1.3, el Comité de Redacción añadió una oración al final del párrafo 1 de la pauta A5.1.3 que dice lo siguiente: «cuando la autoridad competente conceda una exención según lo previsto en el Título 3, deberían indicarse con claridad la o las disposiciones de que se trate».

En el párrafo 2 de la pauta A5.1.3, se añadieron las palabras «redactada por el armador» para poner al texto en conformidad con la descripción de las medidas a que se hace referencia en la parte II del anexo A5-II.

Norma A5.1.4 – Inspección y control de la aplicación

A petición de la Comisión Plenaria, el Comité de Redacción revisó el párrafo 9 de la norma A5.1.4 y suprimió la palabra «amonestar» en la primera oración, sustituyó las palabras «el incumplimiento de una norma no ponga en peligro» por «no haya un incumplimiento claro... que ponga en peligro», y suprimió la segunda oración de conformidad con la enmienda adoptada.

En el párrafo 13 de la norma A5.1.4, el Comité de Redacción añadió las palabras «no deberá exceder de seis meses» después de «un plazo razonable» para responder a la solicitud de la Comisión Plenaria.

Pauta B5.1.4 – Inspección y control de la aplicación

A solicitud de la Comisión Plenaria, el Comité de Redacción aclaró el texto del párrafo 10 de la pauta B5.1.4, añadiendo después de la frase «publicado por la autoridad competente» las palabras «de todo Miembro respecto de los buques que enarbolan su pabellón».

Norma A5.2.1 – Inspecciones en los puertos

En el párrafo 4 de la norma A5.2.1, en el texto inglés, el Comité de Redacción añadió las palabras «if they» antes de las palabras «relate to a complaint». En la versión española se añadió «o están relacionadas» a fin de aclarar las intenciones de la Comisión Plenaria en el sentido de que el funcionario autorizado tomará las medidas necesarias si las deficiencias están vinculadas a una queja de conformidad con lo previsto en el párrafo 3.

Pauta B5.2.1 – Inspecciones en los puertos

En el segundo párrafo de la pauta B5.2.1, el Comité de Redacción sustituyó la expresión «infracción grave» por «infracciones a que se hace referencia», a fin de tener en cuenta el contenido del párrafo y el orden de los términos «infracción grave o recurrente» que figuran en el texto del apartado *b)* del párrafo 6 de la norma A5.2.1, tal como fue adoptada.

Pauta B4.4.6 – Gente de mar en un puerto extranjero

En el apartado *a)* del párrafo 1 de la pauta B4.4.6, se añadió una referencia al Estado de residencia del marino, como consecuencia de la adición de esa referencia al párrafo 1 de la pauta B2.5.2, tal como fuera adoptada por la Comisión Plenaria.

Anexo A5-II

En la sección del anexo A5-II en que se identifica al comienzo la autoridad que expide el Certificado de Trabajo Marítimo y el Certificado de Trabajo Marítimo provisional, el Comité de Redacción sustituyó la palabra «persona» por la palabra «autoridad» y añadió la palabra «reconocida» después de la palabra «organización» con el fin de hacer coincidir el contenido del Certificado con el texto del párrafo 1 de la norma A5.1.3.

En la Parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, el Comité de Redacción añadió un nuevo apartado *d)*, en el que se señala que «toda exención concedida por la autoridad competente de conformidad con el Título 3 se indicará con claridad en la sección que aparece más abajo a estos efectos». Asimismo, se añadió una nueva sección relativa a las «exenciones de conformidad con el Título 3», que se colocará a continuación de la sección relativa a las «Equivalencias sustanciales». Tal como lo pidiera la Comisión Plenaria, esas revisiones tienen por objeto armonizar la Declaración con el párrafo 10 de la regla 5.1.3, en su forma enmendada.

De conformidad con una solicitud aprobada por la Comisión Plenaria en sala, en la parte inferior de las secciones correspondientes de la Declaración se añadieron las siguientes palabras: «sello o estampilla de la autoridad, según proceda».

En la Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II, el Comité de Redacción, atendiendo a la aclaración solicitada por la Comisión Plenaria, añadió una sección que ha de llevar la firma del armador o de su representante autorizado en la que se certifica que las medidas redactadas fueron adoptadas para garantizar el cumplimiento continuo, entre las inspecciones, de los requisitos que figuran en la Parte I.

En todas las partes correspondientes del Certificado, de la Declaración y del Certificado provisional, con el fin de facilitar su utilización, el Comité de Redacción sustituyó la referencia al artículo II, párrafo 1, *j)*, del Convenio por una nota en la que se incorpora la definición de «armador», tal como aparece en dicha disposición del Convenio.

Anexo B5-I

En el ejemplo que figura en el anexo B5-I, el Comité de Redacción incorporó los cambios necesarios como resultado de las correspondientes revisiones del ejemplo que figura en el anexo A5-II (véase más arriba).

INDICE

	<i>Página</i>
<i>Informe de la Comisión Plenaria</i>	1
Informe del Comité de Redacción de la 10. ^a Conferencia Marítima.....	133