



Consejo de Administración

322.^a reunión, Ginebra, 30 de octubre – 13 de noviembre de 2014

GB.322/LILS/3

Sección de Cuestiones Jurídicas y Normas Internacionales del Trabajo
Segmento de las Normas Internacionales del Trabajo y Derechos Humanos

LILS

Fecha: 10 de octubre de 2014

Original: inglés

TERCER PUNTO DEL ORDEN DEL DÍA

Informe de la primera reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (Ginebra, 7 a 11 de abril de 2014)

Informe del Presidente al Consejo de Administración, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Reglamento del Comité Tripartito Especial

Finalidad del documento

En primer lugar, permitir que el Consejo de Administración tome nota del informe del Presidente de la primera reunión del Comité Tripartito Especial (7 a 11 de abril de 2014), como exige el Reglamento del Comité Tripartito Especial, y del informe final de esa primera reunión; en segundo lugar, designar al Presidente del Comité Tripartito Especial por un período adicional de dos años; y, en tercer lugar, examinar la posibilidad de convocar una segunda reunión del Comité Tripartito Especial en 2016 (véase el proyecto de decisión que figura en el párrafo 17).

Objetivo estratégico pertinente: Promover y cumplir las normas y los principios y derechos fundamentales en el trabajo, así como promover el diálogo social.

Repercusiones en materia de políticas: Enseñanzas que se podrían extraer para futuras actividades normativas.

Repercusiones jurídicas: Las enmiendas de 2014 al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), adoptadas por el Comité Tripartito Especial y aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 103.^a reunión (2014), entrarán en vigor, siempre que se cumplan las condiciones estipuladas, el 18 de enero de 2017.

Repercusiones financieras: Se han adoptado disposiciones financieras relativas a una segunda reunión del Comité Tripartito Especial.

Seguimiento requerido: Segunda reunión del Comité Tripartito Especial prevista para 2016.

Unidad autora: Departamento de Normas Internacionales del Trabajo (NORMES).

Documentos conexos: GB.319/LILS/5; GB.320/INS/2.

Introducción

1. La primera reunión del Comité Tripartito Especial establecido por el Consejo de Administración en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (en lo sucesivo, «el MLC, 2006») tuvo lugar del 7 al 11 de abril de 2014 en la sede de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en Ginebra. El informe final ¹ de esa reunión se presenta conjuntamente con este informe del Presidente del Comité (véase el anexo IV). A la reunión asistieron más de 400 participantes.
2. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Reglamento del Comité Tripartito Especial ², el Presidente del Comité ha de informar al Consejo de Administración «[...] sobre la aplicación del Convenio. En sus informes podrá incluir recomendaciones para el Consejo de Administración en cuanto a las medidas que habrán de adoptarse para asegurar la puesta en práctica eficaz, eficiente y, en la medida en que se considere oportuno, uniforme del Convenio».
3. La reunión fue fructífera al haberse abordado todas las cuestiones que figuraban en el orden del día aprobado por el Consejo de Administración en su 319.^a reunión, en octubre de 2013 ³, y permitió realizar intercambios bipartitos y tripartitos útiles sobre muchas cuestiones relacionadas con la aplicación del Convenio y alcanzar un consenso tripartito acerca de muchos asuntos importantes. En el resto del presente informe del Presidente se expone el resultado de la reunión en lo concerniente a cada uno de los puntos del orden del día.

1. Nombramiento de los tres Vicepresidentes del Comité

4. De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 6 de su Reglamento, el Comité nombró como sus Vicepresidentes por un período de tres años a los representantes siguientes:
 - Sr. Hans Leo Cacdac (miembro gubernamental, Filipinas);
 - Sr. Arthur Bowring (miembro armador, Hong Kong, China);
 - Sr. David Heindel (miembro de la gente de mar, Estados Unidos).

¹ OIT: *Informe final*, primera reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del MLC, 2006 (Ginebra, 7 a 11 de abril de 2014), documento STCMLC/2014/6.

² Adoptado por el Consejo de Administración en su 313.^a reunión (marzo de 2012), documento GB.313/LILS/3. Puede consultarse en el sitio web del MLC, 2006: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_183947/lang-es/index.htm.

³ Anexo del documento GB.319/LILS/5 y documento GB.319/PV, párrafo 584.

2. Examen de las propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

5. En la reunión se examinaron las propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) que habían sido presentadas de forma conjunta por los representantes de los armadores y de la gente de mar en el Comité Tripartito Especial. El Director General dio a conocer las propuestas a todos los Miembros de la Organización, a quienes invitó a que presentaran observaciones o sugerencias con relación a las enmiendas en un plazo de seis meses. En virtud de lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo XV del MLC, 2006, se remitió al Comité Tripartito Especial un resumen de las observaciones y sugerencias recibidas para que las examinara, conjuntamente con las propuestas de enmienda, durante los debates de su primera reunión, en abril de 2014.
6. Las enmiendas al Código para aplicar la regla 2.5 – *Repatriación* tienen por objeto abordar mejor los problemas específicos que se plantean en los casos de abandono de la gente de mar. Las enmiendas al Código para aplicar la regla 4.2 – *Responsabilidad del armador* desarrollan en mayor medida la obligación que tienen los armadores de constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o de discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales ⁴.
7. Debido a los trabajos que por aquel entonces tenían ocupado al Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, los detalles de la garantía financiera y de otras cuestiones conexas no se abordaron en 2006, fecha en que se adoptó el MLC, 2006 ⁵.
8. El Comité Tripartito Especial examinó y revisó las propuestas de enmienda al Código para aplicar las reglas 2.5 y 4.2 del MLC, 2006 y votó mayoritariamente ⁶ a favor de esas enmiendas, con lo que se logró una mayoría de dos tercios y se satisficieron otros requisitos establecidos en el párrafo 4 del artículo XV del MLC, 2006. Para el Comité también era importante prever medidas transitorias para abordar el período posterior a la entrada en vigor de las enmiendas, dado que estas harían necesario modificar la

⁴ Se basaron en los principios acordados en la novena reunión del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar y también en los textos de las *Directrices OMI/OIT sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar*, 2001, y las *Directrices OMI/OIT sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar*, 2001.

⁵ La necesidad de establecer disposiciones adicionales quedó plasmada en la Resolución relativa al Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar (resolución III). En esa resolución se alienta a los Estados Miembros a que elaboren una norma completada por unas pautas, que podrían incluirse en el MLC, 2006, o en otro instrumento, en una fecha posterior. La resolución puede consultarse en: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_088132.pdf.

⁶ En el artículo XIII del MLC, 2006 se prevén derechos de voto ponderados a fin de garantizar que el grupo de representantes de los armadores y el grupo de representantes de la gente de mar tenga cada uno la mitad de los derechos de voto del grupo gubernamental. No hubo votos contra las enmiendas, pero sí dos abstenciones por parte de los representantes de un miembro gubernamental del Comité.

documentación que deben llevar a bordo los buques, lo cual requiere cierto tiempo para revisar y publicar la nueva versión de esa documentación. Por consiguiente, el Comité adoptó, conjuntamente con las enmiendas, una resolución sobre las medidas transitorias para abordar esta cuestión de carácter más operacional ⁷.

9. En virtud del párrafo 5 del artículo XV del MLC, 2006 y del artículo 17 del Reglamento del Comité Tripartito Especial, el Presidente del Comité notificó las enmiendas al Código, acompañadas de un comentario, al Consejo de Administración, por conducto de su Presidente, para su comunicación a la siguiente reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (junio de 2014). La Conferencia las aprobó en su 103.^a reunión por la mayoría requerida de dos tercios de los votos emitidos el 11 de junio de 2014 ⁸. El texto de las Enmiendas de 2014 al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), en su forma aprobada por la Conferencia, figura en el anexo I del presente informe.
10. El 18 de julio de 2014, esas enmiendas fueron notificadas (en virtud del párrafo 6 del artículo XV del MLC, 2006) a todos los Miembros cuya ratificación del MLC, 2006 se había registrado antes de la fecha de la aprobación por la Conferencia Internacional del Trabajo. Esos Miembros disponen de un plazo de dos años, contado a partir de la fecha de la notificación, es decir, hasta el 18 de julio de 2016, para comunicar formalmente al Director General su desacuerdo con las enmiendas. Las enmiendas entrarán en vigor el 18 de enero de 2017, es decir, seis meses después del vencimiento del plazo de dos años, salvo si 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, han comunicado formalmente al Director General su desacuerdo con las enmiendas. De conformidad con lo estipulado en el párrafo 8 del artículo XV del MLC, 2006, toda enmienda que se considere aceptada entrará en vigor seis meses después del vencimiento del plazo fijado para todos los Miembros ratificantes, excepto para los que hubieren expresado formalmente su desacuerdo con arreglo al párrafo 7 del artículo XV y no hubieren retirado tal desacuerdo de conformidad con el párrafo 11 de ese artículo o hubieren remitido una notificación conforme a lo dispuesto en los apartados a) y b) del párrafo 8. Después de la entrada en vigor de una enmienda adoptada en virtud del artículo XV, solo podrá ratificarse el Convenio en su forma enmendada.

3. Intercambio de información relacionada con la aplicación

11. Tuvo lugar un intercambio de información importante y de mucha utilidad entre los gobiernos y también sobre una base tripartita. Se plantearon varias cuestiones específicas relacionadas con la aplicación, incluidas cuestiones relativas a la regulación de los servicios de contratación y de colocación de la gente de mar y a la jurisdicción respecto de los acuerdos de empleo de la gente de mar. También se señaló la preocupación por la necesidad de una aplicación uniforme de la definición de gente de mar, un asunto que la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones tal vez estime oportuno considerar cuando examine las memorias que hayan presentado los países de conformidad con el artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del

⁷ OIT: STCMLC/2014/6, *op. cit.*, párrafos 391 a 399 y anexo II: Resolución sobre las medidas transitorias relativas a la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en relación con los requisitos de garantías financieras respecto del abandono de la gente de mar y con la responsabilidad de los armadores.

⁸ OIT: *Actas Provisionales* núms. 2, 2A y 16, Conferencia Internacional del Trabajo, 103.^a reunión, Ginebra, 2014.

Trabajo. También se examinaron otras cuestiones específicas, tal como se señala en el informe final de la reunión ⁹.

12. En general, cabe señalar que los participantes opinaron que la primera reunión había sido un foro importante para el intercambio útil de información acerca de los enfoques de la aplicación. En la reunión se adoptó una resolución en la que se recomienda que, al menos durante un período inicial tras la entrada en vigor del MLC, 2006, el Consejo de Administración organice reuniones periódicas del Comité Tripartito Especial a fin de permitir que continúe el intercambio de información y el diálogo social internacional, de manera que se garantice una aplicación más eficaz del Convenio ¹⁰.

4. Examen de las solicitudes de celebración de consultas con arreglo al artículo VII del MLC, 2006

13. No se recibieron solicitudes de celebración de consultas en esta reunión.

5. Adopción de medidas para la celebración de consultas con arreglo al artículo VII del MLC, 2006

14. Se esperaba que en el futuro pudieran recibirse solicitudes para la celebración de consultas. Con arreglo a su mandato, el Comité Tripartito Especial adoptó medidas provisionales para responder a las solicitudes de consulta que pudieran formularse entre las reuniones del Comité en virtud del artículo VII del MLC, 2006 ¹¹.

6. Otros asuntos

15. De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6 del Reglamento, los representantes gubernamentales en el Comité recomendaron al Consejo de Administración que el actual Presidente, el Sr. Naim Nazha, que había sido nombrado por un período inicial de un año, fuera designado Presidente del Comité por un período adicional de dos años ¹².

⁹ OIT: STCMLC/2014/6, *op. cit.*, párrafos 401 a 429.

¹⁰ OIT: STCMLC/2014/6, *op. cit.*, párrafo 400 y anexo II: Resolución relativa a las reuniones regulares del Comité Tripartito Especial del MLC, 2006.

¹¹ OIT: STCMLC/2014/6, *op. cit.*, párrafo 442, Medidas para responder a las solicitudes de consulta en virtud del artículo VII presentadas entre las reuniones del Comité.

¹² En virtud de los poderes delegados en la Mesa del Consejo de Administración para tomar decisiones respecto de la organización de la primera reunión del Comité Tripartito Especial (documento GB.319/LILS/5, párrafo 29, f)), la Mesa del Consejo de Administración autorizó al Director General a designar al Sr. Naim Nazha para presidir esa primera reunión (documento GB.320/INS/16); la renovación de su mandato por un período adicional de dos años permitiría que el mandato del Presidente coincidiera con el mandato de tres años de los tres Vicepresidentes (véase el párrafo 4 del presente informe).

7. Administración

- 16.** La Oficina ha tomado nota de las recomendaciones y resoluciones del Comité e informa de que, en lo tocante a las reuniones regulares, en el presupuesto del bienio actual únicamente se han asignado fondos para la celebración de una reunión del Comité. En las propuestas de Programa y Presupuesto para 2016-2017 presentadas por el Director General se incluirán recursos para la organización de otra reunión del Comité.

Proyecto de decisión

17. El Consejo de Administración:

- a) toma nota de la información que figura en el presente informe, comprendida la contenida en la sección 5 de este informe y en el párrafo 442 del informe final de la primera reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), sobre las medidas para responder a las solicitudes de consulta formuladas en virtud del artículo VII del MLC, 2006;*
- b) renueva la designación del Sr. Naim Nazha como Presidente del Comité Tripartito Especial para un segundo mandato consecutivo de dos años;*
- c) decide convocar la segunda reunión del Comité Tripartito Especial en 2016, a reserva de las disposiciones financieras que se adopten a tal efecto.*

Anexo I

Texto de las enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Enmiendas al Código para aplicar las reglas 2.5 y 4.2 y los anexos del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), adoptadas por el Comité Tripartito Especial el 11 de abril de 2014

- I. Enmiendas al Código para aplicar la regla 2.5
– Repatriación, del MLC, 2006 (y anexos)

A. *Enmiendas relativas a la norma A2.5*

En el título actual de la «Norma A2.5 – Repatriación», sustitúyase «A2.5» por «A2.5.1».

Después del párrafo 9 de la actual norma A2.5, añádase el título y el texto siguientes:

Norma A2.5.2 – Garantía financiera

1. En aplicación de la regla 2.5, párrafo 2, la presente norma establece los requisitos necesarios para garantizar la constitución de un sistema de garantía financiera rápido y eficaz para asistir a la gente de mar en caso de abandono.

2. A los efectos de la presente norma, se deberá considerar que un marino ha sido abandonado cuando, en violación de los requisitos del presente Convenio o de las condiciones del acuerdo de empleo de la gente de mar, el armador:

- a) no sufrague el costo de la repatriación de la gente de mar;
- b) haya dejado a la gente de mar sin la manutención y el apoyo necesarios, o
- c) de algún modo haya roto unilateralmente sus vínculos con la gente de mar e incluso no haya pagado los salarios contractuales como mínimo durante un período de dos meses.

3. Todo Miembro deberá velar por que exista, para los buques que enarboles su pabellón, un sistema de garantía financiera que cumpla los requisitos estipulados en la presente norma. El sistema de garantía financiera podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo nacional u otro sistema similar. El Miembro determinará la modalidad del sistema, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.

4. El sistema de garantía financiera deberá proporcionar acceso directo, cobertura suficiente y asistencia financiera rápida, de conformidad con la presente norma, a toda la gente de mar abandonada a bordo de un buque que enarbole el pabellón del Miembro.

5. A los efectos del párrafo 2, b) de la presente norma, la manutención y el apoyo necesarios para la gente de mar deberán incluir: alimentación adecuada, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, y la atención médica necesaria.

6. Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarboles su pabellón, y a los que se apliquen los párrafos 1 ó 2 de la regla 5.1.3, lleven a bordo un certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera expedida por el proveedor de la misma. Una copia de dichos documentos deberá exponerse en un lugar bien visible y accesible a la

gente de mar. Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberá llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor.

7. El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberán contener la información requerida en el anexo A2-I. Deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés.

8. La asistencia prevista por el sistema de garantía financiera deberá prestarse sin demora a solicitud de la gente de mar o de su representante designado, y estar acompañada de la documentación necesaria que justifique el derecho a la prestación, de conformidad con el párrafo 2 *supra*.

9. Habida cuenta de las reglas 2.2 y 2.5, la asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera deberá ser suficiente para cubrir lo siguiente:

- a) los salarios y otras prestaciones pendientes que el armador ha de pagar a la gente de mar en virtud del acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón; la suma adeudada no deberá ser superior a cuatro meses de salarios pendientes y a cuatro meses en el caso de las demás prestaciones pendientes;
- b) todos los gastos en que haya incurrido razonablemente la gente de mar, incluido el costo de la repatriación mencionado en el párrafo 10;
- c) las necesidades esenciales de la gente de mar incluyen: alimentación adecuada, ropa, de ser necesario, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, la atención médica necesaria y cualquier otro costo o gasto razonable que se derive del acto o la omisión constitutivos del abandono hasta la llegada de la gente de mar a su hogar.

10. El costo de la repatriación comprenderá el viaje realizado por medios apropiados y expeditos, normalmente por transporte aéreo, e incluir el suministro de alimentos y alojamiento a la gente de mar desde el momento en que deja el buque hasta la llegada a su hogar, la atención médica necesaria, el viaje y el transporte de los efectos personales, así como cualquier otro costo o carga razonable derivados del abandono.

11. La garantía financiera no deberá finalizar a menos que el proveedor lo haya notificado con 30 días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón.

12. Si el proveedor del seguro u otro mecanismo de garantía financiera ha efectuado algún pago a un marino de conformidad con la presente norma, dicho proveedor, de conformidad con la legislación aplicable, adquirirá por subrogación, cesión o por otros medios, por un monto equivalente como máximo a la suma pagada, los derechos de que hubiera gozado la gente de mar.

13. Ninguna disposición de la presente norma deberá menoscabar el derecho de recurso del asegurador o del proveedor de la garantía financiera contra terceros.

14. Las disposiciones de la presente norma no tienen por objeto ser exclusivas ni menoscabar cualquier otro derecho, reclamación o medida de reparación para compensar a la gente de mar que haya sido abandonada. La legislación nacional podrá disponer que todo importe pagadero en virtud de la presente norma sea deducido de los importes recibidos de otras fuentes y derivados de cualquier derecho, reclamación o medida de reparación que pueda dar lugar a una compensación en virtud de la presente norma.

B. Enmiendas relativas a la pauta B2.5

Al final de la actual pauta B2.5, añádase el título y el texto siguientes:

Pauta B2.5.3 – Garantía financiera

1. En aplicación del párrafo 8 de la norma A2.5.2, si se requiere más tiempo para comprobar la validez de ciertos aspectos de la solicitud presentada por la gente de mar o su representante designado, ello no debería impedir que la gente de mar reciba inmediatamente la parte de la asistencia solicitada que se ha reconocido está justificada.

C. Enmiendas para añadir un nuevo anexo

Antes del anexo A5-I, insértese el siguiente anexo:

ANEXO A2-I

Pruebas de garantía financiera en virtud del párrafo 2 de la regla 2.5

El certificado u otras pruebas documentales que se mencionan en el párrafo 7 de la norma A2.5.2 deberán incluir la siguiente información:

- a) el nombre del buque;
- b) el puerto de matrícula del buque;
- c) el distintivo de llamada del buque;
- d) el número OMI del buque;
- e) el nombre y la dirección del proveedor o de los proveedores de la garantía financiera;
- f) datos de contacto de las personas o de la entidad responsables de tramitar las solicitudes de ayuda de la gente de mar;
- g) el nombre del armador;
- h) el período de validez de la garantía financiera, e
- i) una atestación del proveedor de la garantía financiera, que indique que esta garantía cumple los requisitos de la norma A2.5.2.

D. Enmiendas relativas a los anexos A5-I, A5-II y A5-III

Al final del anexo A5-I, añádase el punto siguiente:

Garantía financiera para casos de repatriación

En el anexo A5-II, bajo el título *Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I*, añádase después del punto 14 el punto siguiente:

15. Garantía financiera para casos de repatriación (regla 2.5)

En el anexo A5-II, bajo el título *Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II*, añádase después del punto 14 el punto siguiente:

15. Garantía financiera para casos de repatriación (regla 2.5)

Al final del anexo A5-III, añádase el elemento siguiente:

Garantía financiera para casos de repatriación

II. Enmiendas al Código para aplicar la regla 4.2
– Responsabilidad del armador, del MLC, 2006 (y anexos)

A. *Enmiendas relativas a la norma A4.2*

En el título actual de la «Norma A4.2 – Responsabilidad del armador», sustitúyase «A4.2» por «A4.2.1».

Después del párrafo 7 de la actual norma A4.2, añádase el texto siguiente:

8. La legislación nacional deberá prever que el sistema de garantía financiera destinado a asegurar que el pago de la indemnización prevista en el párrafo 1, *b)* de la presente norma resultante de reclamaciones contractuales, definidas en la norma A4.2.2 cumpla con los siguientes requisitos mínimos:

- a)* la indemnización contractual, cuando está prevista en el acuerdo de empleo de la gente de mar y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado *c)* del presente párrafo, se deberá pagar en su totalidad y sin demora;
- b)* no deberán ejercerse presiones para la aceptación de un pago inferior a la suma contractual;
- c)* cuando las características de la discapacidad prolongada de un marino dificulten evaluar la indemnización total a la que puede tener derecho, se deberán efectuar un pago o varios pagos provisionales para evitar que se encuentre en una situación de precariedad indebida;
- d)* de conformidad con la regla 4.2, párrafo 2, la gente de mar deberá recibir el pago sin perjuicio de otros derechos legales, pero el armador podrá deducir dicho pago de cualquier otra indemnización resultante de cualquier otra reclamación presentada por la gente de mar contra el armador y relacionada con el mismo incidente, y
- e)* toda reclamación contractual de indemnización podrá presentarla directamente la gente de mar interesada, o su pariente más cercano, un representante de la gente de mar o un beneficiario designado.

9. La legislación nacional deberá velar por que la gente de mar reciba un preaviso para notificar que se va a anular o rescindir la garantía financiera del armador.

10. La legislación nacional deberá velar por que el proveedor de la garantía financiera notifique a la autoridad competente del Estado del pabellón que se ha anulado o rescindido la garantía financiera del armador.

11. Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su pabellón lleven a bordo un certificado u otras pruebas documentales de garantía financiera expedido por el proveedor de la misma. Una copia de dichos documentos deberá exponerse en un lugar bien visible y accesible a la gente de mar. Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberá llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor.

12. La garantía financiera no deberá finalizar a menos que el proveedor lo haya notificado con 30 días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón.

13. La garantía financiera deberá prever el pago de todas las reclamaciones contractuales incluidas en su cobertura que se presenten durante el período de validez del documento.

14. El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deben contener la información requerida en el anexo A4-I. Deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés.

Añádanse el título y texto siguientes después de la actual norma A4.2:

Norma A4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales

1. A los efectos de la norma A4.2.1, párrafo 8, y de la presente norma, el término «reclamación contractual» designa toda reclamación relativa a los casos de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo o en un convenio colectivo de la gente de mar.

2. El sistema de garantía financiera previsto en la norma A4.2.1, párrafo 1, b), podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo u otro régimen similar. El Miembro determinará la modalidad del sistema, previa consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar interesadas.

3. La legislación nacional deberá velar por que existan disposiciones eficaces para la recepción, tramitación y resolución imparcial de las reclamaciones contractuales relacionadas con las indemnizaciones previstas en la norma A4.2.1, párrafo 8 a través de procedimientos rápidos y equitativos.

B. Enmiendas relativas a la pauta B4.2

En el título actual «Pauta B4.2 – Responsabilidad del armador», sustitúyase «B4.2» por «B4.2.1».

En el párrafo 1 de la actual pauta B4.2, sustitúyase «norma A4.2» por «norma A4.2.1».

Después del párrafo 3 de la actual pauta B4.2, añádanse el título y el texto siguientes:

Pauta B4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales

1. La legislación nacional debería prever que las partes que participen en el pago de una reclamación contractual podrán utilizar el modelo de finiquito y de recibo liberatorio que figura en el anexo B4-I.

C. Enmienda para añadir nuevos anexos

Después del anexo A2-I, añádase el siguiente anexo:

ANEXO A4-I

Pruebas de garantía financiera en virtud de la regla 4.2

El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera exigidos con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 14 de la norma A4.2.1 deberán incluir la siguiente información:

- a) el nombre del buque;
- b) el puerto de matrícula del buque;
- c) el distintivo de llamada del buque;
- d) el número OMI del buque;
- e) el nombre y la dirección del proveedor o de los proveedores de la garantía financiera;

- f) los datos de contacto de las personas o de la entidad responsable de tramitar las reclamaciones contractuales de la gente de mar;
- g) el nombre del armador;
- h) el período de validez de la garantía financiera, e
- i) una atestación del proveedor de la garantía financiera que indique que esta garantía financiera cumple los requisitos de la norma A4.2.1.

Después del anexo A4-I, añádase el siguiente anexo:

ANEXO B4-I

Modelo de finiquito y de recibo liberatorio *mencionado en la pauta B4.2.2*

Buque (nombre, puerto de matriculación y número OMI):

Incidente (lugar y fecha):

Marino/heredero legítimo/persona a cargo:

Armador:

El abajo firmante [marino] [heredero legítimo y/o persona a cargo del marino] *, reconoce por la presente haber recibido como finiquito la suma de [moneda e importe] en cumplimiento de la obligación del armador de pagar una indemnización contractual por lesión corporal y/o muerte en virtud de las condiciones [de su empleo] [del empleo del marino] * y por la presente hace constar que el armador queda eximido de sus obligaciones en virtud de dichas condiciones.

El pago se efectúa sin admisión de responsabilidad ante cualquier reclamación y se acepta sin perjuicio del derecho del abajo firmante [marino/heredero legítimo y/o persona a cargo del marino] * a presentar una reclamación por vía legal, por negligencia, daño o violación de una obligación legal o cualquier otra reparación legal que pueda invocarse a consecuencia del incidente arriba mencionado.

Fecha:

Marino/heredero legítimo/persona a cargo del marino:

Firma:

Aceptación:

Armador/Representante del armador:

Firma:

Proveedor de la garantía financiera/Representante del armador:

Firma:

* Táchese según corresponda.

D. *Enmiendas relativas a los anexos A5-I, A5-II y A5-III*

Al final del anexo A5-I, añádase el punto siguiente:

Garantía financiera relacionada con la responsabilidad de los armadores

En el anexo A5-II, bajo el título *Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I*, añádase después del último punto el punto siguiente:

16. Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador (regla 4.2)

En el anexo A5-II, bajo el título *Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II*, añádase después del último punto el punto siguiente:

16. Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador (regla 4.2)

Al final del anexo A5-III, añádase el siguiente elemento:

Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador

Anexo II

Resolución relativa a las reuniones regulares del Comité Tripartito Especial

El Comité Tripartito Especial establecido por el Consejo de Administración en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, habiéndose reunido en Ginebra del 7 al 11 de abril de 2014,

Observando la larga y particular historia del sector marítimo en el seno de la OIT y la importante contribución del mismo en el tratamiento de cuestiones laborales clave en el marco de una industria naviera globalizada lo cual asegura que las actividades de la OIT sigan siendo pertinentes para la realidad de la industria naviera global,

Observando que el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 ha sido citado como el cuarto pilar del sistema regulatorio marítimo, siendo los otros los Convenios SOLAS, MARPOL y STCW de la OMI,

Observando el deseo, desde la adopción del Acuerdo de Ginebra, de tener la capacidad de adaptar y revisar la aplicación y eficacia del Convenio de manera regular,

Recordando la obligación del Comité Tripartito Especial de mantener el Convenio en permanente revisión y la necesidad de que el Comité Tripartito Especial provea un foro de consulta en virtud del artículo VII para aquellos Miembros en los que no existan organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar,

Considera que los próximos tres años serán cruciales para asegurar la aplicación efectiva del Convenio,

Observando la evolución continua y los desarrollos técnicos en la industria naviera y la importancia de tener en cuenta los aspectos laboral y social para asegurar el trabajo decente de la gente de mar que constituye la tripulación de la flota mundial,

Observando la importancia de la eficacia del Convenio para el régimen regulatorio marítimo mundial, la industria naviera, la gente de mar y la comunidad toda dado que el 90 por ciento del comercio se transporta por mar,

Solicita que se pongan a disposición un presupuesto y los recursos adecuados para mantener reuniones regulares del Comité durante los próximos tres años, debiendo revisarse la frecuencia de estas reuniones después de este período inicial, e

Invita al Director General a que garantice que se asignen los recursos adecuados para mantener la pertinencia y aplicación efectiva del Convenio en el futuro a través de reuniones regulares del Comité.

Anexo III

Medidas para responder a las solicitudes de consulta en virtud del artículo VII presentadas entre las reuniones del Comité

De conformidad con el artículo 14 de su Reglamento, el Comité Tripartito Especial acordó las siguientes medidas provisionales para dar respuesta a las solicitudes de consulta presentadas por los Miembros ratificantes, entre las reuniones del Comité, en virtud del artículo VII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006:

1. Se establecerá un grupo integrado por representantes del Grupo Gubernamental, del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar, quienes estarán disponibles para proporcionar asesoramiento, en nombre del Comité, en caso de recibirse solicitudes de consulta de los gobiernos en virtud del artículo VII del Convenio entre las reuniones del Comité.
2. Una vez recibida la solicitud de consulta según lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 14 del Reglamento, la Mesa del Comité, habida cuenta de todos los elementos pertinentes, tales como el tema de la solicitud y el idioma que se debe utilizar para las comunicaciones con el gobierno interesado, constituirá un grupo de trabajo para proporcionar el asesoramiento solicitado al gobierno de que se trate. Cada uno de los Vicepresidentes seleccionará a dos miembros del grupo de trabajo de su respectivos Grupos.
3. La Mesa determinará, por unanimidad, cómo se ha de proceder con la consulta. Este proceso de consulta no debería suponer costos importantes.
4. De conformidad con el párrafo 3, e) del Reglamento del Comité, el asesoramiento que se haya proporcionado se facilitará al Comité en su siguiente reunión y — si el Comité lo autoriza — a todos los Miembros de la Organización.
5. El gobierno interesado comunicará a la Oficina el resultado de su decisión tras celebrar las consultas. A continuación, la Oficina comunicará al Comité el resultado de la consulta.

Anexo IV

Informe final de la Primera reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del MLC, 2006 (Ginebra, 7 a 11 de abril de 2014)

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción	1
II. Composición del Comité Tripartito Especial	1
III. Discursos de apertura	2
IV. Propuestas de enmienda al Código relativas a las reglas 2.5 y 4.2 del MLC, 2006	8
Propuestas de enmienda al Código relativas a la regla 2.5 del MLC, 2006	8
Norma A2.5.2 – Garantía financiera	8
Pauta B2.5.3 – Garantía financiera	23
Propuestas de enmienda al Código relativas a la regla 4.2 del MLC, 2006	28
Norma A4.2.1 – Responsabilidad del armador	28
Norma A4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales	33
Pauta B4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales	35
Votación del Comité Tripartito Especial sobre las dos series de propuestas conjuntas para enmendar las disposiciones del Código relativas a las reglas 2.5 y 4.2 del MLC, 2006, tal y como fueron enmendadas	39
Declaración del representante del Gobierno de la República de Corea en relación con la incidencia de las propuestas conjuntas de enmienda en las reglas de los Clubes de Protección e Indemnización (Club P e I) y respuestas del representante del Grupo Internacional de Clubes P e I	40
V. Resoluciones	42
Resolución sobre las medidas transitorias relativas a la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en relación con los requisitos de garantías financieras respecto del abandono de la gente de mar y con la responsabilidad de los armadores (Resolución CTE 1)	42
Resolución relativa a las reuniones regulares del Comité Tripartito Especial del MLC, 2006 (Resolución CTE 2)	43
VI. Intercambio de información relacionada con la aplicación	43
VII. Adopción de medidas para la celebración de consultas con arreglo al artículo VII del MLC, 2006	50
VIII. Observaciones finales	54

Anexos

	<i>Página</i>
I. Texto final de las enmiendas propuestas.....	57
II. Texto final de las resoluciones.....	64
Lista de participantes.....	67

I. Introducción

1. El Comité Tripartito Especial fue establecido en la 318.^a reunión (junio de 2013) del Consejo de Administración de la OIT, en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006). En dicho artículo XIII se estipula que: «El Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo examinará continuamente la aplicación del presente Convenio a través de un comité establecido por el Consejo de Administración con competencias específicas en el ámbito de las normas sobre el trabajo marítimo.». Por otra parte, con arreglo al artículo XV el Comité desempeña un papel fundamental respecto del proceso más rápido de enmienda del Código del MLC, 2006 (las normas y las pautas), que contiene las disposiciones más detalladas y técnicas. El artículo XV prevé que, tras efectuar la debida verificación, las propuestas de enmienda, acompañadas de un resumen de las observaciones o sugerencias correspondientes, se remitan al Comité Tripartito Especial para su examen en el marco de una reunión. En su 319.^a reunión (octubre de 2013), el Consejo de Administración convocó la primera reunión del Comité Tripartito Especial para el mes de abril de 2014 y adoptó el orden del día, en el que se tuvo en cuenta el asesoramiento brindado por el Comité Tripartito Preparatorio para el MLC, 2006 que se había reunido en septiembre de 2010 y en diciembre de 2011. La primera reunión del Comité Tripartito Especial se celebró entre el 7 y el 11 de abril de 2014 en la sede de la OIT en Ginebra. El presente informe ha sido preparado por la Oficina Internacional del Trabajo.

II. Composición del Comité Tripartito Especial

2. De conformidad con el párrafo 2 del artículo XIII del MLC, 2006, el Comité Tripartito Especial debía estar integrado por «dos representantes designados por el gobierno de cada uno de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio y por los representantes de los armadores y de la gente de mar que designe el Consejo de Administración, previa celebración de consultas con la Comisión Paritaria Marítima». Entre los participantes había 220 representantes gubernamentales, 44 representantes de los armadores y 76 representantes de la gente de mar. También asistieron a la reunión representantes de una serie de organizaciones internacionales no gubernamentales y de organizaciones intergubernamentales, así como otras partes interesadas que participaron en calidad de visitantes. En el presente documento se adjunta una lista de los participantes.
3. En su 319.^a reunión (octubre de 2013), el Consejo de Administración, de conformidad con el artículo XIII y el Reglamento del Comité Tripartito Especial, adoptó varias decisiones sobre diferentes cuestiones relacionadas con la convocación de la primera reunión, en particular la designación de representantes adicionales de la gente de mar y de los armadores, el nombramiento del primer Presidente, y las invitaciones a otras organizaciones y observadores. La Mesa del Consejo de Administración designó al Presidente por un período inicial de un año.
4. De conformidad con el Reglamento del Comité, los miembros de la Mesa, distintos del Presidente, fueron nombrados por un período de tres años. Se formuló una recomendación al Consejo de Administración para que se renovara el mandato del primer Presidente por

un período de dos años ¹. La Mesa del Comité Tripartito Especial estuvo compuesta por las siguientes personas:

Presidente: Sr. Naim Nazha (miembro del Grupo Gubernamental, Canadá)

Vicepresidentes: Sr. Hans Leo Cacdac (miembro del Grupo Gubernamental, Filipinas)
Sr. David Heindel (miembro del Grupo de la Gente de Mar, Estados Unidos)
Sr. Arthur Bowring (miembro del Grupo de los Armadores, Hong Kong, China)

5. La Mesa del Grupo Gubernamental estuvo compuesta por los miembros siguientes:

Presidenta: Sra. Birgit Sølling Olsen (miembro del Grupo Gubernamental, Dinamarca)

Vicepresidente: Sr. Yeong-Woo Jeon (miembro del Grupo Gubernamental, República de Corea)

6. El Comité constituyó un Comité de Redacción de la reunión compuesto por los miembros siguientes:

Armadores: Sra. Sarah Cerche (Asociación Australiana de Armadores)
Sr. Matthieu Laurent (Armateurs de France)
Sr. Tim Springett (Cámara naviera británica)

Gente de mar: Sr. Philippe Alfonso (Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF))
Sr. Fabrizio Barcellona (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF))
Sra. Jacqueline Smith (Sindicato Noruego de la Gente de Mar)
Sr. Somiruwana Subasinghe (ITF)

Gobierno: Sra. Julie Bédard (Canadá)
Sra. Marina Charalampous (Grecia)
Sr. Ronald Siphu Jama Mbatha (Sudáfrica)

III. Discursos de apertura

7. El Director General de la OIT observó que la OIT estaba enfrascada en arduos debates acerca de su labor normativa y que, en ese contexto, había seguido con interés y optimismo los progresos realizados con respecto al MLC, 2006. En 1919, los fundadores de la OIT habían destacado la conveniencia de convocar una reunión especial de la Conferencia Internacional del Trabajo para tratar las cuestiones tan especiales relativas a las condiciones mínimas que debían concederse a la gente de mar. Así pues, en 1920 se celebró la primera reunión marítima de la Conferencia. Prácticamente 100 años más tarde,

¹ En su 319.^a reunión (octubre de 2013), el Consejo de Administración decidió designar al Presidente por un período inicial de un año. De conformidad con el párrafo 2 del artículo 6 del Reglamento, los miembros gubernamentales designaron al Presidente y recomendaron al Consejo de Administración que renovara el mandato del primer Presidente por un período adicional de dos años de modo que su mandato coincidiera con el de tres años de los vicepresidentes.

la gente de mar y los buques de todo el mundo seguían operando en un sector que era, por definición, global y esencial para el funcionamiento de la economía mundial, ya que aproximadamente el 90 por ciento del comercio mundial se transportaba por vía marítima. La OIT debía prestar especial atención al sector marítimo a fin de garantizar su funcionamiento eficaz y las debidas condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar.

8. En las primeras dos reuniones del Comité Tripartito Preparatorio para el MLC, 2006, celebradas en 2010 y 2011, se definieron dos preocupaciones prioritarias: el abandono de la gente de mar y la garantía financiera, y las reclamaciones relacionadas con la muerte o la discapacidad a largo plazo de la gente de mar. Los problemas derivados del abandono de la gente de mar y las dificultades con que se enfrentaban las familias a raíz del fallecimiento o la discapacidad prolongada de la gente de mar habían sido objeto de intensos debates por más de un decenio en el marco de reuniones tripartitas de la OIT y la Organización Marítima Internacional (OMI). Se había pedido al Comité Tripartito Especial que tomara medidas concretas que condujeran a la promulgación de leyes internacionales vinculantes sobre esos temas. El Consejo de Administración había decidido inscribir en el orden del día de la reunión de junio de 2014 de la Conferencia la cuestión de las enmiendas adoptadas en la reunión tripartita especial, con miras a su aprobación. Al igual que en el caso del MLC, 2006, los mecanismos que debían elaborarse y aplicarse durante la reunión eran innovadores, y en ellos podían inspirarse otros sectores. Ciertamente que el MLC, 2006 era otra prueba de la previsión demostrada por los mandantes, ya que contenía disposiciones que permitían la rápida actualización de partes del Convenio, lo que hacía posible que este se adaptara a la evolución de las necesidades. El MLC, 2006 había estado en vigor desde el 20 de agosto de 2013, y había sido ratificado por 56 Estados Miembros, a los que se atribuía aproximadamente el 80 por ciento de la flota mundial. El objetivo del MLC, 2006 era y debía seguir siendo la ratificación universal por los países que tuvieran intereses marítimos. En cuanto a la aplicación del Convenio a nivel nacional, los países estaban registrando progresos, en particular gracias al apoyo en materia de fortalecimiento de la capacidad brindado por países tales como Suecia. El Director General destacó el carácter especial del Comité Tripartito Especial y de esta reunión y expresó el deseo de que resultaran constructivos para todas las partes.
9. El Vicepresidente del Grupo de los Armadores, el Vicepresidente del Grupo de la Gente de Mar y la Presidenta del Grupo Gubernamental expresaron sus condolencias por el fallecimiento del Sr. Dierk Lindemann, quien había contribuido a la elaboración del MLC, 2006. El Comité guardó un minuto de silencio, de pie, en su memoria.
10. Tras reanudar la reunión, el Presidente agradeció y aceptó la responsabilidad que se le había delegado para presidir los trabajos de la primera reunión del Comité Tripartito Especial, cuya competencia y mandato permitirían al Consejo de Administración realizar un examen continuo del funcionamiento del MLC, 2006. La labor realizada anteriormente había permitido determinar los asuntos que debían tratarse con carácter prioritario en la primera reunión del Comité Tripartito Especial, entre ellas, las reuniones de 2010 y 2011 del Comité Tripartito Preparatorio para el MLC, 2006, que el orador había presidido. En tanto que los trabajos de la primera reunión se regían por el Reglamento del Comité Tripartito Especial, recalcó que, al tomar decisiones y al igual que había sucedido en reuniones marítimas previas, el Comité debía proceder fundamentalmente en base a un consenso y un gran nivel de cooperación.
11. El representante de la OMI hizo hincapié en que la búsqueda de una solución vinculante sobre la provisión de garantía financiera en caso de abandono, lesiones corporales o muerte de la gente de mar era también un elemento central del mandato de la OMI. La OMI y la OIT tenían un largo historial de cooperación sobre asuntos de competencia de ambas organizaciones y habían establecido varias reuniones del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre cuestiones marítimas relacionadas con el trabajo. Recordó la historia del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización

respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar (Grupo de Trabajo Mixto), constituido para garantizar el derecho de la gente de mar a una indemnización justa en caso de muerte o de lesiones corporales, así como a una protección adecuada en caso de abandono, y para formular las recomendaciones procedentes al Comité jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT. Entre 1999 y 2009, el Grupo de Trabajo Mixto se había reunido nueve veces, y los interlocutores sociales habían celebrado varias reuniones intermedias. Durante su tercera reunión, el Grupo de Trabajo Mixto había elaborado los textos de dos importantes resoluciones con sus directrices conexas, que posteriormente fueron adoptadas por la Asamblea de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT, y cuyo objeto era dotar a la gente de mar y a sus familias de la protección de la que habían carecido hasta entonces en relación con su bienestar. De conformidad con la resolución de la 94.ª reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, celebrada en 2006, el Grupo de Trabajo Mixto, en su novena reunión, llegó a un acuerdo sobre los principios que podrían recomendarse como base para dar forma definitiva a un instrumento de carácter obligatorio. Para crear tal instrumento obligatorio se había recomendado, como mejor vía, la enmienda del MLC, 2006, a condición de que el Comité jurídico de la OMI siguiera ocupándose de la cuestión y examinándola en caso de que no resultara viable u oportuno modificar el Convenio. El orador estaba convencido de que la introducción de enmiendas en el MLC, 2006 era la mejor forma de llegar a una solución vinculante sobre estas cuestiones dado que el Convenio estaba vigente, había sido ratificado por muchos países e incluía normas relativas al trabajo marítimo exhaustivas, que abarcaban una gran diversidad de asuntos relacionados con la protección social. En nombre de la OMI, manifestó la esperanza de que el proyecto de enmiendas al MLC, 2006 propuesto se adoptara durante la reunión de modo que la gente de mar y sus familias pudieran recibir el apoyo y la protección que merecían. Se informará sobre los resultados de la primera reunión del Comité Tripartito Especial durante el 101.º período de sesiones del Comité jurídico de la OMI.

12. La Secretaria General dijo que el mandato del Comité Tripartito Especial estaba relacionado con el diseño del MLC, 2006 por cuanto permitía que el Convenio respondiera a los cambios con mayor rapidez que el proceso tradicional utilizado para enmendar los instrumentos de la OIT. Recordó los procedimientos que había que seguir para tramitar las dos propuestas conjuntas de enmienda y examinar las enmiendas conforme al MLC, 2006 y el Reglamento del Comité Tripartito Especial. Señaló asimismo a la atención el documento de referencia para la discusión en la primera reunión del Comité Tripartito Especial², que contenía las propuestas conjuntas de enmienda al Código relativas a las reglas 2.5 y 4.2 del MLC, 2006. Por último, presentó el resumen de las observaciones y sugerencias sobre las dos series de propuestas conjuntas, realizado por la Oficina³. Los mandantes examinarían las propuestas durante la reunión y, así, finalizarían el largo proceso iniciado por el Grupo de Trabajo Mixto en 1998 y que había culminado con el acuerdo concertado en 2009 sobre los principios que podría adoptar el Comité Tripartito Preparatorio para el MLC, 2006 como asunto prioritario para el orden del día de la primera reunión del Comité Tripartito Especial. Además de examinar las propuestas de enmienda, se encargó al Comité que siguiera examinando continuamente el funcionamiento del Convenio, lo que le daría la oportunidad de intercambiar información sobre las distintas experiencias respecto de su aplicación. En virtud del artículo VII del MLC, 2006, también

² Véase *Documento de referencia para la discusión en la primera reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* (STCMLC/2014) http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_235062/lang--en/index.htm.

³ Véase el *Resumen de las observaciones y sugerencias sobre las dos series de propuestas conjuntas de enmienda al Código del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006* (STCMLC/2014/1) (Documento de resumen), http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_240267/lang--en/index.htm.

se había delegado al Comité la responsabilidad de consultar a aquellos Miembros en los que no existiesen organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, cuando debiesen tomarse decisiones en relación con las excepciones, exenciones o aplicación flexible previstas en el Convenio.

13. El portavoz del Grupo de los Armadores expresó su satisfacción por la celebración de la primera reunión del Comité Tripartito Especial y por el número de ratificaciones del MLC, 2006, que representaban más del 80 por ciento del arqueo mundial, y agregó que era probable que hubiera más ratificaciones antes de finales de año. El Grupo de los Armadores manifestó preocupación por los incesantes casos de abandono que, si bien en cifras no eran elevados, estaban causando gran estrés y ansiedad en la gente de mar afectada y en sus familias. La comunidad marítima en su conjunto, sin olvidar a los Estados del pabellón y los aseguradores, debía centrar más su labor en velar por que quienes abandonaban a su gente de mar o no le pagaban los salarios correspondientes y otras prestaciones de conformidad con lo dispuesto en los contratos de trabajo no recibieran incentivos ni apoyos para seguir activos en el sector. Sería interesante conocer las opiniones de todos los grupos que detecten dificultades con respecto a la ratificación y la aplicación, así como determinar si el intercambio de información con el Comité podría resultar de utilidad. Debían tenerse en cuenta debidamente los resultados de la discusión del Grupo de Trabajo Mixto, el Comité jurídico de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT a fin de poder concentrarse en los asuntos pendientes de resolución. Debía dejarse plena constancia de los principios convenidos por el Grupo de Trabajo Mixto. Recordó que las propuestas de enmienda habían sido presentadas de forma conjunta por los representantes de los armadores y de la gente de mar como asunto de procedimiento, y manifestó que ambos Grupos se habían reservado claramente el derecho de presentar solicitudes de aclaración. Un elemento positivo era el asesoramiento que podían brindar los clubes de protección e indemnización y los aseguradores sobre lo que podía recuperarse a través del seguro, especialmente en relación con exenciones similares a las dispuestas en el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar. Todos los grupos, fundamentalmente el Grupo Gubernamental, necesitaban tiempo para discutir estas cuestiones.
14. Con respecto a las futuras reuniones del Comité Tripartito Especial, el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar propondrían someter a examen del Comité un proyecto de resolución para pedir asignaciones presupuestarias para la celebración de una reunión anual del Comité durante los tres años siguientes y después de ese lapso de tiempo reexaminar la frecuencia con que habrían de celebrarse esas reuniones. Por otra parte, resultaba preocupante que debido a un malentendido, los gobiernos hubieran aparentemente informado incorrectamente a la Oficina sobre posibles interlocutores sociales que habrían actuado como representantes designados para formar parte del Comité Tripartito Especial. En el futuro, la Oficina debería publicar una nota en la que se explicara el proceso de designación de los representantes de los armadores y de la gente de mar en el Comité.
15. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar recordó la importancia del MLC, 2006 y recalcó que el Comité Tripartito Especial era un órgano único en la OIT, de importancia fundamental para garantizar la aplicación uniforme del Convenio. Se le había facultado para presentar enmiendas del Código a la Conferencia Internacional del Trabajo con miras a su adopción y tenía la característica exclusiva de ser un comité de carácter permanente, como sucedía con las comisiones de la Conferencia. Con respecto a los antecedentes de las propuestas, subrayó que el tiempo que se había necesitado para lograr una solución a largo plazo indicaba la sensibilidad de las cuestiones que se estaban tratando. El Grupo de la Gente de Mar presentaría una propuesta para proporcionar un mecanismo que hiciera ponerse en marcha el sistema de garantía financiera en los casos de abandono de la gente de mar. Había resultado difícil utilizar en la práctica los criterios adoptados en la segunda reunión del Grupo de Trabajo Mixto, derivados de la resolución de la Asamblea de la OMI,

y el número de casos de que se informó fue inferior a los efectivamente sucedidos. Sin embargo, la gran cantidad de casos registrados en la base de datos de la OIT demostraba la necesidad imperiosa de introducir enmiendas. Por último, señaló la importancia de que la OIT proporcionara financiación para la celebración de otras reuniones del Comité Tripartito Especial, ya que éstas serían necesarias para examinar cuestiones relacionadas con la aplicación del MLC, 2006.

16. La Presidenta del Grupo Gubernamental, manifestó que su Grupo veía de forma positiva las propuestas de enmienda, era consciente del gran interés que suscitaba el tema y trabajaría de forma constructiva para lograr un buen resultado.
17. Un representante del Gobierno de Grecia, hablando en nombre de los gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea (UE) que ratificaron el MLC, 2006, acogió con agrado la primera reunión del Comité Tripartito Especial. La entrada en vigor del MLC, 2006 constituía un hito importante en la promoción de las condiciones de vida y de trabajo decentes para la gente de mar y de condiciones más justas de competencia para los armadores del mundo entero. Desde un inicio, la UE y sus Estados miembros habían apoyado a la OIT en relación con el MLC, 2006, y habían procurado establecer condiciones de igualdad para todas las partes en el sector marítimo. Así pues, lo que se pretendía era lograr la ratificación del MLC, 2006; hasta la fecha, la mayoría de los Estados miembros de la UE lo habían ratificado. La UE había considerado importante dar efecto a las disposiciones del Convenio a gran escala en la legislación comunitaria, y el acuerdo al que habían llegado los interlocutores sociales de la UE en el sector marítimo se aplicaba mediante la adopción de una directiva comunitaria, que fomentaba los procedimientos de consulta y promovía el diálogo social. El control de la aplicación del MLC, 2006 se garantizaba asimismo mediante otras leyes comunitarias sobre el Estado del pabellón y el control por el Estado rector del puerto adoptadas en 2013.
18. Un representante del Gobierno de Filipinas manifestó la esperanza de que el Comité pudiera aportar una contribución positiva en lo relativo a los derechos y el bienestar de la gente de mar. El MLC, 2006 entró en vigor el 20 de agosto de 2013, después de que, ese mismo día, Filipinas depositara su instrumento de ratificación como Estado Miembro núm. 30, lo que constituyó un hito a nivel mundial para la comunidad marítima internacional. El MLC, 2006 resultaba de gran pertinencia para Filipinas por su calidad de Estado del pabellón y de Estado Miembro con responsabilidades derivadas del suministro de gente de mar. Su función era garantizar las mejores normas laborales y medidas de protección posibles para alrededor de 375 000 filipinos que trabajaban a bordo de buques de navegación marítima. El Gobierno de Filipinas estaba de acuerdo en general con las dos series de propuestas conjuntas, pero deseaba que se aclararan ciertas cuestiones. Una vez adoptadas esas series de propuestas, el Consejo Directivo de la Agencia Filipina de Empleo en el Extranjero (POEA) tendría que proceder a modificar el contrato de trabajo tipo. Filipinas adhería a las normas internacionales de protección de la gente de mar y seguiría supervisando la aplicación de la legislación y procurando desarrollar el marco jurídico y administrativo a fin de volver más eficaz el cumplimiento del MLC, 2006.
19. Un representante del Gobierno de la República de Corea recalcó que las propuestas conjuntas daban fe de las deliberaciones anteriores y que el proceso de enmienda debía ajustarse al procedimiento establecido en el artículo XV del MLC, 2006. Debían analizarse las reglas aplicables a los proveedores de garantía financiera a fin de dar a la gente de mar acceso directo y agilizar los procedimientos. En algunos casos, la gente de mar no podía hacer valer derecho alguno de recuperación contra ninguna parte o bien había estado esperando asistencia financiera desde 2010. Debería ser posible que la gente de mar reclamara una indemnización por todas las lesiones corporales cubiertas por el seguro brindado por los proveedores de garantía financiera. En la mayoría de los países, y también en la República de Corea, se exigía que los armadores brindaran garantía financiera contra la discapacidad a corto o mediano plazo de la gente de mar, aun cuando en el MLC, 2006

se exigía a las partes contratantes el pago de una indemnización sólo en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar. Por último, señaló a la atención del Comité las directrices provisionales sobre medidas relativas al bienestar de la gente de mar y sus familias afectadas por la piratería frente a las costas de Somalia, que el Gobierno de la República de Corea había presentado a la OMI, en las que se ponía de relieve la responsabilidad de los armadores de ofrecer un seguro apropiado para cubrir a la gente de mar contra los riesgos derivados de la piratería, incluida la repatriación y la indemnización en caso de lesiones corporales.

20. Un representante del Gobierno del Canadá dijo que su Gobierno había colaborado con los interlocutores sociales a fin de garantizar el pleno cumplimiento del Convenio. Confiaba en que el Comité llegara a un acuerdo sobre los requisitos básicos en materia de garantía financiera a fin de poder prestar asistencia sin demora a la gente de mar y a sus familias.
21. Un representante del Gobierno de Noruega señaló que su Gobierno podía aceptar el proyecto de propuestas de los interlocutores sociales con excepción de algunos cambios menores que quedaban reflejados en el documento de resumen. Manifestó la esperanza de que hubiera el menor número posible de enmiendas y de que la Oficina brindara las aclaraciones necesarias. Como conclusión, recordó que una de las fortalezas del Convenio era su flexibilidad, que permitía concebir distintos tipos de soluciones para aplicar sus requisitos.
22. Un representante del Gobierno de China indicó que su Gobierno estaba de acuerdo en principio con las dos series de propuestas, y que deseaba formular ciertas sugerencias prácticas en relación con las enmiendas. China estaba dispuesta a ratificar el Convenio y proporcionaría los pormenores del caso al Comité Tripartito Especial.
23. Un representante del Gobierno de Mauricio destacó la necesidad de aclarar ciertas cuestiones a fin de no dejar de lado principios importantes. Algunos de los buques que hacían escala en Port Louis se habían quedado abandonados por falta de combustible y de provisiones esenciales. El texto propuesto sobre la garantía financiera en caso de abandono no cubría los casos en que el capitán no contaba con medios financieros para hacer el buque a la mar, por ejemplo combustible y suministros suficientes a bordo, algo fundamental sobre todo en caso de huracanes. El abandono no era sólo una cuestión de impago de los salarios.
24. Un representante del Gobierno de Togo dijo que a su Gobierno le preocupaba el problema del abandono y abrigaba la esperanza de que la reunión permitiera aclarar cómo enfrentar esa situación.
25. Un representante del Gobierno de la República Islámica del Irán apoyó las propuestas de enmienda. Quería saber si las enmiendas y los requisitos sobre la garantía financiera se aplicarían a los Estados del pabellón que no hubieran ratificado el Convenio en el momento de someterse al control por el Estado rector del puerto de Estados que sí lo hubieran ratificado. La Presidenta del Grupo Gubernamental respondió que el texto se aplicaría a los buques que enarbolaran el pabellón de Estados no miembros que llegasen a puertos de Estados Miembros ratificantes. Señaló que el Gobierno de Dinamarca ya había aplicado este procedimiento a varios buques que habían llegado a sus puertos, incluso respecto de Estados que todavía no habían ratificado el Convenio, lo que en algunos casos había ocasionado la inmovilización del buque.
26. Un representante del Gobierno del Congo recordó la importancia del sector naviero. A escala regional, si bien los principales cambios que se habían producido en el sector desde el decenio de 1990 habían tenido efectos devastadores, el prestigio de la gente de mar africana permanecía intacto. Junto con otros importantes convenios marítimos de las Naciones Unidas y la OMI, el MLC, 2006 revestía gran importancia para proteger a la

gente de mar de los efectos perjudiciales de la globalización. Debían adoptarse medidas adecuadas para fortalecer las capacidades de las administraciones nacionales y ofrecer trabajo decente a la gente de mar. El Congo también había aprobado la ratificación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185) y el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188).

27. Un observador que representaba a la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA) respaldó decididamente las propuestas de enmienda por cuanto su organización atendía a las necesidades de la gente de mar abandonada.
28. Un observador de la Red internacional para el bienestar y la asistencia de la gente de mar (ISWAN) manifestó la esperanza de que los principales países navieros que aún no hubieran ratificado el Convenio lo hicieran en el futuro. Su organización proporcionaba un fondo de emergencia por el que se facilitaban tarjetas telefónicas, alimentos y agua a la gente de mar que hubiera quedado abandonada a su suerte en puertos durante semanas o meses. Abrigó la esperanza de que los países fomentaran la creación de comités de bienestar que brindaran apoyo a la gente de mar, en los casos en que no se contara con dichos comités.

IV. Propuestas de enmienda al Código relativas a las reglas 2.5 y 4.2 del MLC, 2006

Propuestas de enmienda al Código relativas a la regla 2.5 del MLC, 2006

29. La discusión que se transcribe a continuación se refiere a las propuestas de enmienda al Código relativas a la regla 2.5 del MLC, 2006 presentadas conjuntamente por los representantes del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar. Las propuestas se recogen en el anexo C del documento de referencia.

Norma A2.5.2 – Garantía financiera

Párrafo 1

30. El portavoz del Grupo de los Armadores presentó la enmienda D.38, en la que se proponía cambiar, en la versión inglesa, la palabra «*rapid*» por la palabra «*expeditious*» a fin de que el texto fuera compatible con la formulación del MLC, 2006. En caso de adoptarse tal enmienda, el Grupo de los Armadores proponía que se la aplicara consiguientemente al resto de los textos.
31. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar apoyó la propuesta.
32. La enmienda D.38 fue adoptada.
33. El representante del Gobierno de la República Islámica del Irán presentó la enmienda D.48, copatrocinada por la representante del Gobierno de Egipto, en la que se proponía sustituir la palabra «asistir» por la palabra «asegurar». Explicó que «asistir» tenía un contenido moral y que «asegurar» resultaba más apropiada desde el punto de vista jurídico.
34. La Presidenta del Grupo Gubernamental, manifestó las dudas del Grupo para considerar esa propuesta.

-
35. Los portavoces del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar se opusieron a la enmienda.
 36. La enmienda D.48 no fue adoptada.
 37. El portavoz del Grupo de los Armadores propuso un cambio editorial en el texto inglés consistente en sustituir la frase «*in the event of abandonment of seafarers*» por la frase «*in the event of their abandonment*».
 38. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar estuvo de acuerdo con la propuesta.
 39. El párrafo 1 se adoptó en su versión enmendada.

Párrafo 2

40. El representante del Gobierno de China presentó la enmienda D.44, por la que se proponía insertar la frase «y/o cualquier convenio de negociación colectiva aplicable» después de la frase «acuerdo de empleo». La enmienda no fue secundada, por lo que no se discutió.

Párrafo 2, b)

41. El portavoz del Grupo de los Armadores presentó la enmienda D.37, por la que se proponía sustituir la frase: «la manutención y el apoyo necesarios» por la frase «necesidades básicas vitales, entre otras, alimentación y alojamiento adecuados y la atención médica necesaria». La propuesta de enmienda estaba relacionada con otras enmiendas relativas al párrafo 5 (enmiendas D.33 y D.34), cuyo objetivo era hacer una distinción entre los problemas que se planteaban antes de que la gente de mar se considerara abandonada y los que se planteaban después del abandono. Así pues, la enmienda garantizaría la compatibilidad con la resolución A.930(22) de la Asamblea de la OMI, en la que se evaluaba la situación antes del abandono.
42. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar se opuso a la enmienda.
43. La Presidenta del Grupo Gubernamental se opuso a la enmienda.
44. La enmienda D.37 no fue adoptada.

Párrafo 2, c)

45. El portavoz del Grupo de los Armadores presentó la enmienda D.36, por la que se proponía suprimir las palabras «un período de» y añadir la palabra «consecutivos» después de la palabra «meses» a fin de que quedara claro que el período a que se hace referencia en el párrafo 2, c) de la norma A2.5.2 eran dos meses consecutivos.
46. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar se opuso a la enmienda por cuanto si un armador pagaba un día de salario a la gente de mar durante un período de dos meses, tal período podría prorrogarse por un lapso indefinido.
47. Los representantes de los Gobiernos del Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Filipinas, Mauricio y Portugal estuvieron de acuerdo con el portavoz del Grupo de la Gente de Mar y se opusieron a la enmienda.
48. La enmienda D.36 no fue adoptada.

Nuevo párrafo después del párrafo 2, c)

49. El representante del Gobierno de Mauricio, secundado por el representante del Gobierno de Namibia, presentó la enmienda D.6, por la que se proponía insertar un nuevo párrafo 2, d) que dijera lo siguiente: «no haya proporcionado al capitán del buque los medios financieros para la explotación del buque», de conformidad con el lenguaje utilizado en la resolución A.930(22) de la Asamblea de la OMI. Podía considerarse que un buque había sido abandonado si el capitán quedaba sin medios financieros para garantizar su explotación. Ante el azote de ciclones, los buques sin combustible o provisiones tales como partes de repuesto esenciales para los generadores se verían enfrentados a una situación de extrema dificultad, por lo que los gobiernos tenían que poder dar una respuesta.
50. El portavoz del Grupo de los Armadores se opuso a la enmienda por cuanto se refería a actividades navieras y porque los capitanes de los buques rara vez disponían de medios financieros significativos a bordo.
51. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar manifestó su acuerdo, y añadió que esa cuestión ya se trataba en la norma A2.5.2, b).
52. La Presidenta del Grupo Gubernamental también se opuso a la enmienda.
53. La enmienda D.6 no fue adoptada.
54. El párrafo 2 se adoptó en su versión enmendada.

Nuevo párrafo después del párrafo 2

55. El representante del Gobierno de China presentó la enmienda D.47, en la que se proponía añadir un nuevo párrafo después del párrafo 2 que dijera lo siguiente: «Cada Miembro deberá tener una legislación que reconozca el abandono de la gente de mar que trabaja a bordo de los buques que enarbolan su pabellón debido a la conducta del armador con arreglo al párrafo 2 de la nueva norma A2.5.2, de manera que la gente de mar que va a quedar abandonada pueda recibir asistencia de forma eficaz y expedita.». La enmienda no fue secundada, por lo que no se discutió.

Párrafo 3

56. El representante del Gobierno de las Islas Marshall presentó la enmienda D.50, que fue secundada por el representante del Gobierno de los Estados Unidos, en la que se proponía insertar al comienzo de la última oración el texto siguiente: «Cuando tal sistema de garantía financiera no exista,». El párrafo 3 de la propuesta conjunta dejaba implícito que los Estados del pabellón quizás no hubieran previsto disposiciones de garantía financiera, lo que no era necesariamente el caso. Los Estados que contaran con sistemas de garantía financiera no se les debería exigir establecer un nuevo sistema de consultas con sus interlocutores sociales.
57. Los portavoces del Grupo de Armadores y del Grupo de la Gente de Mar se opusieron a la enmienda por considerar que lo propuesto ya estaba implícito en el texto.
58. La Presidenta del Grupo Gubernamental estuvo de acuerdo y manifestó que si ya había un sistema de seguro de esa índole establecido no sería necesario establecer otro.
59. El representante del Gobierno de los Estados Unidos dijo que el Convenio no debía imponer requisitos adicionales a los países que ya contaban con un sistema de seguro.

-
60. La enmienda D.50 no fue adoptada, pero se convino incluir las explicaciones sobre esta cuestión en el informe de la reunión.
61. El párrafo 3 se adoptó sin enmiendas.

Párrafo 4

62. El representante del Gobierno de Mauricio presentó la enmienda D.7, por la que se proponía sustituir el párrafo 4 por el texto siguiente: «Todo Miembro deberá proporcionar a la gente de mar abandonada que estuviese empleada o contratada o que trabajase en cualquier concepto a bordo de un buque que enarbole el pabellón del Miembro acceso directo a asistencia financiera rápida, de conformidad con esta norma. La cobertura de dicha asistencia financiera deberá ser suficiente.». La enmienda no fue secundada, por lo que no se discutió.
63. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar presentó la enmienda D.17, por la que se proponía sustituir «acceso directo» por «acción contra el proveedor de la garantía financiera».
64. La Presidenta del Grupo Gubernamental señaló que esta cuestión era esencial para muchos Estados Miembros. Además, el Grupo Gubernamental había celebrado discusiones sustantivas sobre la cuestión de la piratería y el abandono, que causaban gran preocupación entre los gobiernos. Cuando la gente de mar era tomada como rehén debía gozar de los mismos derechos que la gente de mar abandonada a ser repatriada una vez liberada.
65. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar prefirió el término «acción» a «acceso directo» por considerar que tal término confería más fuerza al Convenio. El representante no sólo debería poder acceder al proveedor de garantía financiera sino también tomar medidas en nombre de la gente de mar representada, incluso en los casos en que ésta hubiera sufrido actos de piratería.
66. El portavoz del Grupo de los Armadores se opuso a la enmienda por cuanto las expresiones «acceso directo» y «acción directa» estaban bien definidas, la primera de ellas era más amplia.
67. La Presidenta del Grupo Gubernamental manifestó inquietud acerca de las consecuencias del término «acción», ya que suponía una obligación gubernamental. Era necesario garantizar que, para facilitar sus reclamaciones, la gente de mar estuviera protegida por las aseguradoras y tuviera acceso directo a ellas sin tener que recurrir a los armadores.
68. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar convino con el Grupo de los Armadores en que, si la expresión «acceso directo» llevaba implícita la noción de «acción», podrían aceptar el texto propuesto.
69. La enmienda D.17 no fue adoptada.
70. El representante del Gobierno del Japón, secundado por el representante del Gobierno de Noruega, presentó la enmienda D.3 por la que se proponía suprimir la frase siguiente: «que estuviese empleada o contratada o que trabajase en cualquier concepto». Dado que el término «gente de mar o marino» ya estaba definido en el párrafo 1, f) del artículo II del Convenio, la propuesta evitaría las posibles redundancias.
71. El portavoz del Grupo de los Armadores respaldó la enmienda debido a la posible repetición de la definición del término «gente de mar o marino». Además, en el párrafo 3 del artículo II del MLC, 2006 se estipulaba la celebración de consultas en caso de dudas

sobre la condición de gente de mar de alguna categoría de personas a efectos del Convenio, y la propuesta del párrafo 4 de la norma A2.5.2 no preveía tales consultas.

72. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar se opuso a la enmienda.
73. La Presidenta del Grupo Gubernamental apoyó la enmienda por cuanto apuntaba a evitar la duplicación de la definición del término «gente de mar o marino». Los representantes de los Gobiernos de la Federación de Rusia y Alemania también apoyaron la enmienda.
74. El representante del Gobierno de la República Islámica del Irán dijo que había una diferencia entre la enmienda propuesta y la definición de «gente de mar o marino» que figuraba en el Convenio, porque en el párrafo 1, f) del artículo II quedaba implícita la disposición de no recibir un trato más favorable.
75. El Presidente del Comité propuso cambiar el texto por el siguiente: «a toda la gente de mar abandonada que trabajase en cualquier concepto a bordo de un buque que enarbole el pabellón del Miembro», propuesta que no fue respaldada.
76. En respuesta a una pregunta planteada por el representante del Gobierno de Bahamas, el Presidente del Comité manifestó que, en vista de que el término «gente de mar o marino» ya estaba definido en el párrafo 1, f) del artículo II del MLC, 2006, si la enmienda no contaba con apoyo, la frase «que estuviese empleada o contratada o que trabajase en cualquier concepto» tendría que repetirse en todo el texto cada vez que se mencionara a la «gente de mar o marino».
77. La representante del Gobierno de Grecia apoyó la enmienda, ya que el término «gente de mar o marino» ya estaba definido en el Convenio. Señaló además que el tiempo pasado utilizado en el párrafo 4 de la norma A2.5.2 en la primera serie de propuestas conjuntas podría dar lugar a ambigüedades jurídicas.
78. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar indicó que su Grupo estaba dispuesto a apoyar la propuesta de enmienda.
79. La enmienda D.3 fue adoptada.
80. A raíz de la adopción de la enmienda D.3, el portavoz del Grupo de los Armadores retiró la enmienda D.35.
81. El párrafo 4 se adoptó en su versión enmendada.

Párrafo 5

82. El portavoz del Grupo de los Armadores presentó la enmienda D.34, por la cual se proponía suprimir el párrafo 5 de la norma A2.5.2. Esta enmienda formaba parte de otra propuesta más amplia relacionada con la enmienda D.33, por la que se proponía insertar un nuevo párrafo después del párrafo 9 de la norma A2.5.2 de esta norma, del siguiente tenor: «A los efectos del párrafo 9 de la presente norma, la manutención y el apoyo necesarios de la gente de mar deberán incluir: alimentación, ropa y alojamiento adecuados, la atención médica necesaria y otros costos o cargas razonables resultantes del abandono».
83. El portavoz del Grupo de los Armadores también señaló que esas enmiendas trataban de establecer una clara distinción entre la situación previa al abandono, a la cual se aplicaba el párrafo 5, y la situación después del abandono, a la cual se aplicaba el párrafo 9. Por lo que se refería a la enmienda D.34, indicó que las enmiendas D.5, D.18 y D.60 deberían considerarse como un todo en relación con el párrafo 5 de la norma A2.5.2. Por esta razón, presentó una subenmienda a la enmienda D.34, para enmendar el párrafo 5 de la manera

siguiente: «A efectos del párrafo 2, b), la manutención y el apoyo necesarios de la gente de mar deberán incluir: alimentación, alojamiento, abastecimiento de agua potable adecuados, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo de un buque y la atención médica necesaria». De esta manera se definiría la mención contenida en el párrafo 2, b) de la norma A2.5.2, en el cual se determinaba si el acto de abandono había tenido lugar.

84. La Presidenta del Grupo Gubernamental estaba de acuerdo en que las enmiendas D.34 y D.33 debían considerarse conjuntamente.
85. El representante del Gobierno de Noruega no apoyó estas enmiendas porque el párrafo 5 de la norma A2.5.2 de la propuesta conjunta se aplicaba a todo el texto de la norma A.2.5.2.
86. El Comité suspendió la discusión de la enmienda D.34 para examinarla conjuntamente con la enmienda D.33 durante la discusión de una propuesta para añadir un nuevo párrafo después del párrafo 9 de la norma A2.5.2 ⁴. También se decidió examinar las enmiendas D.5, D.18 y D.60, que se referían igualmente al párrafo 5, en ese contexto.
87. Al concluir la discusión de otras enmiendas, relacionadas con otros párrafos, el párrafo 5 se adoptó en su versión enmendada ⁵.

Párrafo 6

88. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar presentó la enmienda D.15, por la cual se proponía añadir, después de la palabra «proporcionen», la frase «un certificado u otras». De esta manera el texto quedaba armonizado con el anexo A2-I y con los mecanismos pertinentes de la OIT. Era importante y conforme con lo dispuesto en la resolución A.930(22) de la Asamblea de la OMI incluir en el texto una referencia a un certificado.
89. El portavoz del Grupo de los Armadores apoyó la enmienda.
90. El representante del Gobierno de Bélgica podía entender la preocupación del Grupo de la Gente de Mar, pero deseaba abordarla de otra manera, como en la propuesta de enmienda D.63. Esta preocupación se podía resolver con el certificado de trabajo marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM) contenidas en el MLC, 2006, a las que la gente de mar ya tenía acceso.
91. El representante del Gobierno de Noruega, con el apoyo de los representantes de los Gobiernos de Bahamas y del Canadá, dijo que no era necesario añadir el texto propuesto, dado que el término «pruebas documentales» ya incluía la certificación. El texto debía ser lo más flexible posible, habida cuenta de los diferentes sistemas de seguridad que había en el mercado, a fin de que los gobiernos no quedaran limitados con una sola solución.
92. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar explicó que los certificados de seguros normalmente tenían un año de validez, mientras que el certificado de trabajo marítimo tenía una validez de cinco años. El problema se planteaba cuando el seguro expiraba en un plazo de 12 meses, mientras que el certificado se expedía por cinco años, y el Estado de control del puerto daba por sentado erróneamente que la gente de mar tenía una cobertura de seguro.

⁴ Véanse más abajo los párrafos 154-166 del informe.

⁵ *Ibíd.*

-
93. El representante del Gobierno de Noruega, con el apoyo del Gobierno de la Federación de Rusia, indicó que las «pruebas documentales» se referían a otros documentos, además del certificado de trabajo marítimo. Si bien estos documentos probablemente tenían diferentes períodos de validez, las medidas de control necesarias ya existían y era importante verificar que la póliza de seguro estuviera al día.
94. En respuesta a la preocupación expresada por el portavoz del Grupo de los Armadores de que había un error de redacción en el párrafo 6 de la norma A2.5.2 para indicar que los «buques» deberían proporcionar pruebas documentales, la Secretaría General aclaró que ésta era la formulación que se utilizaba en la regla 2.5 del MLC, 2006.
95. La representante del Gobierno de Dinamarca apoyó el comentario que formuló el representante del Gobierno de Bélgica. Su Gobierno había copatrocinado la enmienda D.66, que trataba sobre la anulación del certificado de seguro⁶. La garantía financiera podía estar compuesta por diferentes elementos, por ejemplo, fondos privados, fondos de la seguridad social o fondos públicos. Tenía que haber algún medio para notificar al Estado del pabellón que se había anulado el seguro o que no se había renovado. En estos casos, se exigiría al armador que aportase la garantía financiera necesaria para permitir la explotación del buque. Tenía que haber algún medio para mantener informado al Estado del pabellón de modo que pudiera adoptar las medidas necesarias.
96. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar dio ejemplos de certificados anuales, como los expedidos en virtud del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques, 2001, y del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL).
97. El Presidente del Comité indicó que el MLC, 2006 preveía un mecanismo de control, ya que su certificado tenía una validez de cinco años y requería inspecciones periódicas. Los armadores también tenían que conservar a bordo pruebas de la validez del certificado de garantía financiera, que deberían incluirse en el concepto de «pruebas documentales».
98. El portavoz del Grupo de los Armadores recordó que el objeto de la discusión no era la certificación como prueba financiera, sino la frase «certificado o pruebas documentales», y señaló que la propuesta contenía la conjunción «o». El término «pruebas documentales» podía referirse a un certificado.
99. La enmienda D.15 fue adoptada.
100. El representante del Gobierno de Singapur presentó la enmienda D.1, secundada por el representante del Gobierno de Filipinas, por la cual se proponía sustituir, en la versión inglesa, la palabra «*posted*» por «*made available*» y la frase «*prominent position*» por «*conspicuous place*». La palabra «*posted*» que se utilizaba en la propuesta de enmienda podía implicar que cada una de las pruebas documentales debía exponerse individualmente en el tablón de anuncios de los alojamientos de la gente de mar, el cual podía contener otros documentos que requerían la atención inmediata de la gente de mar. Si se reemplazaba la palabra «*posted*» por «*made available*» se daría flexibilidad a los armadores para que pudiera elegir otros lugares donde poner las pruebas documentales. La enmienda D.1 no modificaba la finalidad de la formulación original. La segunda propuesta consistía en reemplazar «*prominent position*» por «*conspicuous place*» para armonizar el texto con la terminología utilizada en otras partes del MLC, 2006.
101. El portavoz del Grupo de los Armadores estaba de acuerdo y apoyó la enmienda.

⁶ Véase la discusión más abajo en los párrafos 223-232.

-
102. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar estaba de acuerdo en reemplazar «*prominent*» por «*conspicuous*» dado que las pruebas documentales se podían exponer en la oficina del capitán o en el tablón de anuncios para la gente de mar o en otros puntos. Sin embargo, su Grupo se oponía a cambiar «*posted*» por «*made available*» porque no significaban lo mismo.
103. El representante del Gobierno de Alemania apoyó la propuesta de reemplazar «*prominent position*» por «*conspicuous place*» para que hubiera coherencia con la formulación utilizada en el MLC, 2006. Propuso una subenmienda para armonizar el párrafo 6 de la norma A2.5.2 con el párrafo 12 de la norma A5.1.3 del MLC, 2006, el cual decía, en inglés, «*a copy shall be posted in a conspicuous place on board where it is available to seafarers*» porque las disposiciones del MLC, 2006 relativas a las responsabilidades en materia de información no especificaban dónde había que poner la información. Los representantes de los Gobiernos de Bahamas y de los Países Bajos y el portavoz del Grupo de la Gente de Mar estuvieron de acuerdo.
104. Los representantes de los Gobiernos del Canadá, Nigeria y San Vicente y las Granadinas apoyaron la enmienda.
105. El representante del Gobierno de Singapur entendía la preocupación expresada por el Grupo de la Gente de Mar, pero sostuvo que había que exponer muchos más documentos, tales como los relativos a cuestiones urgentes de seguridad y la prevención de la contaminación.
106. El representante del Gobierno de China estuvo de acuerdo en reemplazar «*posted*» por «*made available*».
107. El representante del Gobierno de Bahamas apoyó la propuesta de armonizar el texto con el del párrafo 12 de la norma A5.1.3, e indicó que lo fundamental era asegurarse de que las pruebas documentales se pusieran a disposición de la gente de mar.
108. El Gobierno de la Federación de Rusia apoyó la enmienda. Se podía exponer una copia del documento y conservar el original en la oficina del capitán.
109. La Presidenta del Grupo Gubernamental coincidía con el Grupo de la Gente de Mar en que «*posted*» no era lo mismo que «*made available*». Era indispensable que la gente de mar tuviera la posibilidad de obtener informaciones sobre sus derechos, sin tener que pedirlos.
110. El Presidente del Comité indicó que era necesario examinar el texto original que decía «*shall be posted in the seafarers' accommodation*». Esto significa que las pruebas documentales debían estar disponibles en los alojamientos de la gente de mar.
111. El Presidente del Comité señaló que el párrafo 12 de la norma A5.1.3 no estaba relacionado con los alojamientos, mientras que el párrafo 6 de la norma A2.5.2 era muy preciso en ese sentido, y significaba que los debates se centraban en los términos «*posted*» o «*made available*» en los alojamientos de la gente de mar.
112. El portavoz del Grupo de los Armadores consideraba que el objetivo de esta subenmienda era reemplazar la oración del párrafo 6 de la norma A2.5.2 por la formulación utilizada en el párrafo 12 de la norma A5.1.3, en el cual no se hacía referencia a los alojamientos. El Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar apoyaron la propuesta y llegaron al entendimiento de que las pruebas documentales podían ser una copia.
113. La representante del Gobierno de Grecia señaló que el documento original debía conservarse debidamente a bordo a efectos de las inspecciones por el Estado del puerto.

-
- 114.** La enmienda D.1 fue adoptada en su versión subenmendada: «Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su pabellón, y a los que se apliquen los párrafos 1 ó 2 de la regla 5.1.3, proporcionen un certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera expedida por el proveedor de la misma. Una copia deberá exponerse a bordo en un lugar bien visible y accesible a la gente de mar.».
- 115.** La enmienda D.40 para reemplazar «*in a prominent position*» por «*a conspicuous place*», presentada por el representante del Gobierno de China, fue retirada.
- 116.** El representante del Gobierno de Bélgica presentó la enmienda D.63, copatrocinada por los representantes de los Gobiernos de Dinamarca y de Irlanda, para añadir después de la oración final una nueva oración: «Las pruebas documentales deberán ponerse a disposición de la autoridad competente, previa solicitud.». De esta manera se atendía su preocupación por proteger la garantía financiera de la gente de mar y aligerar a la vez los trámites administrativos relacionados con la certificación. De ser adoptadas, las dos series de propuestas conjuntas de enmienda podrían aumentar las tareas administrativas de los Estados del pabellón. La DCLM, Parte I, junto con las secciones relativas a la garantía financiera asegurarían que los buques estuvieran cubiertos por la garantía financiera necesaria. Por esta razón, sería necesario adjuntar la constancia de la garantía financiera al certificado de trabajo marítimo y a la DCLM. Además, la garantía financiera no debería terminar hasta el final de la certificación, a menos que su anulación haya sido notificada previamente en un plazo determinado al Estado del pabellón.
- 117.** Las enmiendas D.63 y D.68 fueron retiradas porque estaban relacionadas con las medidas que se aplicarían durante un período de transición; esta era una preocupación que el Comité decidió abordar por medio de una resolución ⁷.
- 118.** El representante del Gobierno de Noruega pidió subenmendar el texto del párrafo 6 para sustituir «proporcionen» por «lleven».
- 119.** Los Portavoces del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar propusieron otra subenmienda para que dijera «lleven a bordo».
- 120.** El párrafo 6 fue adoptado en su versión enmendada.

Párrafo 7

- 121.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar presentó la enmienda D.14, por la que se proponía sustituir «Las» por «Los certificados u otras», a fin de armonizar el texto del párrafo 7 con el párrafo 6 enmendado.
- 122.** El portavoz del Grupo de los Armadores apoyó la enmienda.
- 123.** El representante del Gobierno de Bélgica señaló que la serie de enmiendas relacionadas con el anexo 2-I (D.64, D.65, D.66 y D.67), y copatrocinadas por los representantes de los Gobiernos de Dinamarca y de Irlanda, eran pertinentes en esta parte de la discusión, y dijo que sería mejor examinar la enmienda D.14 una vez que se hubiera adoptado una decisión acerca del anexo 2-I.
- 124.** La representante del Gobierno de Grecia observó que, dado que el régimen nacional de seguridad social podía aportar una garantía financiera para la gente de mar, el certificado u otras pruebas documentales podían hacer referencia a la legislación nacional. En el

⁷ Véanse más abajo la discusión recogida en los párrafos 391-399 y el anexo II del presente informe.

apartado f) del anexo A4-I, el requisito de indicar «el domicilio social del proveedor o proveedores de la garantía financiera» era vago.

125. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar aclaró que la propuesta guardaba relación con el párrafo 6 enmendado y que le daría coherencia a ambos párrafos. Era simplemente una enmienda consiguiente.
126. El portavoz del Grupo de los Armadores añadió que no era necesario seguir la discusión porque los interlocutores sociales habían acordado que los párrafos 6 y 7 deberían ser coherentes y que no había objeciones por parte de los gobiernos. Compartía las inquietudes de la representante del Gobierno de Grecia.
127. El representante del Gobierno de Noruega no estaba de acuerdo con el resumen que hizo el portavoz del Grupo de los Armadores. Las cuestiones que planteaban problema a la representante del Gobierno de Grecia se podían resolver con una equivalencia sustancial. No debería ampliarse el texto para incluir una formulación innecesaria. No obstante, los párrafos 6 y 7 debían ser coherentes. En cuanto a las propuestas presentadas por los Gobiernos de Bélgica, Dinamarca e Irlanda, no debería haber problemas en los casos en que el certificado financiero se anexaba al certificado de trabajo marítimo.
128. La representante del Gobierno de Dinamarca señaló que no se trataba simplemente de discutir sobre unas enmiendas consiguientes, sino sobre cuestiones más sustantivas. Las propuestas de los Gobiernos de Bélgica, Dinamarca e Irlanda reforzarían el texto en su conjunto. Para seguir avanzando con la discusión, se podía aceptar de momento el párrafo 7 y ajustarlo ulteriormente, si procedía, tras la discusión sobre el anexo. La representante del Gobierno de Suecia estuvo de acuerdo.
129. La enmienda D.14 fue adoptada.
130. El párrafo 7 fue adoptado en su versión enmendada.

Párrafo 8

131. El portavoz del Grupo de los Armadores presentó la enmienda D.61, por la cual se proponía sustituir la frase «propia gente de mar interesada o en su nombre» por «la gente de mar o su representante». El objetivo era impedir que personas no autorizadas recibieran asistencia.
132. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar no apoyó la propuesta porque partía del supuesto de que la gente de mar debía designar a su representante. En la práctica, las agencias de contratación habían sostenido erróneamente que eran representantes de la gente de mar.
133. El representante del Gobierno de Bahamas se refirió al caso reciente de un marino que no había tenido acceso a esta información y no había podido identificar, ante el Estado del pabellón, al representante de la gente de mar. Por esta razón, era necesario que la gente de mar lo identificara.
134. El representante del Gobierno de Mauricio prefería el texto original porque, en muchos casos, la autoridad local era la que intervenía realmente y actuaba en nombre de la gente de mar a pesar de no ser su representante.
135. El representante del Gobierno de Noruega apoyó la propuesta y señaló que la disposición abordaba el sistema de garantía financiera, y que se requería una interpretación restrictiva.

-
- 136.** El portavoz del Grupo de los Armadores indicó que el propósito de la propuesta era limitar la lista de personas con acceso al sistema de garantía financiera y a las cuales se debía proporcionar asistencia con prontitud previa solicitud.
- 137.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar propuso subenmendar la disposición insertando la palabra «designado» después de «por su representante».
- 138.** La enmienda D.61 fue adoptada en su versión enmendada.
- 139.** El párrafo 8 fue adoptado en su versión subenmendada.

Nuevo párrafo después del párrafo 8

- 140.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar presentó la enmienda D.13, por la que se proponía introducir un nuevo párrafo después del párrafo 8: «Además, el Miembro o un funcionario autorizado de dicho Miembro en cuya jurisdicción marítima esté ubicado el buque, deberá investigar el caso de posible abandono sobre la base de la información presentada por una organización de la gente de mar, un sindicato, la autoridad portuaria, o la organización de seguridad social de la gente de mar. La información deberá incluir el nombre del puerto, el nombre del buque, el Estado del pabellón, el número de miembros y composición de la tripulación y el nombre del proveedor de garantía financiera. El Miembro o un funcionario autorizado de dicho Miembro en cuya jurisdicción marítima esté ubicado el buque, o una organización de la gente de mar, un sindicato, la autoridad portuaria, o la organización de seguridad social de la gente de mar, deberán notificar rápidamente la realización de esa investigación». Este párrafo era necesario para que los Estados del puerto, además del proveedor de la garantía financiera, tuvieran conocimiento de los casos de abandono, y que a la vez la gente de mar siempre pudiera recurrir a los procedimientos de tramitación de quejas en tierra.
- 141.** La Presidenta del Grupo Gubernamental, indicó que el Grupo no apoyaba la enmienda. Debería utilizarse el mecanismo existente previsto en la regla 5.2.2.
- 142.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar estaba de acuerdo con el Grupo Gubernamental debido a que en última instancia, las obligaciones recaían en los gobiernos.
- 143.** El representante del Gobierno de Filipinas respaldó la declaración del Grupo Gubernamental, pero también estaba de acuerdo con la enmienda porque un mecanismo especial o una referencia a un sistema de tramitación de quejas en tierra beneficiaría a la gente de mar y a su familia.
- 144.** La enmienda D.13 fue retirada.

Párrafo 9, a)

- 145.** El representante del Gobierno de Alemania retiró la enmienda D.55, por la cual se proponía reemplazar en el párrafo 9, a) las dos referencias a «cuatro meses» por las palabras «tres meses».
- 146.** El representante del Gobierno de las Islas Marshall retiró la enmienda D.62, por la cual se proponía sustituir las dos referencias a «cuatro» por «dos» en el párrafo 9, a).

Párrafo 9, c)

- 147.** El representante del Gobierno de China, secundado por el representante del Gobierno de Mauricio, presentó la enmienda D.43, por la cual se proponía añadir después de «hogar» las palabras «o el lugar de repatriación (a elección de la gente de mar)» para armonizar el

texto con el de las disposiciones del párrafo 6 de la pauta B2.5.1, y proporcionar más flexibilidad, derechos y protección a la gente de mar.

148. Tras las aclaraciones de la Oficina, el portavoz del Grupo de los Armadores citó el párrafo 54 del informe final del Grupo Mixto especial, según el cual, si bien la gente de mar solía tener el derecho a escoger entre los destinos de repatriación acordados, la repatriación al «hogar de la gente de mar» sería el destino más adecuado en el caso específico del abandono.
149. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar estaba de acuerdo en que después de ser abandonada la gente de mar sólo quería regresar a su hogar.
150. El representante del Gobierno de Filipinas dijo que, basándose en la experiencia de la Administración de Empleo en el Extranjero de Filipinas (POEA), la cual se ocupaba de los asuntos familiares en los casos de abandono, la gente de mar siempre quería regresar a su hogar y que el hecho de abrir la posibilidad de acogerse a otras opciones de repatriación podría crear complicaciones.
151. La enmienda D.43 no fue adoptada.
152. La representante del Gobierno de Grecia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea que ratificaron el Convenio, presentó la enmienda D.58, por la cual se proponía sustituir las palabras «a su hogar» por «al lugar de repatriación» en el párrafo 9, c). Podía haber casos en los que la gente de mar no quería regresar a su hogar por las situaciones sociales que imperaban en su país.
153. La enmienda D.58 no fue adoptada.
154. El portavoz del Grupo de los Armadores presentó la enmienda D.33, por la que se proponía insertar un nuevo párrafo después del párrafo 9, e inmediatamente presentó una subenmienda al párrafo 9, c) para sustituir el texto original por el texto siguiente: «las necesidades esenciales de la gente de mar incluyen: la alimentación adecuada, ropa cuando sea necesario, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, la atención médica necesaria y cualquier otro costo o gasto razonable que se derive del acto o la omisión constitutivos del abandono hasta la llegada de la gente de mar a su hogar».
155. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar apoyó las subenmiendas a las enmiendas D.33 y D.34⁸ presentadas por el Grupo de los Armadores.
156. La Presidenta del Grupo Gubernamental indicó que con la solución de compromiso se buscaba abarcar la discusión que había tenido lugar. Dado que los interlocutores sociales apoyaban esta solución, el Grupo Gubernamental no se opondría a ella. Los representantes de los Gobiernos de Noruega y de Bahamas recalcaron que las dos subenmiendas debían considerarse como un todo.
157. El representante del Gobierno de Sudáfrica propuso otra subenmienda para sustituir en la versión inglesa el término «*fuel oil*» por «*fuel*».
158. El representante del Gobierno de Singapur apoyó la subenmienda, así como la subenmienda propuesta por la representante del Gobierno de Sudáfrica. Pidió aclaraciones con respecto a la necesidad de incluir «cuando sea necesario» después de «ropa».

⁸ Véanse los párrafos 82-87 del informe.

-
- 159.** El portavoz del Grupo de los Armadores indicó que la frase «ropa, de ser necesario» procedía de la enmienda D.60, que fue propuesta por los Estados miembros de la Unión Europea. Sin embargo, se podría sustituir la expresión «cuando sea necesario» (*«where necessary»*) por «si procede» (*«as appropriate»*).
- 160.** El representante del Gobierno de Filipinas estaba de acuerdo con al representante del Gobierno de Singapur con respecto a la ropa.
- 161.** El representante del Gobierno de la Federación de Rusia propuso añadir «gastos de telecomunicaciones» a la subenmienda presentada para el párrafo 5. Preguntó si, con excepción del combustible, todos los elementos enumerados eran «necesarios».
- 162.** La representante del Gobierno de Dinamarca apoyó las subenmiendas propuestas y subenmendadas por la representante del Gobierno de Sudáfrica. En cuanto a la subenmienda del párrafo 9, c) de la norma A2.5.2, que contenía elementos que figuraban en la legislación de su país, recalcó que el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque podía ser vital en los países donde era necesario disponer de calefacción o de aire acondicionado. Aclaró que la frase «ropa cuando sea necesario» se aplicaba cuando la gente de mar era abandonada y no contaba con la ropa que necesitaría, por ejemplo, en ambientes muy fríos. Esto no se aplicaba si la gente de mar estaba a bordo del buque.
- 163.** El representante del Gobierno de Noruega también apoyó las subenmiendas propuestas al párrafo 5 y al párrafo 9, c), y subenmendadas por la representante del Gobierno de Sudáfrica. Las subenmiendas propuestas al párrafo 5 permitirían reconocer con más rapidez las situaciones de abandono. Con respecto a la propuesta del representante del Gobierno de la Federación de Rusia, los «gastos de telecomunicaciones» quedarían cubiertos en la frase «todo otro costo o gasto razonable».
- 164.** El representante del Gobierno de Mauricio deseaba proponer otra subenmienda a los párrafos 5 y 9, c) para sustituir «el combustible imprescindible» por «el combustible y las provisiones imprescindibles», y «agua potable» por «abastecimiento de agua potable». El representante del Gobierno de Namibia compartía esta opinión y pidió mayores aclaraciones acerca de la referencia al combustible a bordo que figuraba en el párrafo 9, c). Estas propuestas no fueron examinadas.
- 165.** Como resultado de esta discusión, las enmiendas D.33 y D.34 fueron adoptadas en su versión subenmendada, las enmiendas D.5, D.18 y D.60, que estaban relacionadas con el párrafo 5 de la norma A2.5.2, no fueron aceptadas y la enmienda D.5, que también estaba relacionada con el párrafo 5 no fue presentada.
- 166.** El párrafo 9, c) fue adoptado en su versión enmendada.

Nuevo párrafo después del párrafo 9, c)

- 167.** El representante del Gobierno de Alemania, secundado por el representante del Gobierno de los Países Bajos, presentó la enmienda D.56 para añadir un nuevo párrafo 9, d) que decía lo siguiente: «Un Miembro podrá establecer límites a la cobertura de los salarios pendientes. Estos límites no deberán ser inferiores a un mínimo socialmente aceptable. Un Miembro puede adoptar medidas adecuadas para prevenir posibles abusos.». Tras la celebración de consultas entre los Grupos, propuso subenmendar la enmienda y conservar sólo la última oración.
- 168.** El portavoz del Grupo de los Armadores deseaba saber dónde se insertaría el nuevo texto propuesto y cuestionó la necesidad del mismo dado que no requería la adopción de medidas apropiadas y sólo proporcionaba una opción para los gobiernos que lo desearan,

lo cual ya formaba parte de sus competencias en la actualidad. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar coincidía con el Grupo de los Armadores en que la enmienda subenmendada podía ser innecesaria y no aclaraba de qué tipo de «abusos» se protegía a la gente de mar.

- 169.** La Presidenta del Grupo Gubernamental también se opuso a la enmienda subenmendada porque creaba ambigüedad cuando el principal objetivo debía ser el establecimiento de una protección adecuada para la gente de mar.
- 170.** El representante del Gobierno de Alemania, basándose en el entendimiento de que el MLC, 2006 no autorizaba a los Estados Miembros a adoptar medidas destinadas a prevenir los abusos, retiró la enmienda D.56 subenmendada porque el objetivo de la propuesta no era menoscabar los derechos de la gente de mar en materia de salarios.

Nuevo párrafo después del párrafo 9

- 171.** Tras la discusión de las enmiendas del anexo A2-I⁹, el portavoz del Grupo de los Armadores propuso que, como consecuencia de la adopción de la enmienda D.66, se añadiera un nuevo párrafo después del párrafo 9, que dijera lo siguiente: «La garantía financiera no puede finalizar antes de que termine su período de validez, a menos que el proveedor se lo haya notificado al Estado del pabellón por lo menos con 30 días de antelación.». Este párrafo está en conformidad con las reglas del P&I Club.
- 172.** El representante del Gobierno de Singapur propuso la formulación siguiente en el texto inglés «*unless with prior notification*», en lugar de «*unless prior notification*»; el Comité de Redacción tomó nota.
- 173.** El texto propuesto fue aceptado. El nuevo párrafo se insertó después del párrafo 10.

Párrafo 10

- 174.** Un representante del Gobierno de Grecia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea que ratificaron el Convenio, retiró la enmienda D.59, por la cual se proponía sustituir la palabra «hogar» por las palabras «lugar de repatriación».

Párrafo 11

- 175.** El portavoz del Grupo de los Armadores presentó la enmienda D.32 para insertar la palabra «aplicables» después de la palabra «derechos» en el párrafo 11. Desde la adopción de la propuesta conjunta acordada en 2009, se habían dictado decisiones judiciales en jurisdicciones del «*common law*» a efectos de que una persona o institución subrogada en los derechos de la gente de mar no gozara de la misma prioridad que la gente de mar para el cobro de créditos. En la práctica, esto significaba que el derecho prioritario de que hubiera gozado la gente de mar no se podía subrogar. Si se añadía la palabra «aplicables», este derecho sería aplicable en los sistemas jurídicos que pudieran reconocerlo.
- 176.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar no consideraba necesaria esta propuesta de enmienda. Si la gente de mar tenía un derecho, este derecho era aplicable, de modo que no era necesario añadir «aplicables» porque estaba sobreentendido. Un representante del Gobierno del Canadá estuvo de acuerdo con esta intervención.
- 177.** El portavoz del Grupo de los Armadores explicó que la enmienda propuesta estaba relacionada con la subrogación, es decir, con casos en los que la reclamación no era presentada por la gente de mar, y que esta propuesta no afectaba el derecho de prioridad de

⁹ Véanse los párrafos 223-232.

la gente de mar respecto de sus reclamaciones. La propuesta conjunta podía llegar a obstaculizar la ratificación del Convenio.

178. Un representante del Gobierno de Mauricio recalcó que estas cuestiones eran importantes porque estaban relacionadas con la manera en que ciertas instituciones tales como las organizaciones voluntarias, las administraciones locales o las autoridades portuarias que habían pagado los gastos de la gente de mar podían ser reembolsadas.
179. Una representante del Gobierno de Dinamarca dijo que a su entender el objetivo de la enmienda propuesta era tener en cuenta que, en ciertas jurisdicciones nacionales, se habían reducido los derechos de las empresas subrogados en los derechos de la gente de mar. Por esta razón, propuso una subenmienda a la enmienda D.32 para suprimir la palabra «aplicables» y añadir, después de «la suma pagada», la frase «de conformidad con la legislación y la práctica nacionales».
180. El portavoz del Grupo de los Armadores apoyó la subenmienda propuesta por la representante del Gobierno de Dinamarca.
181. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar pidió mayores aclaraciones a la Oficina. La Secretaria General indicó que la propuesta de la representante del Gobierno de Dinamarca de añadir la frase «de conformidad con la legislación y la práctica nacionales» después de «la suma pagada» era una solución posible.
182. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar se refirió a la subenmienda y preguntó que cuál legislación se aplicaría, si la legislación nacional del Estado del pabellón o bien la del Estado del puerto. Refiriéndose nuevamente al texto original de la enmienda D.32, su Grupo deseaba conocer la opinión jurídica de la Oficina acerca de las repercusiones que tendría añadir la palabra «aplicables» después de «derechos».
183. El portavoz del Grupo de los Armadores estaba de acuerdo en que esta cuestión jurídica afectaba a los proveedores de garantía financiera, pero no los derechos de la gente de mar, y propuso que la Oficina redactara el texto de manera que se tuvieran debidamente en cuenta las cuestiones relacionadas con los derechos subrogados de los proveedores de garantía financiera.
184. La Secretaria General indicó que, tras las discusiones entre el Comité de Redacción y el Consejero Jurídico, se propuso el texto siguiente: «Si el proveedor del seguro u otro mecanismo de garantía financiera ha efectuado algún pago a un marino de conformidad con la presente norma, dicho proveedor, de conformidad con la legislación aplicable, adquirirá por subrogación, cesión o por otros medios, por un monto equivalente como máximo a la suma pagada, los derechos de la gente de mar.».
185. El portavoz del Grupo de los Armadores y el portavoz del Grupo de la Gente de Mar estuvieron de acuerdo con esta formulación y el texto fue subenmendado en consecuencia.
186. Las representantes de los Gobiernos de Dinamarca y del Canadá apoyaron la propuesta.
187. La Secretaria General respondió a una pregunta formulada por el representante del Gobierno de Noruega e indicó que los tribunales nacionales decidirían de cuál ámbito jurídico debían depender los proveedores de garantía financiera sobre la base de la legislación aplicable, y que se trataba de una cuestión de derecho internacional privado («*conflict of law principle*»).
188. El representante del Gobierno de Noruega indicó que, si en efecto este era el caso, su delegación no podía aceptar la subenmienda propuesta.

189. La representante del Gobierno de Dinamarca señaló que se trataba de una cuestión de derecho internacional privado y de derecho contractual.

190. La enmienda D.32 fue adoptada en su versión enmendada.

Nuevo párrafo después del párrafo 11

191. El representante del Gobierno de Mauricio, secundado por un representante del Gobierno de China, presentó la enmienda D.8, por la cual se proponía insertar, después del párrafo 11, un nuevo párrafo: «En el caso en que un gobierno u otra institución haya sufragado alguno de los gastos o costos mencionados en el párrafo 9 *supra*, éstos deberán ser reembolsados por el mecanismo de garantía financiera.». Recalcó la importancia de contar con mecanismos para reembolsar los gastos incurridos por los gobiernos y otras instituciones.

192. El portavoz del Grupo de los Armadores opinó que la enmienda propuesta podía crear confusión. Además, con la entrada en vigor de las enmiendas, la situación que mencionó el representante del Gobierno de Mauricio quedaría cubierta por las disposiciones del párrafo 9.

193. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar estuvo de acuerdo.

194. La enmienda no fue adoptada.

Nuevo párrafo después del párrafo 13

195. Los representantes de los Gobiernos de Bélgica y de Dinamarca presentaron la enmienda D.68, copatrocinada por el Gobierno de Irlanda, por la cual se proponía insertar después del párrafo 13 el párrafo siguiente: «Los Certificados de Trabajo Marítimo y las Declaraciones de Conformidad Laboral Marítimas válidas a la fecha de entrada en vigor de la presente norma seguirán siendo válidos hasta la fecha de renovación.». Esta enmienda introducía una disposición de transición destinada a establecer la validez de los certificados de trabajo marítimo y las declaraciones expedidas antes de la entrada en vigor de las enmiendas examinadas hasta su fecha de expiración incluso en casos en los que expirarían con posterioridad a la entrada en vigor de esas enmiendas.

196. El Comité examinó la cuestión abordada en la enmienda D.68 en el contexto de la discusión de las resoluciones propuestas.

197. Las propuestas relativas a la norma A2.5 fueron adoptadas en su versión enmendada.

Pauta B2.5.3 – Garantía financiera

198. El representante del Gobierno de Mauricio retiró la enmienda D.9, por la que se proponía insertar un nuevo párrafo antes del actual párrafo 1, que dijera lo siguiente: «1. El abandono se caracteriza por la ruptura de vínculos entre el armador y la gente de mar. El abandono se da cuando el propietario de un buque deja de cumplir ciertas obligaciones fundamentales con respecto a la gente de mar relativas a la pronta repatriación y pago de la remuneración adeudada y a la cobertura de las necesidades básicas, entre otras, una alimentación adecuada, alojamiento y atención médica. Constituye situación de abandono el que se haya dejado al capitán del buque sin medios financieros para la explotación del buque.». ».

-
- 199.** El representante del Gobierno de China, secundado por el representante del Gobierno de Singapur, presentó la enmienda D.42, por la que se proponía insertar la frase «*of the seafarers*» después de la palabra «*representative*», en la versión inglesa.
- 200.** El portavoz del Grupo de los Armadores observó que el párrafo 1 de la pauta B2.5.3 se refería a la garantía financiera de la gente de mar con derecho a recibir asistencia en los casos en que tal asistencia fuera solicitada por su representante. Por consiguiente, el Grupo de los Armadores presentó una subenmienda dirigida a suprimir la frase «la gente de mar o su representante», y añadir después de «la solicitud de la gente de mar» el siguiente texto: «o su representante».
- 201.** La Secretaria General recordó que la cuestión se relacionaba con el párrafo 8, cuyo texto enmendado se refería a la solicitud presentada ya sea por la propia gente de mar o por su representante designado. Para lograr coherencia, el Comité quizás deseara remitirse a ese texto.
- 202.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar manifestó que estaba de acuerdo con la subenmienda presentada por el Grupo de los Armadores siempre que el texto que se utilizara fuera coherente. El portavoz del Grupo de los Armadores coincidió con ese punto de vista.
- 203.** La enmienda D.42 fue adoptada en su versión subenmendada en inglés siguiente: «En aplicación del párrafo 8 de la norma A2.5.2, si se requiere más tiempo para comprobar la validez de ciertos aspectos de la solicitud presentada por la gente de mar o su representante designado, ello no debería impedir que la gente de mar reciba inmediatamente la parte de la asistencia solicitada que se ha reconocido está justificada.».

Nuevo párrafo 2

- 204.** El representante del Gobierno de China, secundado por el representante del Gobierno de Singapur, presentó la enmienda D.46, por la que se proponía añadir el nuevo párrafo 2 siguiente a la pauta B2.5.3: «En aplicación de los párrafos 8 y 9 de la norma A2.5.2, si es necesario conceder tiempo adicional para verificar la validez de los salarios pendientes y otras prestaciones adeudadas por el armador o un representante del armador a la gente de mar en virtud de su acuerdo de empleo, la gente de mar o su representante debería aceptar las disposiciones para la repatriación después de confirmar que se ha iniciado el procedimiento de verificación. Esto no debería impedir que la gente de mar o su representante reciban la asistencia necesaria, incluidos los salarios pendientes u otras prestaciones adeudadas, después de haber aceptado la repatriación.». La finalidad de esta enmienda era dar prioridad a la repatriación y evitar situaciones que supusieran que los proveedores de garantía financiera tuvieran que verificar primero la validez de los salarios pendientes, porque se generarían retrasos innecesarios.
- 205.** El portavoz del Grupo de los Armadores, refiriéndose al párrafo 9 de la Nota explicativa sobre el Reglamento y el Código del MLC, 2006, no apoyó la enmienda por considerar que los párrafos 8 y 9 de la norma A2.5.2 no estaban formulados claramente y no requerían más precisiones en cuanto a las disposiciones y los derechos aplicables a la gente de mar. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar estuvo de acuerdo.
- 206.** La enmienda D.46 no fue adoptada.
- 207.** La propuesta relativa a la pauta B2.5 fue adoptada en su versión enmendada.

- 208.** El representante del Gobierno de Bélgica presentó la enmienda D.64, copatrocinada por los Gobiernos de Dinamarca e Irlanda, en la que se proponía sustituir en el título del anexo la frase «al párrafo 2 de la regla 2.5» por «a la norma A2.5.2.», a fin de que quedara claro que esa parte también estaba abarcada por la norma A2.5.2.
- 209.** El portavoz del Grupo de los Armadores se opuso a la enmienda por cuanto el título propuesto para el anexo A2-I en la propuesta conjunta se refería claramente a la regla 2.5 sobre garantía financiera, que era la principal disposición al respecto. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar manifestó su acuerdo.
- 210.** La representante del Gobierno de Grecia apoyó la enmienda, y explicó que dado que el objetivo del anexo era regular la repatriación en caso de abandono, era preferible mencionar la norma A2.5.2, que trataba concretamente de casos de abandono en tanto que la regla 2.5 abarcaba todos los casos de repatriación. Los representantes de los Gobiernos de Filipinas, Noruega, Reino Unido y Suecia también apoyaron la enmienda por cuanto si el título del anexo A2-I hacía referencia a la regla 2.5, su alcance tendría que ir más allá de las cuestiones que estaba examinando el Comité. El representante del Gobierno de Noruega observó que era preferible ser preciso y referirse a las disposiciones relacionadas directamente con el abandono.
- 211.** El representante del Gobierno de la República de Corea dijo que el párrafo 2 de la regla 2.5 abarcaba todos los casos de repatriación y no sólo los resultantes de abandonos. El cambio que se proponía efectuar en el título de ese anexo tendría por efecto eliminar la garantía financiera en caso de repatriación.
- 212.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar estuvo de acuerdo en que se abarcaban ambos casos, pero pidió aclaraciones a la Oficina.
- 213.** El portavoz del Grupo de los Armadores recordó que el Comité estaba examinando enmiendas al Código y no a los artículos del MLC, 2006. Por lo tanto, la regla 2.5 tenía que seguir siendo la regla principal porque abarcaba tanto la repatriación como el abandono de la gente de mar, aun cuando no se refiriese explícitamente al abandono. Al sustituir la mención a la regla 2.5 en el título del anexo y mencionarse la norma A2.5.2 no se estaría haciendo mención a la disposición principal.
- 214.** El representante del Gobierno de los Estados Unidos estuvo de acuerdo. El representante del Gobierno de Australia hizo suyas las preocupaciones planteadas por el representante del Gobierno de los Estados Unidos y los portavoces del Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar por considerar que debía comprenderse cabalmente que el anexo A2-I se refería únicamente a la gente de mar abandonada.
- 215.** La representante del Gobierno de Dinamarca, respaldada por los portavoces del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar, pidió a la Oficina aclaraciones y asesoramiento sobre esta cuestión. La Secretaria General indicó que la regla 2.5 era la disposición principal por lo que se refería a la garantía financiera. La autoridad del título del anexo A2-I derivaba de esa regla, y su alcance era más amplio y no se limitaba a la repatriación en caso de abandono.
- 216.** La enmienda D.64 no fue adoptada.
- 217.** La enmienda D.45, presentada por el Gobierno de China, por la que se proponía suprimir las palabras «El certificado u otras» por la palabra «Las» no fue secundada, por lo que no se discutió.

-
- 218.** El representante del Gobierno de Dinamarca presentó la enmienda D.65, copatrocinada por los representantes de los Gobiernos de Bélgica y de Irlanda, en la que se proponía sustituir en la primera oración del anexo A2-I las palabras «El certificado u otras» por «Las». La intención de esta propuesta era disipar toda confusión ya que las pruebas documentales de la garantía financiera se habían integrado en los certificados de trabajo marítimo. Los representantes de los Gobiernos de Alemania, Irlanda y Portugal también apoyaron la propuesta y subrayaron la necesidad de que el texto fuera coherente.
- 219.** Los representantes de los Gobiernos de Alemania, Australia y Grecia estuvieron de acuerdo en que el anexo debía reflejar la terminología utilizada en la norma correspondiente.
- 220.** El portavoz del Grupo de los Armadores recordó que el Comité había decidido sustituir las palabras «Las pruebas documentales» por «El certificado o toda otra prueba documental» en el párrafo 7 de la norma A2.5.2, por lo que sería coherente utilizar la misma formulación en el anexo. La palabra «certificado» en la primera oración del anexo A2-I no se refería necesariamente al Certificado de Trabajo Marítimo. Bastaría cualquier certificado que se considerara prueba documental de la garantía financiera.
- 221.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar estuvo de acuerdo.
- 222.** La enmienda D.65 no fue adoptada.

Anexo A2-I, nuevo párrafo después del apartado h)

- 223.** Un representante del Gobierno de Bélgica presentó la enmienda D.66, copatrocinada por los Gobiernos de Dinamarca y de Irlanda, en la que se proponía añadir un nuevo apartado después del apartado h), que dijera lo siguiente: «i) una atestación de que la garantía financiera no puede terminar antes de que finalice el período de validez de la garantía financiera a menos que el proveedor lo haya notificado al Estado del pabellón con ... días de antelación, y». Seguidamente, el orador propuso subenmendar la enmienda D.66 suprimiendo las palabras «una atestación de que». La representante del Gobierno de Dinamarca secundó esa subenmienda.
- 224.** El portavoz del Grupo de los Armadores propuso sustituir los corchetes de la enmienda D.66 por el número «30».
- 225.** La representante del Gobierno de Dinamarca aclaró que la intención de esa enmienda era impedir que se produjera un período vacío durante el cual la gente de mar careciera de garantía financiera en caso de abandono.
- 226.** El portavoz del Grupo de los Armadores explicó que si con el nuevo párrafo i) en su versión subenmendada se pretendía establecer la necesidad de una atestación, el anexo A2-I era un lugar indicado para hacerlo. Si tal no fuera la intención, el contenido del párrafo propuesto debería incluirse en otra disposición del Convenio, puesto que el párrafo ya no se refería a las pruebas documentales.
- 227.** La representante del Gobierno de Dinamarca coincidió con ese punto de vista y expresó que estaba dispuesta a determinar un lugar adecuado para incluir tal subenmienda. Se mostró asimismo de acuerdo con la propuesta hecha por el Grupo de los Armadores en cuanto a la notificación previa de 30 días que tendría que dar el proveedor de la garantía financiera al Estado del pabellón.
- 228.** El portavoz del Grupo de los Armadores observó que en la enmienda se pedía una «atestación», pero entendió además que el Grupo Gubernamental había propuesto una subenmienda por la que se suprimirían las palabras «una atestación de que». Si no era una

atestación, la frase estaba fuera de lugar ya que no se aplicaría a los certificados u otras pruebas documentales por ser una declaración o requisito, y no una atestación. Por lo tanto, propuso otra subenmienda de modo que tal párrafo dijera lo siguiente: «i) una atestación que indique que la garantía financiera cumple los requisitos de la norma A2.5.2.».

- 229. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar apoyó plenamente las subenmiendas propuestas por el portavoz del Grupo de los Armadores y retiró la enmienda D.16.
- 230. Los representantes de los Gobiernos de Dinamarca, Estados Unidos y Singapur apoyaron las subenmiendas propuestas por el portavoz del Grupo de los Armadores.
- 231. La enmienda D.66 se adoptó en su versión enmendada.
- 232. El nuevo anexo A2-I propuesto fue adoptado en su versión enmendada.

Anexos A5-I, A5-II y A5-III

- 233. Un representante del Gobierno de Dinamarca presentó la enmienda D.67, copatrocinada por los Gobiernos de Bélgica y de Irlanda, por la que se proponía insertar en el anexo A5-II, bajo el título *Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I*, después de «(regla 2.5)» el texto siguiente: «A condición de que el presente certificado vaya acompañado de una atestación válida emitida por el proveedor de la garantía financiera de conformidad con los requisitos del anexo A2-I.». La intención era ampliar el texto de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima del anexo A5-II a fin de que en él se reflejara el nuevo lenguaje utilizado. La palabra «atestación» estaba ahora incluida en el punto «Garantía financiera para casos de repatriación». Debía reforzarse la formulación a fin de que quedara claro que ésta estaba incluida en la Declaración de Conformidad Laboral Marítima.
- 234. El portavoz del Grupo de los Armadores no apoyó la enmienda. Los 14 puntos previstos en el MLC, 2006, que tenían que ser certificados por el Estado del pabellón en la Parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, estaban bien presentados y no requerían una atestación, como el punto relativo a la regla 2.5. Se incluían en dicha declaración de modo que en el marco del control por el Estado rector del puerto pudieran verificarse las medidas que el Estado del pabellón había tomado en relación con los 14 puntos. El punto en discusión no era un punto que requiriese certificación sino inspección, y no había referencia alguna en el Convenio que justificase su inclusión como punto 15. La inserción de ese punto haría que se fuera más allá del valor *prima facie* de la Parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, lo que dificultaría la aceptación por parte de los Estados rectores de los puertos. En caso de que ello constituyera un problema, el orador dijo que este aspecto del Convenio se podía aplicar de manera más apropiada a través de la legislación nacional.
- 235. La representante del Gobierno de Dinamarca recordó que la garantía financiera para la repatriación, con arreglo a las propuestas de enmienda conjuntas, se incluía como punto 15 en relación con el control por el Estado rector del puerto y el Estado del pabellón y en relación con el Certificado de Trabajo Marítimo y que, por consiguiente, con la redacción actual el elemento de garantía financiera para la repatriación, quedaría incluido en los puntos relativos a la certificación y la inspección.
- 236. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar apoyó la enmienda.
- 237. El portavoz del Grupo de los Armadores reconoció que la garantía financiera para la repatriación se había añadido como punto 15, pero indicó además que los otros puntos enumerados en la Parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima se referían únicamente al reglamento pertinente y su título, siendo los Estados Miembros quienes

debían determinar los pormenores y dar efecto a esos puntos por medio de la legislación nacional. No cabría que la OIT estableciera ninguna disposición de esa índole a efectos de que fuera cumplida por los Estados Miembros, especialmente dado que no existían otras disposiciones similares en la Declaración.

238. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar manifestó que la cuestión se trataba en el párrafo 2 de la regla 2.5.
239. La representante del Gobierno de Grecia no apoyó la enmienda propuesta. Si bien apuntaba a dar mayor protección a la gente de mar, resultaba innecesaria por cuanto ya estaba abarcada en la parte dispositiva del Reglamento y del Código, y afectaría a la presunción de prueba del certificado, previsto para facilitar la explotación del buque. Por otra parte, en la Parte I sólo se hacía referencia a la legislación nacional de forma sucinta. Otros asuntos, como la certificación médica, también tenían fecha de expiración, pero nunca antes se había mencionado que la validez de un certificado pudiera hacer peligrar la validez de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima en su conjunto.
240. El representante del Gobierno de las Islas Marshall no apoyó la enmienda propuesta. El nuevo punto 15 no era sino otro parámetro dentro de la Parte I, que debería abordarse en mayor detalle en la Parte II.
241. El representante del Gobierno de los Estados Unidos no apoyó la enmienda por las razones expuestas por los representantes de los Gobiernos de Grecia y las Islas Marshall. Había sugerido anteriormente que se empleara únicamente la expresión «prueba documental» en lugar de la palabra «certificado» para evitar confusiones. Los representantes de los Gobiernos de Antigua y Barbuda y Liberia tampoco apoyaron la enmienda.
242. El representante del Gobierno de Singapur no apoyó la enmienda porque las partes de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima previstas en el Código, incluido el párrafo 10 de la regla 5.2, debían ser redactadas por la autoridad competente.
243. La enmienda D.67 no fue adoptada.
244. Las propuestas relativas a los anexos A5-I, A5-II y A5-III fueron adoptadas.

Propuestas de enmienda al Código relativas a la regla 4.2 del MLC, 2006

245. En la discusión que se reproduce a continuación se abordan las propuestas de enmienda al Código relativas a la regla 4.2 del MLC, 2006, presentadas conjuntamente por los representantes del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar. El texto de la propuesta se recoge en el anexo D del documento de referencia.

Norma A4.2.1 – Responsabilidad del armador

Párrafo 8

246. El Presidente del Comité señaló que la enmienda D.31, relativa al párrafo 8, estaba vinculada con las enmiendas D.27 y D.53 que se referían a la nueva norma A4.2.2.
247. El portavoz del Grupo de los Armadores presentó la enmienda D.31, en la que se proponía suprimir en el párrafo 8 de la norma A4.2.1 el segmento «a raíz de reclamaciones contractuales, definidas en la norma A4.2.2». Esta enmienda era necesaria para evitar tener que dar una definición de la expresión «reclamaciones contractuales» que fuese

incompatible con el párrafo 1, b) de la norma A4.2, que preveía que «los armadores deberán constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales...». Por consiguiente, propuso suprimir la referencia a la norma A4.2.2, a fin de evitar confusiones y garantizar la coherencia del texto. El portavoz del Grupo de los Armadores se refirió a la enmienda D.27 presentada por su Grupo, en la que se proponía suprimir por completo la norma A4.2.2 propuesta.

- 248.** Tras el examen de las enmiendas relativas a la norma A4.2.2, la enmienda D.31 no fue adoptada y la enmienda D.27 fue desestimada ¹⁰.
- 249.** El representante del Gobierno de China, con el apoyo del representante del Gobierno de Bahamas, presentó la enmienda D.41 en la que se proponía insertar la oración «y/o en cualquier otro convenio colectivo aplicable» después de «acuerdo de empleo de la gente de mar». El objetivo era ampliar el alcance de la disposición contenida en ese párrafo.
- 250.** El portavoz del Grupo de los Armadores no veía la utilidad de la enmienda ya que en el párrafo 1, b) de la actual norma A4.2 ya se mencionaban los acuerdos colectivos como uno de los instrumentos de conformidad con los cuales los armadores deberán constituir una garantía financiera. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar estuvo de acuerdo con esta opinión.
- 251.** La enmienda D.41 no fue adoptada.

Párrafo 8, a)

- 252.** El portavoz del Grupo de los Armadores presentó la enmienda D.30 en la que se proponía que en el párrafo 8, a) de la norma A4.2 se insertase después de «sin demora» la frase «cuando se justifique o demuestre». Esta propuesta se basaba en la consideración de que se podía pagar o solicitar asistencia financiera sin un motivo válido.
- 253.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar se opuso a esta enmienda por considerar que podía perjudicar a la gente de mar dado que podían pasar varios años antes de que la familia obtuviese pruebas del fallecimiento de la persona y recibiese asistencia.
- 254.** La Presidenta del Grupo Gubernamental indicó que la mayoría de los miembros no estaba a favor de la enmienda por las consecuencias inciertas que podría entrañar.
- 255.** Dada la falta de apoyo a la enmienda D.30, el portavoz del Grupo de los Armadores la retiró.

Párrafo 8, e)

- 256.** El representante del Gobierno de la República de Corea, con el apoyo de un representante del Gobierno de Namibia, presentó la enmienda D.4 en la que se proponía añadir al final del párrafo 8, e) el texto «dentro de los límites previstos por su proveedor de garantía financiera». Aludió a la redacción inicial del párrafo 8, e) propuesta por el Grupo Mixto en 2009 en la que se mencionaba explícitamente «toda reclamación contractual de indemnización que deba cubrir el sistema de garantía financiera al que se hace referencia en la norma A4.2.1, b)». Eso suponía que los armadores tenían la obligación de constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización a la gente de mar sólo en caso de muerte o discapacidad prolongada. Dado que el texto actual no remitía

¹⁰ Véase más abajo la discusión contenida en los párrafos 299-313 del presente informe.

expresamente a la norma A4.2.1, b), no quedaba claro si la gente de mar sólo podía tener acceso directo a su proveedor de garantía financiera en caso de muerte o discapacidad prolongada o si también se aplicaba en el caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo. Habida cuenta de que la mayoría de los países exigía a los armadores que constituyeran una garantía financiera destinada a proteger a la gente de mar contra otros riesgos además de la discapacidad prolongada o muerte, la gente de mar debería poder hacer una reclamación directa de indemnización por cualquier enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo, cubiertas por el proveedor de la garantía financiera.

257. El portavoz del Grupo de los Armadores se opuso a la enmienda e indicó que la norma A4.2, párrafo 8, se refería claramente a las reclamaciones contractuales, definidas en la norma A4.2.2, esto es, reclamaciones relacionadas con enfermedades, lesiones o muerte, y no a todas las reclamaciones contractuales.
258. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar y la Presidenta del Grupo Gubernamental compartieron esa opinión.
259. La enmienda D.4 no fue adoptada.
260. El representante del Gobierno de la República de Corea expresó la esperanza de que los proveedores de garantías financieras que actualmente aceptaban las reclamaciones directas con respecto a las lesiones profesionales de corta duración siguieran haciéndolo en el futuro.
261. El párrafo 8 fue adoptado.

Párrafo 9

262. El Presidente propuso examinar conjuntamente las enmiendas D.10, D.29, a) y D.76 ya que se referían al mismo tema.
263. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar presentó la enmienda D.10 en la que se proponía insertar después de la palabra «preaviso» la frase «de la autoridad competente», y acto seguido presentó una subenmienda con el fin de insertar «y del armador» después de la frase «de la autoridad competente».
264. El portavoz del Grupo de los Armadores presentó otra subenmienda a la enmienda D.10 en la que propuso sustituir «y» por «o», a fin de evitar excesivos trámites administrativos.
265. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar indicó que a menudo la gente de mar no recibía información acerca de la anulación o rescisión de la garantía financiera del armador.
266. La Presidenta del Grupo Gubernamental indicó que no era necesario sobrecargar el texto y que la cuestión debería tratarse en la legislación nacional, en consulta con los interlocutores sociales.
267. El portavoz del Grupo de los Armadores compartió esa opinión.
268. La enmienda D.10 no fue adoptada y las enmiendas D.29, a) y D.76 fueron desestimadas.
269. El Presidente del Comité propuso examinar conjuntamente la enmienda D.29, b), presentada por el Grupo de los Armadores, y la enmienda D.49, presentada por las Islas Marshall con el apoyo de Liberia. Al presentar la enmienda D.29, b), el portavoz del Grupo de los Armadores explicó que el propósito de la misma era que después de «cancelación», se sustituyese el resto de la frase por «o de rescisión». Los acuerdos de garantía financiera solían renovarse cada año, por lo que la obligación de dar un preaviso cada vez que

hubiese un cambio de garantía financiera representaría una importante carga administrativa. En respuesta a una pregunta formulada por el portavoz del Grupo de la Gente de Mar, el portavoz del Grupo de los Armadores indicó que la prueba documental de la garantía financiera daba fe de su renovación.

270. El representante del Gobierno de las Islas Marshall presentó la enmienda D.49, que fue apoyada por el Gobierno de Liberia, y explicó que el objetivo de dicha enmienda era suprimir todas las palabras después de «armador» por los mismos motivos que había expuesto el Grupo de los Armadores.
271. La Presidenta del Grupo Gubernamental declaró que su Grupo apoyaba la enmienda D.29, b) dado que la cuestión de la prueba de garantía financiera ya estaba cubierta por las disposiciones existentes. Habida cuenta de esta explicación, el portavoz del Grupo de la Gente de Mar aceptó la enmienda.
272. La enmienda D.29, b) fue adoptada y la enmienda D.49 fue desestimada.
273. El párrafo 9 fue adoptado en su forma enmendada. En la versión española el párrafo se ajustó de la manera siguiente: La legislación nacional deberá velar por que la gente de mar reciba un preaviso para notificar que se va a anular o rescindir la garantía financiera del armador.

Párrafo 10

274. El representante del Gobierno de Filipinas, con el apoyo del Gobierno de la República de Corea, presentó la enmienda D.52 a fin de insertar en el párrafo 10 después de «al Estado del pabellón» la frase «y a los Estados Miembros con responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra», y en la versión inglesa sustituir «is» por «are». Aunque ello supondría una carga administrativa adicional para los aseguradores, era importante que los gobiernos pudieran ayudar a la gente de mar que debiese recibir tratamiento médico en el momento de la anulación o rescisión de la garantía financiera del armador.
275. El portavoz del Grupo de los Armadores se opuso a la enmienda por considerar que sería una misión imposible.
276. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar apoyó la enmienda pero propuso que los Estados del pabellón y los Estados suministradores de mano de obra pudieran concertar acuerdos bilaterales al respecto.
277. La Presidenta del Grupo Gubernamental indicó que de las discusiones mantenidas en el seno del Grupo se desprendía que una mayoría se oponía a la enmienda.
278. El representante del Gobierno de Filipinas indicó que su Gobierno estaba dispuesto a negociar acuerdos bilaterales.
279. La enmienda D.52 no fue adoptada.
280. El Presidente del Comité propuso reagrupar y examinar conjuntamente las enmiendas D.28, D.73 y D.51. El portavoz del Grupo de los Armadores presentó la enmienda D.28 en la que se proponía sustituir en el párrafo 10 la frase «si se va a cancelar la garantía financiera, al cancelarse o si no se va a renovar» por la frase «que se ha anulado o rescindido», para mantener la coherencia con la decisión adoptada en relación con el párrafo 9.
281. En respuesta a una pregunta formulada por el representante del Gobierno de Chipre, el portavoz del Grupo de los Armadores aclaró que las diferencias de redacción entre los

párrafos 9 y 10, tal y como fueron modificados, de las propuestas de enmienda conjuntas se debían a que en el párrafo 9 las palabras «que se va» debían retenerse porque las situaciones previstas en esta disposición tienen lugar antes del preaviso, pero en cambio no deben figurar en el párrafo 10. El párrafo 10 en su forma enmendada debería quedar como sigue: «la legislación nacional deberá velar por que el proveedor del seguro notifique a la autoridad competente del Estado del pabellón que se ha anulado o rescindido la garantía financiera del armador.»

282. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar y la Presidenta del Grupo Gubernamental apoyaron la enmienda. La representante del Gobierno de Grecia propuso subenmendar la enmienda D.28 a fin de sustituir «seguro» por «garantía financiera».

283. El representante del Gobierno de las Islas Marshall, hablando también en nombre del Gobierno de Liberia, retiró la enmienda D.51.

284. La enmienda D.28 fue adoptada tal y como se subenmendó y la enmienda D.73 fue desestimada.

285. El párrafo 10 fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 11

286. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar presentó la enmienda D.12, en la que se proponía añadir en la primera oración del párrafo 11, después de la palabra «proporcionen» la frase «un certificado u otras». Esta enmienda era una consecuencia de las decisiones adoptadas durante el examen de las propuestas relativas a la regla 2.5.

287. El portavoz del Grupo de los Armadores y la Presidenta del Grupo Gubernamental apoyaron la enmienda.

288. La enmienda D.12 fue adoptada.

289. El representante del Gobierno de Singapur, con el respaldo del representante del Gobierno de Bahamas, presentó la enmienda D.2, que no afectaba a la versión española. Indicó que el Comité de Redacción debería velar por la coherencia del texto ajustándose a las decisiones adoptadas en el examen de las propuestas relativas a la regla 2.5. Sobre esta base, los portavoces del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar aceptaron la enmienda, así como la Presidenta del Grupo Gubernamental.

290. La enmienda D.2 fue adoptada en la versión francesa e inglesa tal y como fue reformulada por el Comité de Redacción, pero no se aplicaba a la versión española. Como consecuencia, se desestimó la enmienda D.39 del mismo contenido.

291. El representante del Gobierno de Bélgica, hablando en nombre de los representantes de los Gobiernos de Dinamarca e Irlanda, retiró la enmienda D.74.

Inversión de los párrafos 11 y 12

292. El portavoz del Grupo de los Armadores propuso invertir los párrafos 11 y 12, propuesta que fue aceptada.

293. Los párrafos 11 y 12 fueron adoptados en su forma enmendada.

Párrafo 13

- 294.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar presentó la enmienda D.21, en la que se proponía sustituir en el párrafo 13 las palabras «Las pruebas documentales» por «El certificado u otras pruebas documentales», conforme a la decisión adoptada durante el examen de las propuestas relativas a la regla 2.5. El portavoz del Grupo de los Armadores aprobó la enmienda.
- 295.** La enmienda D.21 fue adoptada.
- 296.** A raíz del nuevo texto presentado por el Comité de Redacción, el representante del Gobierno de la República Islámica del Irán indicó que se debería armonizar el segmento relativo a la «legislación» que figuraba en los párrafos 8, 9 y 10. En el párrafo 8 se hacía referencia a «la legislación nacional» mientras que en los párrafos 9 y 10 se hacía referencia a «la legislación de los Miembros».
- 297.** El Comité decidió sustituir «la legislación de los Miembros» por «La legislación nacional» en los párrafos 9 y 10.
- 298.** El párrafo 13 fue adoptado en su forma enmendada.

Norma A4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales

Párrafo 1

- 299.** El representante del Gobierno de Alemania, con el apoyo de los representantes de los Gobiernos de Grecia, los Países Bajos y el Reino Unido, presentó la enmienda D.53 en la que se proponía que en el párrafo 1 se añadiese «, párrafo 8,» después de «la norma A4.2.1», y que se sustituyese «enfermedades, lesiones o muerte» por «muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales». La actual norma A4.2, párrafo 1, b) abarcaba sólo la muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, pero no la muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar en general. Por consiguiente, la actual formulación del párrafo 1 parecía estar fuera del ámbito de aplicación del Convenio.
- 300.** Los portavoces del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar estuvieron de acuerdo con la enmienda D.53 porque aseguraba la coherencia del texto en el ámbito de la responsabilidad de los armadores.
- 301.** La Presidenta del Grupo Gubernamental indicó que el Grupo estaba a favor de la propuesta.
- 302.** El representante del Gobierno de la República de Corea presentó una subenmienda, respaldada por el representante del Gobierno de Filipinas, para sustituir la frase «un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales» por la frase «enfermedades, lesiones o muerte relacionadas con el trabajo». Esta propuesta se basaba en la idea de que si no se formulaba de esa manera el acceso directo al sistema de garantía financiera podría limitarse a los casos de discapacidad de corta duración.
- 303.** El portavoz del Grupo de los Armadores se opuso a la subenmienda porque podría ampliar indebidamente la responsabilidad de los armadores, opinión que suscribió el portavoz del Grupo de la Gente de Mar.

-
- 304.** Los representantes de los Gobiernos de Noruega y Singapur se opusieron a la subenmienda pero expresaron su apoyo por la enmienda.
- 305.** La subenmienda presentada por el Gobierno de la República de Corea no fue adoptada.
- 306.** El portavoz del Grupo de los Armadores presentó una subenmienda en la que se proponía añadir la oración que figuraba en el párrafo 1, *b)* de la actual norma A4.2 «de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo o en un convenio colectivo de la gente de mar» después de las palabras contenidas en el enmienda «muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales».
- 307.** Tras remitirse el texto al Comité de Redacción, se añadió al párrafo 1 propuesto, después de «en el acuerdo de empleo o en un convenio colectivo de la gente de mar», la frase «que se produzcan mientras la gente de mar presta servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven de su empleo en virtud de dicho acuerdo».
- 308.** El portavoz del Grupo de los Armadores apoyó la propuesta ya que retomaba la definición de la norma A4.2, párrafo 1, *b)*. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar también estuvo de acuerdo con la formulación propuesta.
- 309.** El representante del Gobierno de Bahamas se preguntaba si era necesario añadir dicho texto.
- 310.** El representante del Gobierno de la República de Corea señaló que en la norma A4.2, párrafo 1, *b)*, no figuraba dicho texto, y que la norma A4.2.2, párrafo 1, sería en ese caso redundante.
- 311.** El Presidente del Comité confirmó que era correcto porque el mismo texto que se proponía añadir se había suprimido anteriormente en la norma 4.2, párrafo 1, *b)*. El texto debería acabar en «o en un convenio colectivo de la gente de mar».
- 312.** Los portavoces del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar aceptaron la propuesta del Presidente.
- 313.** El párrafo 1 de la norma A4.2.2 se adoptó en su forma enmendada.

Inserción de un nuevo párrafo antes del párrafo 2

- 314.** El representante del Gobierno de Alemania, con el apoyo del representante del Gobierno de los Estados Unidos, presentó la enmienda D.57, en la que se proponía añadir después del párrafo 1 el párrafo siguiente: «El sistema de garantía financiera previsto la norma A4.2.1, párrafo 1, *b)*, podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo u otro régimen similar. El Miembro determinará la modalidad del sistema, previa consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar interesadas». Esta disposición definiría la «garantía financiera» y proporcionaría flexibilidad en cuanto a la forma que podría adoptar.
- 315.** El portavoz del Grupo de los Armadores apoyó la enmienda.
- 316.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar expresó su acuerdo pero indicó que su Grupo hubiese preferido «en consulta con» a «previa consulta con».
- 317.** La Presidenta del Grupo Gubernamental declaró que no se había llegado a un acuerdo en el seno del Grupo Gubernamental a favor de la enmienda.

-
318. Los representantes de los Gobiernos de Filipinas, España y Estados Unidos señalaron que apoyaban la enmienda porque la flexibilidad era importante para la aplicación del Convenio. La representante del Gobierno de Dinamarca también apoyó la enmienda propuesta, e hizo hincapié en que aunque la formulación era flexible no eximía a los armadores de sus obligaciones.
319. El representante del Gobierno de Noruega, con el apoyo de los representantes de los Gobiernos de Namibia y del Reino Unido, se opusieron a la enmienda y señalaron que la situación prevista en esa propuesta difería de la de la regla 2.5. La enmienda generaría confusión ya que la seguridad social se trataba en la regla 4.5. En lugar de proporcionar flexibilidad, la enmienda restringiría las opciones disponibles a las en ella enumeradas. La representante del Gobierno de Grecia dijo que compartía la preocupación expresada por el representante del Gobierno de Noruega en materia de seguridad social, e insistió en que la regla 4.2 trataba de la responsabilidad de los armadores.
320. El representante del Gobierno de China se opuso a la enmienda por considerar que no ofrecía suficiente flexibilidad a los Estados Miembros para adoptar una legislación nacional adaptada a las circunstancias de cada país.
321. La enmienda D.57 fue adoptada.
322. El nuevo párrafo 2 fue adoptado.

Párrafo 2

323. El representante del Gobierno de Alemania, con el apoyo de los representantes de los Gobiernos de Grecia, los Países Bajos y el Reino Unido, presentó la enmienda D.54 en la que se proponía añadir «, párrafo 8,» después de «la norma A4.2.1. Esta enmienda se presentó a fin de armonizar la redacción a raíz de la adopción de la enmienda D.53.
324. El portavoz del Grupo de los Armadores y el portavoz del Grupo de la Gente de Mar apoyaron la enmienda propuesta.
325. La enmienda D.54 fue adoptada.
326. El Comité sustituyó las palabras «de los Miembros» por «nacional» a fin de armonizar el texto con el que se había adoptado previamente.
327. El párrafo 2 fue adoptado.
328. Las propuestas relativas a la norma A4.2 fueron adoptadas en su forma enmendada.

Pauta B4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales

329. Al examinar el texto preparado por el Comité de Redacción, el representante del Gobierno de Singapur propuso sustituir en la versión inglesa «or» por «and» antes de «regulations» ya que esta formulación se había aceptado en otras partes del texto. Dicha propuesta no se aplicaba a la versión española.
330. La Secretaria General explicó que las pautas que no eran obligatorias, ofrecían flexibilidad a los Miembros mediante una gama de opciones legislativas o de otra índole, a reserva, evidentemente, de que la regla pertinente del MLC, 2006 o de la Parte A del Código previeran otros requisitos relacionados con la modalidad de aplicación.
331. La enmienda no fue adoptada.

332. Las propuestas relativas a la pauta B4.2 fueron adoptadas.

Anexo A4-I

333. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar presentó la enmienda D.23 a fin de sustituir en el encabezamiento «al párrafo 2 de la regla 2.5» por la frase «a la norma A4.2.1». El Presidente indicó que el contenido de la enmienda D.70, presentada conjuntamente por los Gobiernos de Bélgica, Dinamarca e Irlanda, era semejante a la enmienda D.23. El portavoz del Grupo de los Armadores apoyó las enmiendas propuestas y estimó que la cuestión debía remitirse al Comité de Redacción.

334. La enmienda D.23 fue adoptada y la enmienda D.70 fue desestimada.

335. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar presentó la enmienda D.22 en la que se proponía sustituir en la disposición introductoria del anexo A4-I la frase «Las pruebas documentales» por la frase «El certificado u otras pruebas documentales» a fin de armonizar el texto. Esta enmienda se presentó en aras de una mayor coherencia.

336. El portavoz del Grupo de los Armadores estuvo de acuerdo.

337. La enmienda D.22 fue adoptada.

Anexo A4-I, e)

338. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar presentó la enmienda D.19 destinada a añadir después de la palabra «nombre» las palabras «y la dirección». Pidió que la enmienda se remitiese al Comité de Redacción para asegurar la coherencia del texto.

339. El portavoz del Grupo de los Armadores compartió esta opinión.

340. La enmienda D.19 fue adoptada y remitida al Comité de Redacción.

Anexo A4-I, nuevo apartado i)

341. El representante del Gobierno de Bélgica, con el apoyo de los representantes de los Gobiernos de Dinamarca y de Irlanda, presentó la enmienda D.71, en la que se proponía insertar un nuevo apartado i) cuyo texto era el siguiente: «una atestación de que la garantía financiera no puede darse por terminada salvo notificación previa de al menos [...] del proveedor de la garantía financiera al Estado del pabellón, y». El objetivo de la enmienda era asegurar la coherencia con las disposiciones acordadas relativas a la repatriación.

342. El portavoz del Grupo de los Armadores apoyó la enmienda y presentó una subenmienda para insertar «30 días» después de las palabras «de al menos».

343. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar apoyó la subenmienda.

344. El representante del Gobierno de Bélgica pidió que se aclarase si la enmienda se incluiría en la sección de normas.

345. El portavoz del Grupo de los Armadores presentó la enmienda D.25 en la que se proponía suprimir el apartado i) del anexo A4-I porque no había sido examinado por el Grupo Mixto.

346. Un representante de la Secretaría General explicó que el apartado i) se había añadido a fin de uniformizar el texto y garantizar la coherencia.

-
347. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar declaró que, por razones de coherencia, debería conservarse el apartado i), ya que los textos de los anexos A4-I y A2-I deberían ser compatibles.
348. El representante del Gobierno de Singapur compartió la opinión del portavoz del Grupo de la Gente de Mar.
349. La representante del Gobierno de Dinamarca propuso remitir al Comité de Redacción las cuestiones relativas al apartado i) y al nuevo apartado i) propuesto, a fin de asegurar la coherencia con las decisiones adoptadas en relación con la regla 2.5.
350. Las enmiendas D.71 y D.25 fueron remitidas al Comité de Redacción que propuso reformular el apartado i) de la manera siguiente: «una atestación del proveedor de la garantía financiera que indique que esta garantía financiera cumple los requisitos de la norma A4.2.1.»
351. El Comité estuvo de acuerdo con la propuesta del Comité de Redacción, y las enmiendas D.71 y D.25 fueron desestimadas.
352. El representante del Gobierno de Bélgica retiró la enmienda D.57, respaldada por los Gobiernos de Dinamarca y de Irlanda.
353. El anexo A4-I fue adoptado en su forma enmendada.

Anexo B4-I

354. La representante del Gobierno de Grecia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea que habían ratificado el Convenio, presentó la enmienda D.78 en la que se proponía añadir en la primera línea después de «Buque» la frase «(nombre, puerto de matriculación y número OMI)».
355. La enmienda D.78 fue adoptada.
356. La representante del Gobierno de Grecia, con el apoyo de los Gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea que habían ratificado el Convenio, presentó la enmienda D.77, en la que se proponía que en la segunda línea del anexo B4-1 se añadiese después de «incidente» la frase «(hora, lugar y descripción del incidente)». El objetivo de la enmienda era lograr que el texto fuese más completo y práctico al incluir la hora, el lugar y la descripción del incidente. Sin embargo, los propulsores de la enmienda no se oponían a subenmendar la enmienda D.77 para sustituir el término «hora» por el término «fecha» como se proponía en la enmienda D.20.
357. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar presentó la enmienda D.20 en la que se proponía añadir bajo la rúbrica «Incidente» del anexo B4-I una nueva línea con las palabras «Fecha del incidente (si se conoce):». Si existe un certificado o informe del incidente, se debería mencionar también la fecha del incidente. El Grupo aprobaría la enmienda D.77 («hora, lugar y descripción del incidente») a condición de que se indicara la fecha.
358. El portavoz del Grupo de los Armadores se opuso a la enmienda D.77 porque la «descripción» del incidente podría plantear problemas de responsabilidad jurídica sobre la base del análisis subjetivo que figuraba en el modelo de finiquito y de recibo liberatorio. Sin embargo, su Grupo podría aprobar la inserción de los términos «hora y lugar».
359. La representante del Gobierno de Grecia presentó a continuación la subenmienda D.77 con miras a añadir después de «incidente» las palabras «(fecha y lugar del incidente)».

-
- 360.** La enmienda D.77 fue adoptada tal y como fue subenmendada y la enmienda D.20 fue desestimada.
- 361.** La representante del Gobierno de Grecia se refirió a la coherencia entre el anexo B4-I y el texto del Convenio. En el anexo B4-I se aludía a «lesión corporal y/o muerte» pero no a «enfermedad», término que también debería mencionarse. Por consiguiente, propuso una subenmienda para que se incluyese el término «enfermedad» en el anexo B4-I, después de las palabras «lesión corporal y/o muerte».
- 362.** El portavoz del Grupo de los Armadores declaró que, dado que la norma A4.2, apartado *b)*, no abarcaba la «enfermedad», era difícil de entender por qué se debería incluir dicho término en el modelo de recibo liberatorio. Recordó que ese punto ya se había examinado y que se había decidido no incluir la palabra «enfermedad».
- 363.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar indicó que era una cuestión que debía examinar el Comité de Redacción; con todo, su Grupo apoyaba que se insertara la palabra «enfermedad» para unificar el texto con la norma A4.2.1, *b)*.
- 364.** El representante del Gobierno de Antigua y Barbuda declaró que se trataba de una correlación causa-efecto, y que los dos elementos se mencionaban en la norma A4.2.1, *b)*. La «muerte o discapacidad prolongada» de la gente de mar a las que aludía la norma eran el efecto que justificaba una indemnización financiera. En cambio, el objetivo no era indemnizar las causas, esto es, «un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales».
- 365.** El representante del Gobierno de Filipinas suscribió la opinión del representante del Gobierno de Antigua y Barbuda y añadió que el modelo de recibo liberatorio trataba a la vez de la causa y del efecto.
- 366.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar declaró que, a la luz de las explicaciones proporcionadas, se podía mantener el texto propuesto.
- 367.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar presentó la enmienda D.24 en la que se proponía sustituir en la línea 8 del anexo B4-I la frase «contrato de trabajo» por «acuerdo de empleo».
- 368.** El portavoz del Grupo de los Armadores se opuso a esta propuesta remitiéndose a la norma A2.1, párrafo 1, *a)*, del Convenio, en la que se indicaba que no todos los marinos disponían de un acuerdo de empleo.
- 369.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar retiró la enmienda D.24. En la versión española se sustituyó «contrato de trabajo del marino» por «empleo del marino».
- 370.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar presentó la enmienda D.11 en la que se proponía que en la línea 12 del anexo B4-I se añadiese después de la palabra «daño» la frase «o violación de una obligación legal».
- 371.** El portavoz del Grupo de los Armadores indicó que esa noción ya estaba en principio implícita en la palabra «daño». En algunos países, era ilegal infringir una obligación jurídica. Con todo, su Grupo podía aceptar la enmienda.
- 372.** El representante de los Estados Unidos dijo que su Gobierno podía aceptar la enmienda.
- 373.** La enmienda D.11 fue aceptada.

-
374. El portavoz del Grupo de los Armadores propuso sustituir en la versión inglesa «its» por «their» antes de «obligations» en el modelo de finiquito y de recibo liberatorio mencionado en la pauta B4.2.2 del anexo B4-I, por razones de coherencia con la formulación que ya se había convenido. Este cambio no se aplica a la versión española.
375. Se aceptó la propuesta y el texto del modelo de finiquito y de recibo liberatorio mencionado en la pauta B4.2.2 del anexo B4-I fue adoptado en su forma enmendada.
376. El anexo A4-I fue adoptado en su forma enmendada.
377. Las propuestas relativas a los nuevos anexos fueron adoptadas en su forma enmendada.

Anexo A5-II

378. Un representante del Gobierno de Bélgica, hablando también en nombre de los representantes de los Gobiernos de Dinamarca y de Irlanda, retiró la enmienda D.72.
379. Las propuestas relativas a los anexos A5-I, A5-II y A5-III fueron adoptadas.

Votación del Comité Tripartito Especial sobre las dos series de propuestas conjuntas para enmendar las disposiciones del Código relativas a las reglas 2.5 y 4.2 del MLC, 2006, tal y como fueron enmendadas

380. El Presidente del Comité explicó que la votación sobre las propuestas de enmienda al Código relativas a las reglas 2.5 y 4.2 del MLC, 2006 se basaría en el texto del documento con la signatura STCMLC/2014/5, tal y como fue modificado por el Comité ¹¹. A continuación, se refirió a un error tipográfico detectado en el texto propuesto para la nueva norma A2.5.2 en relación con la garantía financiera: el párrafo 9, b) remitía al «párrafo 11» pero se trataba en realidad del «párrafo 10».
381. El representante de la Oficina del Consejero Jurídico indicó que la votación sobre las propuestas de enmienda se regiría por las disposiciones del artículo XV, párrafo 4, del MLC, 2006, que exigía tres condiciones para considerar que una enmienda había sido adoptada: «a) por lo menos la mitad de los gobiernos de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio están representados en la reunión en que se examine la propuesta; b) una mayoría de por lo menos dos tercios de los miembros del Comité vota a favor de la enmienda, y c) esta mayoría de votos favorables incluye por lo menos la mitad de los votos atribuidos a los gobiernos, la mitad de los votos atribuidos a los armadores y la mitad de los votos atribuidos a la gente de mar en su calidad de miembros del Comité inscritos en la reunión en que se someta a votación la propuesta.» Los derechos de voto se ponderarían con arreglo a lo dispuesto en el artículo XIII, párrafo 4, del Convenio. Añadió que sólo los representantes titulares o consejeros que sustituyesen a representantes titulares estaban autorizados a votar, y en cuanto a los miembros gubernamentales, sólo estaban autorizados a hacerlo los representantes de los Estados Miembros que hubiesen ratificado el MLC, 2006 y no hubiesen perdido el derecho de voto de conformidad con el artículo 12 del Reglamento del Comité Tripartito Especial.
382. Se llevó a cabo una votación nominal. El Presidente del Comité anunció los resultados de la votación. Cuarenta de los 54 Estados Miembros que habían ratificado el MLC, 2006, estaban representados en la reunión y se había alcanzado el quórum requerido.

¹¹ Véase el anexo I.

-
- 383.** Los votos se ponderaron con arreglo a los procedimientos previstos, con 8 890 votos a favor de la adopción de las enmiendas, ningún voto en contra y 140 abstenciones. Se alcanzó la mayoría requerida de dos tercios del total de los votos emitidos, es decir, 5 927 votos. Además, 61 miembros gubernamentales habían votado a favor de las enmiendas, así como los diez representantes del Grupo de los Armadores y los 21 representantes del Grupo de la Gente de Mar. Los votos a favor en cada uno de los tres Grupos representaban al menos la mitad de los votos admisibles, con arreglo a lo estipulado. Las propuestas de enmienda al Código relativas a las reglas 2.5 y 4.2 del MLC, 2006, fueron adoptadas.
- 384.** El representante del Gobierno de Suiza explicó que la abstención de su Gobierno no significaba que no apoyara los esfuerzos desplegados para resolver las dificultades a las que se enfrentaba la gente de mar. Sin embargo, el Gobierno suizo necesitaba tiempo para analizar las enmiendas y evaluar los ajustes que sería necesario introducir en la legislación y las medidas que el Parlamento debería adoptar para poner la legislación de conformidad con las enmiendas adoptadas.

Declaración del representante del Gobierno de la República de Corea en relación con la incidencia de las propuestas conjuntas de enmienda en las reglas de los Clubes de Protección e Indemnización (Clubos P e I) y respuestas del representante del Grupo Internacional de Clubos P e I

- 385.** El representante del Gobierno de la República de Corea intervino en dos ocasiones para solicitar aclaraciones del Grupo Internacional de Clubos P e I sobre ciertos aspectos de dos propuestas conjuntas.
- 386.** En su primera intervención, el representante del Gobierno de la República de Corea declaró que, en relación con los párrafos 2 y 4 de la primera serie de propuestas conjuntas relativas a la norma A2.5, su Gobierno había propuesto una enmienda concreta al párrafo 4 durante la reunión del Grupo Gubernamental. Indicó que el Grupo Gubernamental convenía en que el texto actual cubría los casos en que un marino era abandonado tras haber sido liberado por los piratas; en tales casos, debería considerarse que dicho marino era víctima de abandono y, por consiguiente, debería tener derecho a un acceso directo al sistema de garantía financiera. Si el marino víctima de abandono solicitaba al proveedor de la garantía financiera que organizara su repatriación, se le debería prestar sin demora la asistencia financiera necesaria previa solicitud presentada por el propio marino o en su nombre. El orador pidió aclaraciones al respecto al representante del Grupo Internacional de Clubos P e I, cuyas reglas de pago previo («*pay to be paid*»), modificadas en 2009, se recogían en la reglamentación del Grupo. Por ejemplo, la regla 9 de la Asociación mutualista de protección e indemnización de los armadores (Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association) estipulaba que «Sin perjuicio de lo dispuesto en la regla 16 (pago previo por el miembro), cuando un Miembro incumpla su obligación jurídica de pagar daños o una indemnización por lesión corporal, enfermedad o muerte de un marino, la Asociación pagará dicha reclamación en nombre del Miembro al marino o personas a cargo del marino ... siempre y cuando ... el marino o las personas a su cargo no tengan derecho a resarcirse contra un tercero en cuyo caso no serán indemnizados por la Asociación». Señaló que esa cláusula condicional era su principal preocupación y preguntó si el Grupo Internacional de Clubos P e I revocaría dicha cláusula a partir de la entrada en vigor de la primera serie de enmiendas del MLC, 2006.
- 387.** El representante del Gobierno de la República de Corea hizo también una declaración en relación con la norma A4.2.1 de las propuestas conjuntas, tal y como fueron modificadas. El texto actual exigía que los armadores constituyesen una garantía financiera para

asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o de discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo. Su delegación consideraba que esa disposición abarcaba también a la gente de mar que era víctima de actos de piratería y que, por consiguiente, debería poder presentar directamente al proveedor de la garantía financiera una reclamación contractual de indemnización, que debía pagarse en su totalidad y sin demora.

- 388.** El representante del Grupo Internacional de Clubes P e I recordó que ya se había mencionado que los 13 Clubes del Grupo habían decidido renunciar a aplicar la regla del pago previo en 2009 y que el Grupo Internacional había informado en las reuniones celebradas en 2009 de que la derogación de dicha regla se limitaba a las reclamaciones de la gente de mar por enfermedad, lesión corporal y muerte. Ahora bien, esta cuestión no tenía nada que ver con los gastos de repatriación a raíz de una declaración de insolvencia que los Clubes habían aceptado sufragar desde las discusiones de 2009. De las enmiendas propuestas se desprendía que los aseguradores, ya se tratara de Clubes P e I o de otros proveedores, que ofrecían una garantía financiera conforme a las enmiendas propuestas tendrían que prestar efectivamente asistencia financiera para repatriar a la gente de mar abandonada, incluidos los marinos capturados por piratas que eran abandonados tras su liberación, y que esa asistencia debía prestarse sin demora previa solicitud presentada por el propio marino o en su nombre. Además, en relación con las cláusulas condicionales aplicables para validar las reclamaciones por muerte o lesión corporal de la gente de mar, una vez que las enmiendas del MLC, 2006, entrasen en vigor, todo sistema de garantía financiera debería cumplir los requisitos estipulados en la regla 4.2 enmendada, es decir, que la indemnización contractual se pague sin demora. Toda modificación de las reglas de los Clubes relativas a estas disposiciones deberían aprobarse en última instancia por sus respectivas Juntas.
- 389.** El portavoz del Grupo de los Armadores, tras haber consultado con el representante del Grupo Internacional de Clubes P e I, pidió que la declaración siguiente constara en acta en relación con los riesgos excluidos, a fin de señalar a la atención de los gobiernos que dichas exclusiones se aplicaban a las pólizas de seguro.
- 390.** Estas exclusiones se aplicaban a todas las formas de seguro, y no sólo al seguro marítimo o a la cobertura prevista en el seguro de protección e indemnización. Quedaba claro que el Grupo de la Gente de Mar apoyaba la inclusión de una declaración o de una resolución general u otro documento accesible a las partes, que indicase explícitamente que todas las pólizas de seguro excluían los riesgos nucleares, químicos, biológicos, bioquímicos y electromagnéticos. Esas exclusiones se habían reconocido en la OMI y en la Unión Europea en relación con el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002, que abordaba las reclamaciones de los pasajeros en caso de muerte o lesión corporal. Esta cuestión se trataba en detalle en la Circular núm. 2758 de la OMI (20 de noviembre de 2006, LEG101/8/3). El portavoz del Grupo de la Gente de Mar dio su acuerdo para hacer constar en acta esta declaración.

V. Resoluciones

Resolución sobre las medidas transitorias relativas a la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en relación con los requisitos de garantías financieras respecto del abandono de la gente de mar y con la responsabilidad de los armadores (Resolución CTE 1)

391. En el contexto de la adopción de la resolución, el portavoz del Grupo de los Armadores recordó que el párrafo 8 del artículo XV del MLC, 2006, daba flexibilidad para la entrada en vigor de las enmiendas, y le preocupaba el hecho de que, con arreglo a esta disposición, las enmiendas pudieran entrar en vigor en diferentes fechas en los Estados Miembros.
392. La Secretaria General hizo una distinción entre los Estados Miembros que habían ratificado el Convenio y los que no lo habían ratificado. Recalcó que la fecha de entrada en vigor de una enmienda, en principio, sería la misma en todos los Miembros ratificantes. Con arreglo al párrafo 8 del artículo XV del MLC, 2006, una enmienda que se consideraba aceptada entraba en vigor seis meses después del vencimiento del plazo de dos años previsto para su examen, excepto los Miembros ratificantes que en ese lapso de tiempo hubieran expresado formalmente su desacuerdo con arreglo al párrafo 7 del mismo artículo o que hubieran hecho valer la disposición del párrafo 8, *a*), que permitía que un Miembro ratificante aceptara las enmiendas, a reserva de remitir ulteriormente una notificación expresa de su aceptación. En virtud del párrafo 13, *a*) del artículo XV, estos Miembros, al igual que aquellos que hubieran expresado formalmente su desacuerdo con las enmiendas, al igual que los Miembros no ratificantes, estarían sometidos al control del Estado rector del puerto de los Miembros ratificantes que las hubieran aceptado. La Secretaria General también se refirió al párrafo 8, *b*), que permitía a los Miembros ratificantes aplazar la entrada en vigor de las enmiendas por un período que (en virtud del párrafo 10) podía ser de hasta un año.
393. El portavoz del Grupo de los Armadores también se refirió a la preocupación expresada por las compañías de seguros sobre la posibilidad de que los Miembros pudieran decidir que las enmiendas entraran en vigor en sus sistemas nacionales antes de la fecha prescrita en virtud de las disposiciones del MLC, 2006. Los clubes P e I necesitaban tiempo para examinar y modificar sus reglas a fin de constituir la garantía financiera. Por esta razón, el Grupo de los Armadores deseaba advertir a los Miembros que, si bien era posible aplicar las enmiendas antes de la fecha prevista de su entrada en vigor, podría ocurrir que en el momento de aplicarlas los aseguradores todavía no hubieran constituido la garantía financiera. Aclaró que su intención no era retrasar la entrada en vigor de las enmiendas, sino pedir a aquellos Miembros que tal vez quisieran aplicar las enmiendas antes de la fecha de su entrada en vigor que actuaran con cautela.
394. La Secretaria General esperaba que la garantía financiera estuviera disponible, en particular porque se preveían varias modalidades de aplicación. Por otra parte, la entrada en vigor de las enmiendas, que formarían parte de un instrumento internacional, no podía estar supeditada a la disponibilidad de la garantía financiera. Estas dos cuestiones, a saber, la entrada en vigor de las enmiendas y la disponibilidad de la garantía financiera, eran independientes.
395. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar coincidió en que esta preocupación sólo se aplicaba a las compañías aseguradoras internacionales. Otros proveedores podían establecer el sistema de garantía financiera con mayor rapidez.

-
396. La representante del Gobierno de Dinamarca recordó que el plazo máximo para la aplicación de las enmiendas era de dos años y seis meses. Si un Miembro decidiera aplicarlas antes de ese plazo, se aplicarían sólo a los buques de ese Miembro y no a los demás buques.
397. El representante del Gobierno de Noruega indicó que, salvo en contados casos, la política de su Gobierno no era aplicar las enmiendas antes de su entrada en vigor. Sería desafortunado no disponer de una cobertura de seguro al acercarse la fecha de la aplicación, y había que evitar situaciones de este tipo. Estaba de acuerdo con la Secretaría General en que la fecha de entrada en vigor y la aplicación del sistema de garantía financiera eran dos cuestiones independientes, pero esperaba que las enmiendas pudieran aplicarse de manera apropiada una vez aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo.
398. El representante del Gobierno de la República de Corea estaba de acuerdo en que, en principio, quedaba a discreción de los Estados Miembros determinar si controlaban la aplicación de las disposiciones enmendadas antes de la fecha prevista de su entrada en vigor, y señaló que su Gobierno tendría que celebrar consultas con los actores de la industria y con los interlocutores sociales antes de tomar una decisión a este respecto. Alentó a la industria a velar por que la garantía financiera estuviera disponible antes de la entrada en vigor de las enmiendas.
399. La resolución adoptada se adjunta en el anexo II.

Resolución relativa a las reuniones regulares del Comité Tripartito Especial del MLC, 2006 (Resolución CTE 2)

400. La resolución adoptada se adjunta en el anexo II.

VI. Intercambio de información relacionada con la aplicación

401. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar pidió aclaraciones en relación con el párrafo 5, b) de la norma A1.4, para saber quién había de correr con los gastos que no se mencionaban de manera expresa en el Convenio, como el costo del viaje de la gente de mar hasta el buque y los costos de la obtención de los visados, que podían incluir los costos del viaje.
402. El representante del Gobierno de Mauricio indicó que esta cuestión también se había planteado en su país. Dado que el viaje formaba parte del proceso de contratación, la gente de mar no debía correr con estos costos. El representante del Gobierno de Filipinas también estaba de acuerdo y dijo que, en su país, los costos específicos derivados de las necesidades de los armadores en el marco de los procedimientos de contratación o de colocación, tales como el viaje hasta el buque, eran sufragados por el empleador. El representante del Gobierno de Bahamas también consideraba que hacían falta aclaraciones acerca de los gastos de viaje. Dado que los arreglos de viaje de los trabajadores en tierra que viajaban al extranjero por razones de empleo se podían negociar a veces con el empleador, en el sector marítimo también se debería actuar del mismo modo, a fin de aplicar las mismas normas a los trabajadores en tierra y a la gente de mar. La representante del Gobierno de Dinamarca estaba de acuerdo en que, si bien el párrafo 5, b) de la norma A1.4 mencionaba claramente el costo de los visados, en cambio no mencionaba los costos conexos de viaje para llegar hasta el buque y, aunque en su país no se hubiera dado esta situación, las cuestiones de este tipo deberían indicarse en los contratos de trabajo. El

representante del Gobierno de Australia dijo que esta cuestión se debería seguir examinando porque no estaba claro a partir de qué momento se consideraba que un trabajador quedaba incluido en la categoría de «gente de mar» prevista en el Convenio.

403. El portavoz del Grupo de los Armadores señaló que, debido a que el Convenio no mencionaba esta cuestión, había que abordarla en la legislación nacional o en el convenio colectivo.
404. En respuesta a una solicitud del portavoz del Grupo de la Gente de Mar, la Secretaria General se refirió al sitio web *Preguntas más frecuentes sobre el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, en particular los puntos C1.4.g. «¿Pueden los servicios de contratación y colocación cobrar honorarios a la gente de mar?» y C1.4.h. «¿Quién paga por los documentos que los marinos precisan para viajar a fin de incorporarse a su buque?».
405. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar se refirió a las disposiciones del MLC, 2006 relativas a los salarios, en particular a la norma A2.2, párrafos 3 a 5, y preguntó que quién asumiría los costos derivados de la utilización de las tarjetas de efectivo en los casos en que la gente de mar no pudiera elegir otros métodos de pago. A la gente de mar no le correspondía asumir esos costos si se le imponía la decisión de utilizar ese método de pago. Se podían cobrar cargas por retirar dinero, en muchos casos con un límite máximo, y por comprobar el saldo de la cuenta. Dio un ejemplo en el que se cobraban hasta 10 dólares de los Estados Unidos por cada transacción, lo cual era una suma considerable si la gente de mar debía correr con estos costos. Además, aunque los convenios colectivos no contuvieran disposiciones al respecto, mucha gente de mar no estaba cubierta por estos convenios.
406. El portavoz del Grupo de los Armadores indicó que las tarjetas de efectivo se utilizaban para no llevar a bordo grandes cantidades de dinero. Los convenios colectivos preveían este sistema y las transferencias monetarias de una tarjeta de efectivo a otro tipo de tarjeta que tuviera la gente de mar en su domicilio eran gratuitas. Por otra parte, se informaba a la gente de mar acerca de las cargas que implicaba el uso de las tarjetas de efectivo. El Grupo de los Armadores propuso celebrar en el futuro otras discusiones sobre este tema a fin de encontrar una solución mutuamente satisfactoria.
407. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar recordó el párrafo 15 de las *Actas Provisionales* núm. 7, Parte I de la 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia, Ginebra, 2006, y manifestó la preocupación de su Grupo por la definición a veces demasiado restrictiva del término «gente de mar» o «marinos» que se adoptaba en la legislación nacional. Recordó que, en virtud del artículo II, párrafo 1), f), del MLC, 2006, estos términos designaban a «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». En cuanto al alcance de la definición, su Grupo consideraba que había que tener en cuenta la resolución VII – Resolución relativa a la información sobre grupos profesionales, adoptada en 2006 por la Conferencia Internacional del Trabajo. Deseaba referirse en particular a la exclusión de los cadetes, y del «personal empleado en virtud de acuerdos de subcontratación de servicios», tales como el personal de seguridad y el personal técnico de reparación y mantenimiento que se desplazaban de un buque a otro y cuyo principal lugar de trabajo era un buque. Pidió a la Oficina que comunicara estos comentarios a la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones en el marco de la evaluación de las memorias, en virtud del artículo 22 de la Constitución sobre la aplicación del MLC, 2006.
408. Además, el portavoz del Grupo de la Gente de Mar planteó el problema de las disposiciones sobre seguridad social en virtud del MLC, 2006, con arreglo a las cuales las ramas de la seguridad social declaradas aplicables con la ratificación del MLC, 2006, no indicaban expresamente si eran aplicables a toda la gente de mar, en particular a los

marinos que no fueran nacionales del Estado del pabellón. La Oficina debería proporcionar la información prevista en la resolución XVI – Resolución relativa a la seguridad social, adoptada en 2006 por la Conferencia Internacional del Trabajo, y en una futura reunión tripartita de expertos debería discutirse la preparación de un inventario sobre la prestación de protección social y seguridad social a la gente de mar.

- 409.** El representante del Gobierno del Reino Unido indicó que a su Gobierno le preocupaba el sistema de protección de la gente de mar. La norma 1.4, párrafo 5, c), vi), del Convenio establecía un sistema para indemnizar a la gente de mar por pérdidas pecuniarias que hubiera tenido a raíz del incumplimiento, por parte del servicio de contratación o de colocación o del armador pertinente, de las obligaciones contraídas con arreglo al acuerdo de empleo de la gente de mar. Si bien el MLC, 2006 buscaba establecer condiciones de trabajo decentes y normas equitativas para los armadores, esa disposición permitía una interpretación muy amplia. El orador esperaba que las discusiones en curso permitieran formular orientaciones o propuestas de enmienda para futuras reuniones. Las cuestiones específicas que se planteaban eran, entre otras, el tipo de pérdidas que se podían indemnizar; la naturaleza de las organizaciones que había que abarcar y si se podía esperar que las entidades responsables de la contratación y el armador asumieran las mismas obligaciones; la posibilidad jurídica de que una persona moral suscribiera una póliza para la gente de mar con la cual hubiera dejado de tener una relación contractual; la viabilidad comercial de esas pólizas de seguros para las pequeñas empresas y la posibilidad de adoptar medidas de equiparación apropiadas.
- 410.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar preguntó si las agencias de empleo estaban cubiertas por el Convenio, porque, a diferencia de los servicios de empleo y de contratación, el Convenio no las mencionaba. El Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181) permitiría abarcar estas agencias, pero, dado que el MLC, 2006 era un instrumento relativamente reciente, el orador pidió aclaraciones a la Oficina a este respecto.
- 411.** La Presidenta del Grupo Gubernamental indicó que, si bien había muchas similitudes entre los sistemas nacionales, no todos los gobiernos tenían experiencia con los servicios de contratación privados. Si se planteaban problemas jurídicos, los gobiernos podían consultar los comentarios de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones y las orientaciones formuladas por la Oficina. El representante del Gobierno de Filipinas indicó que en su país: las agencias de empleo podían contratar directamente a la gente de mar, eran consideradas como empleadores directos según la ley y estaban cubiertas por el Código del Trabajo. De otro modo, la gente de mar era contratada por agencias, que se regían por la Ley Nacional sobre Contratación y Colocación. Esta ley era más estricta que la norma A1.4 porque establecía un sistema de licencias o de certificación para las agencias de contratación y/o de dotación que preveía requisitos en materia de capitalización y la constitución de una garantía de 1 millón de pesos para cubrir las reclamaciones. Por otra parte, había un sistema de responsabilidad conjunta y solidaria de las agencias de contratación y/o dotación y de los armadores respecto de las reclamaciones monetarias de la gente de mar, así como un sistema de responsabilidad conjunta y solidaria de los responsables y empleados de las agencias, quienes podían asumir responsabilidades a título personal. El representante del Gobierno de Noruega consideraba que las cuestiones planteadas por el Reino Unido ponían de relieve una ambigüedad jurídica en la norma A1.4, párrafo 5, c), vi), que podría dificultar la obtención de una póliza de seguro a las empresas pertinentes. Este problema ya se había examinado cuando se incorporaron los principios del Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179) en el MLC, 2006; tal vez sería conveniente abordarlo en el futuro. El representante del Gobierno de China declaró que, si bien China no había ratificado el Convenio, las disposiciones adoptadas en relación con la norma A1.4 estaban en conformidad con las disposiciones del MLC, 2006, ya que la legislación requería un sistema de certificación para las agencias de contratación. Se esperaba que la

OIT formulara más orientaciones al respecto en el futuro. El representante del Gobierno de Singapur explicó que en su país había tres situaciones de contratación de la gente de mar: las contrataciones por parte de agencias de contratación y de colocación; las contrataciones por parte de subsidiarias de los armadores, y las contrataciones por parte de empresas navieras. Sólo se exigían licencias para los dos primeros casos. Sin embargo, en los tres casos había que cumplir las disposiciones de la norma A1.4. Los servicios de contratación y colocación podían elegir entre varias opciones, por ejemplo, una póliza de seguro o una garantía bancaria, para ofrecer un sistema de protección a la gente de mar con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 5, c), vi) de la norma A1.4 del MLC, 2006.

412. La Secretaria General indicó que todas las preocupaciones planteadas en la discusión se reflejarían debidamente en el informe del Comité Tripartito Especial. Indicó que la tercera edición (revisada) del *Manual sobre el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) – Preguntas más frecuentes*, se había publicado recientemente, y propuso que la Oficina respondiera a las solicitudes de aclaración en una nota de información aparte, que podría servir para actualizar la próxima edición de las *Preguntas más frecuentes*. Hasta el momento, la Oficina había respondido a más de 500 solicitudes de los mandantes para pedir aclaraciones o información, inclusive a través de la página dedicada al MLC, 2006 en el sitio web de la OIT. Por otra parte, la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones empezaría a examinar las memorias en virtud del artículo 22 en su próxima reunión, en noviembre-diciembre de 2014, y podría aportar mayores precisiones. En cuanto a la aplicación del Convenio núm. 181, la oradora recordó que las disposiciones del MLC, 2006 estaban en conformidad con el antiguo convenio, que abordaba en términos generales los servicios privados de contratación y colocación, pero que excluía expresamente a la gente de mar.
413. El representante del Gobierno de las Islas Marshall recordó que el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar exigía que «Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón.» También exigía a los Estados que adoptaran, en relación con los buques que enarbolaran su pabellón, «las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a: ...la dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables». El MLC, 2006 también reconocía la jurisdicción de los Estados del pabellón sobre sus buques. Sin embargo, se había planteado un problema con respecto al MLC, 2006 y la incorporación de los convenios colectivos en los acuerdos de empleo de la gente de mar. En algunos convenios colectivos se disponía que los conflictos relacionados con los contratos de la gente de mar debían solucionarse de acuerdo con la legislación del país de residencia de la gente de mar y no con la del Estado del pabellón. Esto había creado un conflicto importante y multiplicado el número de certificados de no conformidad expedidos por inspectores para los buques con pabellón de las Islas Marshall, cuyo Gobierno tuvo que adoptar medidas unilaterales para aceptar la solución de los conflictos con arreglo a la legislación de otros Estados Miembros, en los casos en que esta legislación era sustancialmente equivalente o no menos favorable, tras realizar un examen de la legislación de otros Estados Miembros. Desde un punto de vista práctico, esta situación representaba una importante carga administrativa para los Estados Miembros. Señalando que el artículo I, párrafo 2), del MLC, 2006 disponía que los «miembros deberán cooperar entre sí para garantizar la aplicación y el control de la aplicación efectivos del presente Convenio», las Islas Marshall habían tratado de mantener discusiones bilaterales sobre esta cuestión con otros Estados Miembros con problemas similares. El orador pidió a la Oficina que proporcionara asesoramiento técnico a este respecto y deseaba discutir con otros Estados Miembros que suministraban mano de obra.
414. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar indicó que la cuestión que preocupaba al representante del Gobierno de las Islas Marshall se había discutido exhaustivamente en

2006, cuando se adoptó el Convenio, e hizo referencia a los párrafos 903-906 del informe de la Comisión Plenaria de la 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo. Recordó que en reuniones anteriores se había examinado el derecho a obtener reparación, que estaba consagrado en la Declaración Universal de Derechos Humanos y en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. Durante el proceso de negociación del texto del MLC, 2006 se había llegado a un compromiso, razón por la cual no era necesario seguir discutiendo esta cuestión.

415. El representante del Gobierno de Filipinas, refiriéndose al MLC, 2006 indicó que los Estados Miembros tenían responsabilidades, que incluían la reglamentación de los servicios de contratación y colocación y la cobertura de seguridad de la gente de mar. A su Gobierno le complacería llevar a cabo negociaciones bilaterales con las Islas Marshall y con otros Estados Miembros basadas en el artículo I, párrafo 2), del MLC, 2006.
416. El representante del Gobierno de las Islas Marshall también deseaba intercambiar información sobre la aplicación de la regla A2.1, párrafo 1, a), del MLC, 2006, en la cual se disponía que los acuerdos de empleo de la gente de mar debían ser firmados por la gente de mar y por el armador o por un representante del armador. Con respecto al término «representante del armador», explicó que algunos armadores registrados exigían que el capitán del buque firmara el acuerdo de empleo como representante de la empresa, otros facultaban a distintas agencias de dotación para implementar y firmar los acuerdos de empleo, y en cambio otros asignaban estas facultades a las empresas de gestión naviera. Esta situación creaba problemas en la práctica, porque en los controles por los Estados del puerto se detectaban deficiencias de conformidad por el hecho de que los acuerdos de empleo no llevaban la firma de la misma empresa que había firmado la Parte II de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, cuando este nombre sí aparecía en el certificado de trabajo marítimo. La transparencia era importante y necesaria, y había que habilitar a la entidad que firmara el acuerdo de empleo de la gente de mar con las facultades necesarias para ello por medio de acuerdos contractuales que se articularan claramente en la Parte II de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima. Por esta razón, pidió aclaraciones a la Oficina a este respecto, específicamente para el personal de inspección, y dijo que tal vez se podría abordar en cursos de formación y diferentes actividades sobre el MLC, 2006, que estuvieran a cargo de la OIT y del Centro Internacional de Formación en Turín.
417. El portavoz del Grupo de los Armadores, refiriéndose a las Partes I y II de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, indicó que esta cuestión incumbía al Estado de control del puerto y que se seguirían planteando cuestiones de este tipo hasta que las partes se hubieran acostumbrado a poner en práctica el Convenio.
418. La representante del Gobierno de Grecia declaró que esta cuestión ya se había abordado y mencionado en la página 37 de la edición de 2012 de las *Preguntas más frecuentes sobre el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*. La oradora estimaba que los acuerdos de empleo de la gente de mar podían llevar la firma de un representante de los armadores, e ir acompañados de las pruebas documentales apropiadas.
419. El representante del Gobierno de Australia estaba de acuerdo en que esta cuestión estaba relacionada con el control por el Estado del puerto, e indicó que su Gobierno también estaba teniendo problemas de este tipo en materia de aplicación. Refiriéndose a la norma A2.1, párrafo 1, a), según la cual «si no son asalariados, una prueba de su relación contractual o de una relación similar», preguntó si toda la gente de mar a bordo debía tener necesariamente un acuerdo de empleo de la gente de mar. Respaldó la solicitud de aclaraciones por parte de la Oficina que formuló el representante de las Islas Marshall a este respecto. Los representantes de los Gobiernos de Bahamas y de Dinamarca también respaldaron estas solicitudes. La representante del Gobierno de Grecia indicó que, a su entender, la disposición se refería a los trabajadores independientes. El representante del

Gobierno de la Federación de Rusia recordó que su país fue uno de los 30 primeros Miembros que ratificó el MLC, 2006, en 2012, y que había adoptado diversas medidas para aplicarlo que requerían una coordinación entre el Ministerio de Transporte y las organizaciones de armadores y de gente de mar. Esas medidas incluían: seminarios y cursos especiales para 500 empresas navieras y miembros del personal de la administración marítima; formación para los administradores, y un nuevo programa de formación para los cadetes sobre relaciones sociales y laborales. El Ministerio de Transporte había autorizado al Registro Marítimo de Buques de Rusia a inspeccionar los buques en su nombre; se habían empleado 300 inspectores y realizado 3 000 inspecciones desde la entrada en vigor del Convenio. El servicio de registro había llevado a cabo inspecciones voluntarias para las empresas de contratación y colocación y, si las inspecciones daban resultados positivos, se expedían certificados de conformidad. Aunque las disposiciones del MLC, 2006 no constituían una doctrina, estaban orientadas hacia el desarrollo de las relaciones laborales y de las actividades navieras. Su Gobierno estaba muy interesado en las propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006, y, en principio, las apoyaba.

420. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar recordó que el MLC, 2006 establecía normas mínimas internacionales; sin embargo, en la industria existían normas aún más estrictas y prácticas óptimas. A este respecto, citó el undécimo párrafo preambular del Convenio.
421. El representante del Gobierno de China indicó que su país era uno de los principales proveedores de gente de mar a nivel mundial, con unos 650 000 nacionales en servicio. Las condiciones de trabajo de la gente de mar eran, pues, de gran interés para China. Su país había acelerado el proceso de ratificación y el Gobierno y los interlocutores sociales habían acordado pedir la ratificación. Su Gobierno se encontraba actualmente en la fase siguiente que se concentraba en dos tareas. En primer lugar, había que evaluar la legislación nacional vigente para asegurarse de su conformidad con el Convenio. En segundo lugar, la autoridad competente llevaba a cabo inspecciones del Estado del pabellón con vistas a la expedición del certificado de trabajo marítimo y de las declaraciones de conformidad laboral marítima para certificar que los buques cumplían los requisitos del MLC, 2006. El Gobierno deseaba reforzar el sistema de consultas y cooperación a nivel regional, incluso con los Estados Miembros de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN) y del Memorando de Entendimiento sobre el control por el Estado rector del puerto en la región de Asia y el Pacífico (Memorando de Tokio), para mejorar la comprensión del Convenio y darlo a conocer mejor, así como para establecer canales de comunicación entre los Estados del puerto. Su Gobierno deseaba trabajar de manera pragmática con otros países para centrarse en la aplicación y la puesta en práctica del MLC, 2006.
422. El representante del Gobierno de la República de Corea pidió aclaraciones a la Oficina sobre la manera en que otros Miembros podían tramitar y reconocer los certificados, tales como el certificado laboral marítimo, los certificados de los cocineros de los buques y los certificados médicos, expedidos por su Gobierno, antes de que el Convenio entrara en vigor en su país, el 9 de enero de 2015. La República de Corea había puesto en aplicación el Convenio antes de ratificarlo, mientras que otros países habían decidido ratificarlo primero y aplicarlo después. En ambos casos, la entrada en vigor del Convenio debía interpretarse como un plazo para que cada Miembro pusiera plenamente en aplicación el MLC, 2006, lo cual incluiría la expedición de certificados conformes con las disposiciones pertinentes del Convenio. Los demás Estados Miembros deberían aceptar y reconocer esos certificados teniendo presente la resolución XVII y el párrafo 52 de las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto*.
423. El representante del Gobierno de Bahamas declaró que su país había expedido 14 000 certificados de trabajo marítimo y que uno de los principales problemas detectados en las inspecciones era la documentación, en particular los elementos mencionados por el representante del Gobierno del Reino Unido, tales como los acuerdos contractuales y los

acuerdos de empleo de la gente de mar. En relación con la definición que daba actualmente el Convenio del término «armador», señaló que la referencia a la responsabilidad que asumía el armador a efectos de «la explotación del buque» incluía varios requisitos en materia de documentación para demostrar claramente que asumía y aceptaba esa responsabilidad. También recordó las declaraciones del representante del Gobierno del Reino Unido acerca de los acuerdos contractuales porque se referían a personas que trabajaban en los buques, pero que no habían sido empleadas directamente por el propio armador, ni por las empresas responsables. Su Gobierno opinaba que esta cuestión debía aclararse en las *Preguntas más frecuentes*.

424. El representante del Gobierno de Turquía dijo que para su Gobierno era muy importante ser parte en el MLC, 2006. En Turquía, el Gobierno, la gente de mar y los armadores apoyaban plenamente la ratificación del MLC, 2006. En su país ya se había iniciado el proceso de ratificación y se habían presentado al Primer Ministro el texto del Convenio (traducido al turco) y otros documentos pertinentes. A fin de acelerar la armonización de la legislación turca con el Convenio, se había creado un subcomité tripartito en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social que colaboraba con el Ministerio de Transporte, Asuntos Marítimos y Comunicaciones. Este Subcomité había empezado a examinar la legislación nacional para identificar las lagunas de la legislación. Citó datos estadísticos sobre la disminución del número de inmovilizaciones de buques con pabellón turco, que había pasado del 19 por ciento en 2002 al 5 por ciento en 2008 y al 2,99 por ciento en 2013 en el contexto del Memorando de Entendimiento de París. Turquía también se había sometido voluntariamente a una auditoría efectuada por el equipo del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI el año anterior, que dio resultados satisfactorios.
425. El representante del Gobierno de Filipinas indicó que había adoptado, a través del Departamento de Trabajo de su país, varias políticas y mecanismos para aplicar el MLC, 2006. Se había dado autorización a nueve organizaciones reconocidas para inspeccionar y certificar buques. Se habían registrado 128 buques, de los cuales 123 obtuvieron el DCLM, Parte I, y 86, el certificado de trabajo marítimo. El Consejo Tripartito había adoptado políticas para aumentar la puesta en aplicación del Convenio, tales como pautas sobre seguridad y salud marítima y la inclusión de disposiciones sobre conciliación y mediación para la solución de conflictos en los acuerdos de empleo de la gente de mar. La legislación reciente había previsto otras medidas de conciliación en todos los niveles. La POEA había establecido un punto de contacto a bordo para las investigaciones relacionadas con la gente de mar, con arreglo al MLC, 2006. Por lo que se refería a las actividades de contratación y colocación de gente de mar, se habían llevado a cabo auditorías en 379 agencias de dotación, y actualmente se estaba revisando la legislación sobre empleo y contratación para armonizarla con el MLC, 2006. Se había creado un nuevo centro con instalaciones de esparcimiento para la gente de mar. También se adoptarían nuevas reglas en materia de cumplimiento de la legislación laboral, y se establecería una lista de funcionarios encargados de velar por el cumplimiento de la legislación laboral en las actividades interinsulares.
426. El representante del Gobierno de Antigua y Barbuda indicó que su Gobierno, que había ratificado el MLC, 2006 en agosto de 2011, aplicaba las disposiciones del Convenio en virtud del Reglamento de la Marina Mercante de 2012. Antes de su entrada en vigor, la administración había enviado cartas de información, notas de asesoramiento y circulares, y había informado a los clientes sobre los requisitos del Convenio y cómo preparar las auditorías. Si bien aproximadamente el 98 por ciento (más de 1 000 buques) de su flota había recibido certificación, se planteaban algunas dificultades para certificar los buques restantes ya que algunos de ellos estaban inmovilizados tras haber cambiado de pabellón o de armador. La falta de preparación era uno de los principales problemas, ya que algunas empresas habían retrasado sus inspecciones y la certificación. También había dificultades para programar inspecciones en los buques y en las empresas no conformes por falta de inspectores y de organismos reconocidos de inspección y certificación de buques. La

mayoría de sus armadores invocaron la legislación local que permitía cierta flexibilidad con respecto a la definición del concepto de «gente de mar», y esto había complicado los esfuerzos para definir el concepto de «cadete» de modo que abarcara a la gente de mar que recibía formación a bordo de los buques. Por lo que se refería a la explotación propiamente dicha, algunos buques tenían dificultades con el sistema de registro manual de las horas cuando la travesía cubría varios husos horarios.

427. El representante del Gobierno de Túnez indicó que su Gobierno ya había adoptado medidas para ratificar el MLC, 2006. En el Ministerio de Transporte se había constituido un grupo de trabajo tripartito que había analizado las lagunas de la legislación pertinente en materia de derecho laboral marítimo y que estaba preparando un proyecto de ley para dar aplicación al Convenio. Por otra parte, se había preparado y presentado al Parlamento, para adopción un proyecto de ley que preveía la ratificación del MLC, 2006. El orador esperaba que su país se convirtiera pronto en Miembro signatario del MLC, 2006.

428. El representante del Gobierno de los Estados Unidos recordó que, en mayo de 2010, el Secretario de Trabajo había convocado una reunión de la Comisión de la Presidencia sobre asuntos de la OIT para examinar la política de los Estados Unidos relativa a varios temas de la OIT. Recalcando el valor de la ratificación nacional de ciertos convenios de la OIT y reafirmando su apoyo a las reglas básicas del tripartismo que regían el procedimiento nacional de ratificación, la Comisión de la Presidencia pidió al Consejo Consultivo Tripartito sobre Normas Internacionales del Trabajo (TAPILS) que examinara la viabilidad, desde el punto de vista jurídico, de ratificar determinados convenios marítimos de la OIT, incluido el MLC, 2006. La TAPILS estaba trabajando activamente en este proceso. El Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos había completado el análisis de las lagunas de todas las leyes, reglamentos y prácticas aplicables con vistas a determinar las repercusiones jurídicas de la ratificación. Había efectuado un análisis en consulta con sus interlocutores sociales, con otras entidades públicas y actores interesados. También había celebrado consultas sobre otras cuestiones con la secretaria de la OIT. A partir de este análisis, se estaban finalizando los informes sobre la legislación y la práctica y se estaba colaborando con el Departamento de Trabajo de los Estados Unidos a fin de garantizar la ratificación del Convenio. Los Estados Unidos seguían apoyando el objetivo y el contenido del MLC, 2006 como el cuarto pilar del marco reglamentario marítimo.

429. El representante del Gobierno de Viet Nam indicó que la economía marítima en general, y en particular el sector naviero, desempeñaba un papel especial en su país, que contaba más de 30 000 marinos vietnamitas, los cuales se beneficiarían de derechos y prestaciones, así como de condiciones de trabajo y de vida decentes. Tras la ratificación del MLC, 2006, en 2013 se aprobó un plan nacional de aplicación y control de la aplicación del MLC, 2006 y un mecanismo consultivo tripartito nacional para tratar las cuestiones relacionadas con el MLC, 2006, a fin de garantizar la aplicación y el control de la aplicación del Convenio. El Comité Tripartito Especial era un foro excelente para el intercambio de información a efectos de velar por la aplicación del Convenio. Su Gobierno deseaba dar las gracias a la OIT por el útil apoyo y la asistencia que le había brindado todos estos años en la proceso de aplicación de las normas internacionales del trabajo.

VII. Adopción de medidas para la celebración de consultas con arreglo al artículo VII del MLC, 2006

430. El Presidente del Comité observó que, si bien no se habían presentado solicitudes con arreglo al artículo VII del MLC, 2006 para celebrar consultas con organizaciones de armadores y de gente de mar, era importante que el Comité Tripartito Especial decidiera las medidas que le permitirían llevar a cabo su función de consulta.

-
- 431.** La Secretaria General recordó el texto del artículo VII del MLC, 2006, en el cual se determinaba claramente el papel del Comité Tripartito Especial. Por otra parte, en el artículo 14 del Reglamento del Comité Tripartito Especial se pedía al Comité que adoptara medidas para proporcionar el asesoramiento que se le solicitara en cumplimiento de su función de consulta. La falta de solicitudes de consulta con arreglo a esta disposición del Convenio tal vez se debía a que aún no se habían definido las modalidades prácticas de las consultas. A este respecto, mencionó los párrafos 55 a 57 del documento de referencia, que contenía una lista de posibles elementos basados en los criterios previstos en el artículo 14 del Reglamento. En el párrafo 56 del documento de referencia se indicaba que el Comité podría considerar la posibilidad de pedir a la Oficina que preparara — con el asesoramiento de la Mesa del Comité o de un subcomité — un proyecto de propuesta con medidas detalladas. Las dos decisiones principales que se planteaban al Comité eran las siguientes: i) si el Comité consideraba necesario delegar en la Oficina — con el asesoramiento de la Mesa del Comité y habida cuenta de todas las cuestiones que se discutieran en su primera reunión — la preparación de un proyecto de medidas detalladas, y ii) si el Comité consideraba necesario delegar en su Mesa, en un subcomité o en un grupo de trabajo, la facultad de examinar toda solicitud que pudiera recibir la Oficina entre esta reunión y su reunión siguiente, en caso de no se previera ninguna reunión en un plazo de seis meses tras la recepción de dicha solicitud.
- 432.** El portavoz del Grupo de los Armadores consideraba importante que, tras la presentación de una solicitud, se proporcionara el asesoramiento de manera expedita. En cuanto a las distintas alternativas que se presentaban, habría que facultar a la Mesa del Comité Tripartito Especial para constituir un subcomité o un grupo de trabajo encargado de proporcionar un servicio rápido de asesoramiento entre las reuniones, previa solicitud. Durante las reuniones preparatorias, el Grupo de los Armadores había recalcado que las consultas deberían reflejar las prácticas nacionales. El grupo tripartito debería impartir asesoramiento y no tomar decisiones.
- 433.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar indicó que su Grupo no estaba de acuerdo con las propuestas del documento de referencia. Los detalles prácticos del mecanismo de consulta planteaban muchos interrogantes, por ejemplo: cómo procedería la Mesa para recomendar ante el Comité Tripartito Especial el examen de una excepción al Convenio; cómo se financiaría el mecanismo de asesoramiento; cómo habría que proceder si el Comité estuviera en desacuerdo con el grupo de trabajo, y si el Comité Tripartito Especial facilitaría la ratificación del MLC, 2006 en los Estados donde no existieran organizaciones representativas de la gente de mar y de los armadores. La coherencia y la transparencia eran elementos clave. Las solicitudes de consulta deberían presentarse antes de las reuniones ordinarias del Comité, y éste, a su vez debería actuar con cautela para no socavar el tripartismo en los países permitiendo que los gobiernos debilitaran a los sindicatos o que utilizaran las disposiciones del Convenio sobre «equivalencia sustancial» para evitar la celebración de consultas. La propuesta era pues algo arriesgada y no ofrecía una verdadera solución. Con arreglo al artículo VII del MLC, 2006, las solicitudes de consulta deberían ser examinadas en la próxima reunión del Comité Tripartito Especial.
- 434.** La representante del Gobierno de Dinamarca dijo que la cuestión de fondo era cómo facilitar la consulta tripartita en los países donde no existieran organizaciones de gente de mar y de armadores, y añadió que no se debía aplazar. Era necesario que el Comité Tripartito Especial se reuniera con frecuencia, pero harían falta recursos para convocar la siguiente reunión. Con el aumento de las ratificaciones del Convenio, el número de miembros del Comité, que ya era elevado, aumentaría aún más y, por esta razón era importante que la comisión plenaria se centrara en cuestiones que fueran pertinentes para la mayoría de los Estados, mientras que un grupo más pequeño abordaría cuestiones específicas relacionadas con Estados individuales. Si bien los miembros de la Mesa podían actuar como intermediarios, era obvio que ya había que adoptar algunas disposiciones. El punto que se discutía no era el compromiso con el tripartismo, puesto que la intención del

artículo VII era precisamente permitir que los Estados cumplieran su obligación de celebrar consultas cuando no hubiera los interlocutores sociales necesarios.

- 435.** El portavoz del Grupo de los Armadores estaba de acuerdo en que el artículo VII del MLC, 2006 reconocía que los Estados podían no tener interlocutores sociales en el sector marítimo. Si bien su Grupo entendía las preocupaciones del Grupo de la Gente de Mar, el Convenio tenía suficientes mecanismos para asegurarse de que las consultas tuvieran lugar, en virtud del artículo 14 del Reglamento del Comité Tripartito Especial, en el cual se mencionaba un mecanismo para proporcionar asesoramiento. La Mesa debería tener facultades o delegarlas en un subcomité para proporcionar asesoramiento con arreglo al artículo VII del Convenio. En respuesta a la preocupación planteada por el Grupo de la Gente de Mar, el orador indicó que las disposiciones que permitían la «equivalencia sustancial» sólo figuraban en la Parte A del Código y no en el Reglamento.
- 436.** Un representante del Gobierno de Noruega solicitó a la Oficina que aclarara si era necesario que los Estados Miembros consultaran a los interlocutores sociales antes de invocar la «equivalencia sustancial».
- 437.** La Secretaria General dijo que las disposiciones del MLC, 2006 eran diferentes a los dos otros convenios de la OIT porque no autorizaban a los gobiernos a aplicar excepciones a las disposiciones del Convenio sin haber celebrado consultas con los interlocutores sociales marítimos. El Convenio reconocía, sin embargo, que, en la práctica, en algunos países no existían estas organizaciones. Si bien no sería posible adoptar las medidas necesarias en virtud del artículo 14 del Reglamento durante la primera reunión, el Comité debía examinar cuidadosamente cómo establecer el mecanismo institucional necesario. Hasta el momento no se había presentado ninguna solicitud de consulta, debido a que en el momento de celebrarse la reunión no existía ningún mecanismo. Sin embargo, los gobiernos que presentaran las memorias en virtud del artículo 22 en 2014, y que en la actualidad no tuvieran interlocutores sociales marítimos, no deberían poder justificar la falta de consultas aduciendo que no existían los procedimientos pertinentes. En cuanto a la cuestión de la consulta previa de los interlocutores sociales para recurrir a la equivalencia sustancial, recordó que el párrafo 3 del artículo VI preveía la posibilidad de aplicar medidas que fueran sustancialmente equivalentes a las disposiciones de la Parte A del Código. Cada caso debía examinarse a la luz de esta disposición del MLC, 2006. La utilización de la equivalencia sustancial no era, por lo tanto, un medio para evitar la celebración de consultas con los interlocutores sociales.
- 438.** El portavoz del Grupo de los Armadores añadió que las principales disposiciones del MLC, 2006 que requerían la celebración de consultas, a saber, la definición de «gente de mar» o «marinos» y la de «buque» figuraban en el artículo II, al cual no se aplicaba el concepto de «equivalencia sustancial». Por lo que se refería a la transparencia, que era la cuestión más importante para su Grupo, si se pedía la celebración de consultas antes de la siguiente reunión del Comité Tripartito Especial, se podía constituir un grupo de trabajo compuesto por cinco representantes designados por cada Grupo. Una vez que el Presidente hubiera recibido la solicitud, podría someterla al grupo de trabajo, y entonces éste designaría a dos representantes de cada Grupo con los conocimientos especializados y lingüísticos necesarios para examinar esa solicitud específica.
- 439.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar estaba de acuerdo que la transparencia era algo importante, pero indicó que era necesario continuar esta discusión. Pidió aclaraciones sobre si correspondía a la Oficina decidir quién tenía los conocimientos técnicos específicos para examinar las solicitudes. Cinco miembros por cada Grupo le parecía un número limitado, habida cuenta de los diferentes idiomas que se hablaban en los Estados Miembros. Deseaba saber cómo se financiaría la celebración de consultas y pidió aclaraciones sobre el método de financiación de las reuniones del grupo de trabajo.

-
- 440.** Respondiendo a la pregunta sobre la financiación, el portavoz del Grupo de los Armadores dijo que en el artículo VII del MLC, 2006 se mencionaban las consultas, pero no el examen de las quejas y las enmiendas. Por consiguiente, las reuniones del grupo de trabajo se podrían organizar por medios electrónicos. La cuestión de la transparencia se podría resolver de manera adecuada porque el grupo de trabajo presentaría informe al Comité Tripartito Especial.
- 441.** La Secretaria General recordó que el equilibrio geográfico era otro elemento importante que había que tomar en consideración al designar a los miembros del grupo de trabajo.
- 442.** El Presidente leyó las disposiciones propuestas para responder a las solicitudes de consulta formuladas en virtud del artículo VII entre reuniones del Comité Tripartito Especial:

Medidas para responder a las solicitudes de consulta en virtud del artículo VII presentadas entre las reuniones del Comité

De conformidad con el artículo 14 de su Reglamento, el Comité Tripartito Especial acordó las siguientes medidas provisionales para dar respuesta a las solicitudes de consulta presentadas por los Miembros ratificantes, entre las reuniones del Comité, en virtud del artículo VII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006:

1. Se establecerá un grupo integrado por representantes del Grupo Gubernamental, del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar, quienes estarán disponibles para proporcionar asesoramiento, en nombre del Comité, en caso de recibirse solicitudes de consulta de los gobiernos en virtud del artículo VII del Convenio entre las reuniones del Comité.
 2. Una vez recibida la solicitud de consulta según lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 14 del Reglamento, la Mesa del Comité, habida cuenta de todos los elementos pertinentes, tales como el tema de la solicitud y el idioma que se debe utilizar para las comunicaciones con el gobierno interesado, constituirá un grupo de trabajo para proporcionar el asesoramiento solicitado al gobierno de que se trate. Cada uno de los Vicepresidentes seleccionará a dos miembros del grupo de trabajo de su respectivos Grupos.
 3. La Mesa determinará, por unanimidad, cómo se ha de proceder con la consulta. Este proceso de consulta no debería suponer costos importantes.
 4. De conformidad con el párrafo 3, e) del Reglamento del Comité, el asesoramiento que se haya proporcionado se facilitará al Comité en su siguiente reunión y — si el Comité lo autoriza — a todos los Miembros de la Organización.
 5. El gobierno interesado comunicará a la Oficina el resultado de su decisión tras celebrar las consultas. A continuación, la Oficina comunicará al Comité el resultado de la consulta.
- 443.** Los portavoces del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar apoyaron el texto propuesto. Este último pidió que constara en actas que para el Grupo de la Gente de Mar era importante que el párrafo 3, b) del párrafo 14 del Reglamento se entendiera en el sentido de que también incluía una indicación acerca de los servicios de traducción que se podían necesitar para las consultas.
- 444.** La Presidenta del Grupo Gubernamental también apoyó el texto propuesto.
- 445.** Refiriéndose al artículo VII del MLC, 2006 y al artículo 14 del Reglamento, el Presidente del Comité declaró adoptadas las disposiciones consideradas para responder a las solicitudes de consulta presentadas en virtud del artículo VII entre las reuniones del Comité Tripartito Especial, y el Grupo de los Armadores y el Grupo Gubernamental designaron respectivamente a cinco miembros:

Grupo de los Armadores:

Sr. Springett
Sr. Ludwiczak
Sr. Cox
Sr. Borromeo
Sr. Koltsidopoulos

Grupo Gubernamental:

Sr. Schwartz (Australia)
Sr. Moussat (France)
Sr. Mbatha (South Africa)
Ms Villamonte Santos (Panama)
Sr. Krezel (Poland)

VIII. Observaciones finales

- 446.** El portavoz del Grupo de los Armadores dijo que la principal tarea del Comité había sido producir textos aceptables sobre las cuestiones del abandono de la gente de mar y las reclamaciones de la tripulación. Al Comité se le había encomendado la tarea de examinar las enmiendas al MLC, 2006 teniendo en cuenta las deliberaciones de las nueve reuniones celebradas por el Grupo Mixto de Trabajo en más de diez años. Los representantes gubernamentales y los interlocutores sociales habían dedicado mucho tiempo, energías y recursos para preparar esta reunión y su éxito se debía, casi exclusivamente, a la buena disposición y al espíritu de cooperación y de compromiso de todas las partes. La discusión de la primera reunión del Comité Tripartito Especial marcaban un hito en la historia del MLC, 2006 y confirmaban la sabiduría de todos aquellos que habían desarrollado el concepto de este órgano único que era el Comité Tripartito Especial en la OIT. Los armadores y los gobiernos, así como los Estados del pabellón, los Estados del puerto o los Estados proveedores de mano de obra, tenían un papel que desempeñar en los casos de abandono de la gente de mar. El haber solucionado este problema reforzaba aún más el MLC, 2006. El Comité había completado con éxito esta importante labor y había aclarado la manera de aplicar la norma A4.2 a las reclamaciones por muerte y lesiones personales de larga duración; ambas tareas eran logros importantes. Para concluir, recordó la solicitud de su Grupo a la Oficina para que enviara una carta a los gobiernos antes de las futuras reuniones del Comité de modo que pudieran organizar adecuadamente el proceso de designación de los interlocutores sociales que hubieran de asistir a futuras reuniones del Comité Tripartito Especial.
- 447.** El portavoz del Grupo de la Gente de Mar compartía el sentir del portavoz del Grupo de los Armadores e indicó que su Grupo estaba satisfecho con la labor del Comité para la adopción de la primera serie de enmiendas al MLC, 2006, que marcaban un día histórico para la industria naviera. El abandono era una cuestión importante para la gente de mar y el Comité la había abordado de manera adecuada. Recordando la labor realizada por el Grupo Mixto de Trabajo en más de nueve reuniones preparatorias, el orador dijo que aguardaba con interés la entrada en vigor de las enmiendas.
- 448.** La Presidenta del Grupo Gubernamental dio las gracias al Grupo de los Armadores y al Grupo de la Gente de Mar y dijo que la labor realizada sería muy importante para la gente de mar abandonada. Cada caso de abandono era grave y tenía consecuencias importantes para la gente de mar y para sus familias, quienes necesitaban poder contar con una garantía financiera en materia de repatriación e indemnización. La labor del Comité era importante porque permitía que el MLC, 2006 siguiera siendo pertinente para proporcionar trabajo decente y condiciones de vida decentes a la gente de mar y reglas equitativas a los armadores.

-
- 449.** El representante del Gobierno de la República de Corea dio las gracias a los participantes por haber logrado resolver las dificultades que se venían planteando desde hacía 15 años en relación con el abandono de la gente de mar y con la garantía financiera para la indemnización contractual en caso de accidentes del trabajo o de enfermedades profesionales. La rápida entrada en vigor de las enmiendas, una vez que fueran adoptadas por la Conferencia Internacional del Trabajo, permitiría resolver con rapidez las cuestiones pendientes. El orador recalcó que la gente de mar podría dirigirse directamente a los proveedores de garantía financiera para todos los casos de lesiones cubiertas por estos proveedores, y recordó que, de conformidad con el artículo 19, párrafo 8), de la Constitución de la OIT, que se retomaba en el preámbulo del MLC, 2006, la adopción de un convenio no debería menoscabar cualquier ley o práctica que garantizara a los trabajadores condiciones más favorables. Dio las gracias a los representantes del Grupo Internacional de los Clubes P e I por sus respuestas acerca de la gente de mar abandonada, y recalcó que la gente de mar debería tener la posibilidad de acudir directamente ante los proveedores de la garantía financiera en todos los casos en que se produjeran lesiones cubiertas por estos proveedores.
- 450.** El representante del Gobierno de Grecia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea que habían ratificado el MLC, 2006, recordó la gran importancia del Convenio. Los resultados de la primera reunión del Comité Tripartito Especial demostraban que el proceso utilizado para enmendar el Convenio funcionaba bien y que era útil para esta labor, iniciada diez años antes, en beneficio de la industria naviera y para mejorar continuamente las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar. Confiaba en que los procedimientos establecidos en el artículo XV del Convenio facilitarían la aplicación eficaz del proceso de enmienda y recalcó que los Estados miembros de la Unión Europea seguían comprometidos en aplicar el MLC, 2006 de manera coherente y que examinarían las nuevas disposiciones de manera constructiva.
- 451.** El representante del Gobierno de Filipinas, hablando en nombre de los 360 000 marinos filipinos, expresó su satisfacción por la adopción de las enmiendas propuestas al Convenio.
- 452.** El Presidente del Comité expresó su agradecimiento por la labor realizada por el Comité y por las valiosas contribuciones que habían aportado todas las partes — el Grupo de los Armadores, el Grupo de la Gente de Mar y el Grupo Gubernamental — durante las discusiones de la reunión, y declaró que esperaba una colaboración continua en el futuro. El Presidente declaró clausurada la reunión.

Anexo I

Texto final de las enmiendas propuestas

Propuestas de enmienda al Código relativas a la regla 2.5 del MLC, 2006

A. *Propuestas relativas a la norma A2.5*

En el título actual de la «Norma A2.5 – Repatriación», sustitúyase «A2.5» por «A2.5.1».

Después del párrafo 9 de la actual norma A2.5, añádase el título y el texto siguientes:

Norma A2.5.2 – Garantía financiera

1. En aplicación de la regla 2.5, párrafo 2, la presente norma establece los requisitos necesarios para garantizar la constitución de un sistema de garantía financiera rápido y eficaz para asistir a la gente de mar en caso de abandono.

2. A los efectos de la presente norma, se deberá considerar que un marino ha sido abandonado cuando, en violación de los requisitos del presente Convenio o de las condiciones del acuerdo de empleo de la gente de mar, el armador:

- a) no sufrague el costo de la repatriación de la gente de mar;
- b) haya dejado a la gente de mar sin la manutención y el apoyo necesarios, o
- c) de algún modo haya roto unilateralmente sus vínculos con la gente de mar e incluso no haya pagado los salarios contractuales como mínimo durante un período de dos meses.

3. Todo Miembro deberá velar por que exista, para los buques que enarbolan su pabellón, un sistema de garantía financiera que cumpla los requisitos estipulados en la presente norma. El sistema de garantía financiera podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo nacional u otro sistema similar. El Miembro determinará la modalidad del sistema, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.

4. El sistema de garantía financiera deberá proporcionar acceso directo, cobertura suficiente y asistencia financiera rápida, de conformidad con la presente norma, a toda la gente de mar abandonada a bordo de un buque que enarbole el pabellón del Miembro.

5. A los efectos del párrafo 2, b) de la presente norma, la manutención y el apoyo necesarios para la gente de mar deberán incluir: alimentación adecuada, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, y la atención médica necesaria.

6. Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su pabellón, y a los que se apliquen los párrafos 1 ó 2 de la regla 5.1.3, lleven a bordo un certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera expedida por el proveedor de la misma. Una copia de dichos documentos deberá exponerse en un lugar bien visible y accesible a la

gente de mar. Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberá llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor.

7. El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberán contener la información requerida en el anexo A2-I. Deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés.

8. La asistencia prevista por el sistema de garantía financiera deberá prestarse sin demora a solicitud de la gente de mar o de su representante designado, y estar acompañada de la documentación necesaria que justifique el derecho a la prestación, de conformidad con el párrafo 2 *supra*.

9. Habida cuenta de las reglas 2.2 y 2.5, la asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera deberá ser suficiente para cubrir lo siguiente:

- a) los salarios y otras prestaciones pendientes que el armador ha de pagar a la gente de mar en virtud del acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón; la suma adeudada no deberá ser superior a cuatro meses de salarios pendientes y a cuatro meses en el caso de las demás prestaciones pendientes;
- b) todos los gastos en que haya incurrido razonablemente la gente de mar, incluido el costo de la repatriación mencionado en el párrafo 10;
- c) las necesidades esenciales de la gente de mar incluyen: alimentación adecuada, ropa, de ser necesario, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, la atención médica necesaria y cualquier otro costo o gasto razonable que se derive del acto o la omisión constitutivos del abandono hasta la llegada de la gente de mar a su hogar.

10. El costo de la repatriación comprenderá el viaje realizado por medios apropiados y expeditos, normalmente por transporte aéreo, e incluir el suministro de alimentos y alojamiento a la gente de mar desde el momento en que deja el buque hasta la llegada a su hogar, la atención médica necesaria, el viaje y el transporte de los efectos personales, así como cualquier otro costo o carga razonable derivados del abandono.

11. La garantía financiera no deberá finalizar a menos que el proveedor lo haya notificado con 30 días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón.

12. Si el proveedor del seguro u otro mecanismo de garantía financiera ha efectuado algún pago a un marino de conformidad con la presente norma, dicho proveedor, de conformidad con la legislación aplicable, adquirirá por subrogación, cesión o por otros medios, por un monto equivalente como máximo a la suma pagada, los derechos de que hubiera gozado la gente de mar.

13. Ninguna disposición de la presente norma deberá menoscabar el derecho de recurso del asegurador o del proveedor de la garantía financiera contra terceros.

14. Las disposiciones de la presente norma no tienen por objeto ser exclusivas ni menoscabar cualquier otro derecho, reclamación o medida de reparación para compensar a la gente de mar que haya sido abandonada. La legislación nacional podrá disponer que todo importe pagadero en virtud de la presente norma sea deducido de los importes recibidos de otras fuentes y derivados de cualquier derecho, reclamación o medida de reparación que pueda dar lugar a una compensación en virtud de la presente norma.

B. Propuestas relativas a la pauta B2.5

Al final de la actual pauta B2.5, añádase el título y el texto siguientes:

Pauta B2.5.3 – Garantía financiera

1. En aplicación del párrafo 8 de la norma A2.5.2, si se requiere más tiempo para comprobar la validez de ciertos aspectos de la solicitud presentada por la gente de mar o su representante designado, ello no debería impedir que la gente de mar reciba inmediatamente la parte de la asistencia solicitada que se ha reconocido está justificada.

C. Propuesta para añadir un nuevo anexo

Antes del anexo A5-I, insértese el siguiente anexo:

ANEXO A2-I

Pruebas de garantía financiera en virtud del párrafo 2 de la regla 2.5

El certificado u otras pruebas documentales que se mencionan en el párrafo 7 de la norma A2.5.2 deberán incluir la siguiente información:

- a) el nombre del buque;
- b) el puerto de matrícula del buque;
- c) el distintivo de llamada del buque;
- d) el número OMI del buque;
- e) el nombre y la dirección del proveedor o de los proveedores de la garantía financiera;
- f) datos de contacto de las personas o de la entidad responsables de tramitar las solicitudes de ayuda de la gente de mar;
- g) el nombre del armador;
- h) el período de validez de la garantía financiera, e
- i) una atestación del proveedor de la garantía financiera, que indique que esta garantía cumple los requisitos de la norma A2.5.2.

D. Propuestas relativas a los anexos A5-I, A5-II y A5-III

Al final del anexo A5-I, añádase el punto siguiente:

Garantía financiera para casos de repatriación

En el anexo A5-II, bajo el título *Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I*, añádase después del punto 14 el punto siguiente:

15. Garantía financiera para casos de repatriación (regla 2.5)

En el anexo A5-II, bajo el título *Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II*, añádase después del punto 14 el punto siguiente:

15. Garantía financiera para casos de repatriación (regla 2.5)

Al final del anexo A5-III, añádase el elemento siguiente:

Garantía financiera para casos de repatriación

Propuestas de enmienda al Código relativas a la regla 4.2 del MLC, 2006

A. *Propuestas relativas a la norma A4.2*

En el título actual de la «Norma A4.2 – Responsabilidad del armador», sustitúyase «A4.2» por «A4.2.1».

Después del párrafo 7 de la actual norma A4.2, añádase el texto siguiente:

8. La legislación nacional deberá prever que el sistema de garantía financiera destinado a asegurar que el pago de la indemnización prevista en el párrafo 1, b) de la presente norma resultante de reclamaciones contractuales, definidas en la norma A4.2.2 cumpla con los siguientes requisitos mínimos:

- a) la indemnización contractual, cuando está prevista en el acuerdo de empleo de la gente de mar y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado c) del presente párrafo, se deberá pagar en su totalidad y sin demora;
- b) no deberán ejercerse presiones para la aceptación de un pago inferior a la suma contractual;
- c) cuando las características de la discapacidad prolongada de un marino dificulten evaluar la indemnización total a la que puede tener derecho, se deberán efectuar un pago o varios pagos provisionales para evitar que se encuentre en una situación de precariedad indebida;
- d) de conformidad con la regla 4.2, párrafo 2, la gente de mar deberá recibir el pago sin perjuicio de otros derechos legales, pero el armador podrá deducir dicho pago de cualquier otra indemnización resultante de cualquier otra reclamación presentada por la gente de mar contra el armador y relacionada con el mismo incidente, y
- e) toda reclamación contractual de indemnización podrá presentarla directamente la gente de mar interesada, o su pariente más cercano, un representante de la gente de mar o un beneficiario designado.

9. La legislación nacional deberá velar por que la gente de mar reciba un preaviso para notificar que se va a anular o rescindir la garantía financiera del armador.

10. La legislación nacional deberá velar por que el proveedor de la garantía financiera notifique a la autoridad competente del Estado del pabellón que se ha anulado o rescindido la garantía financiera del armador.

11. Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su pabellón lleven a bordo un certificado u otras pruebas documentales de garantía financiera expedido por el proveedor de la misma. Una copia de dichos documentos deberá exponerse en un lugar bien visible y accesible a la gente de mar. Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberá llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor.

12. La garantía financiera no deberá finalizar a menos que el proveedor lo haya notificado con 30 días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón.

13. La garantía financiera deberá prever el pago de todas las reclamaciones contractuales incluidas en su cobertura que se presenten durante el período de validez del documento.

14. El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deben contener la información requerida en el anexo A4-I. Deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés.

Añádanse el título y texto siguientes después de la actual norma A4.2:

Norma A4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales

1. A los efectos de la norma A4.2.1, párrafo 8, y de la presente norma, el término «reclamación contractual» designa toda reclamación relativa a los casos de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo o en un convenio colectivo de la gente de mar.

2. El sistema de garantía financiera previsto en la norma A4.2.1, párrafo 1, b), podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo u otro régimen similar. El Miembro determinará la modalidad del sistema, previa consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar interesadas.

3. La legislación nacional deberá velar por que existan disposiciones eficaces para la recepción, tramitación y resolución imparcial de las reclamaciones contractuales relacionadas con las indemnizaciones previstas en la norma A4.2.1, párrafo 8 a través de procedimientos rápidos y equitativos.

B. Propuestas relativas a la pauta B4.2

En el título actual «Pauta B4.2 – Responsabilidad del armador», sustitúyase «B4.2» por «B4.2.1».

En el párrafo 1 de la actual pauta B4.2, sustitúyase «norma A4.2» por «norma A4.2.1».

Después del párrafo 3 de la actual pauta B4.2, añádanse el título y el texto siguientes:

Pauta B4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales

1. La legislación nacional debería prever que las partes que participen en el pago de una reclamación contractual podrán utilizar el modelo de finiquito y de recibo liberatorio que figura en el anexo B4-I.

C. *Propuestas para añadir nuevos anexos*

Después del anexo A2-I, añádase el siguiente anexo:

ANEXO A4-I

Pruebas de garantía financiera en virtud de la regla 4.2

El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera exigidos con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 14 de la norma A4.2.1 deberán incluir la siguiente información:

- a) el nombre del buque;
- b) el puerto de matrícula del buque;
- c) el distintivo de llamada del buque;
- d) el número OMI del buque;
- e) el nombre y la dirección del proveedor o de los proveedores de la garantía financiera;
- f) los datos de contacto de las personas o de la entidad responsable de tramitar las reclamaciones contractuales de la gente de mar;
- g) el nombre del armador;
- h) el período de validez de la garantía financiera, e
- i) una atestación del proveedor de la garantía financiera que indique que esta garantía financiera cumple los requisitos de la norma A4.2.1.

Después del anexo A4-I, añádase el siguiente anexo:

ANEXO B4-I

Modelo de finiquito y de recibo liberatorio
 mencionado en la pauta B4.2.2

Buque (nombre, puerto de matriculación y número OMI):

Incidente (lugar y fecha):

Marino/heredero legítimo/persona a cargo:

Armador:

El abajo firmante [marino] [heredero legítimo y/o persona a cargo del marino] *, reconoce por la presente haber recibido como finiquito la suma de [moneda e importe] en cumplimiento de la obligación del armador de pagar una indemnización contractual por lesión corporal y/o muerte en virtud de las condiciones [de su empleo] [del empleo del marino] * y por la presente hace constar que el armador queda eximido de sus obligaciones en virtud de dichas condiciones.

El pago se efectúa sin admisión de responsabilidad ante cualquier reclamación y se acepta sin perjuicio del derecho del abajo firmante [marino/heredero legítimo y/o persona a cargo

del marino] * a presentar una reclamación por vía legal, por negligencia, daño o violación de una obligación legal o cualquier otra reparación legal que pueda invocarse a consecuencia del incidente arriba mencionado.

Fecha:

Marino/heredero legítimo/persona a cargo del marino:

Firma:

Aceptación:

Armador/Representante del armador:

Firma:

Proveedor de la garantía financiera/Representante del armador:

Firma:

* Táchese según corresponda.

D. Propuestas relativas a los anexos A5-I, A5-II y A5-III

Al final del anexo A5-I, añádase el punto siguiente:

Garantía financiera relacionada con la responsabilidad de los armadores

En el anexo A5-II, bajo el título *Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I*, añádase después del último punto el punto siguiente:

16. Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador (regla 4.2)

En el anexo A5-II, bajo el título *Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II*, añádase después del último punto el punto siguiente:

16. Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador (regla 4.2)

Al final del anexo A5-III, añádase el siguiente elemento:

Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador

Anexo II

Texto final de las resoluciones

Resolución sobre las medidas transitorias relativas a la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, en relación con los requisitos de garantías financieras respecto del abandono de la gente de mar y con la responsabilidad de los armadores

El Comité Tripartito Especial establecido por el Consejo de Administración en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006,

Habiéndose reunido en Ginebra del 7 al 11 de abril de 2014,

Habiendo considerado y adoptado enmiendas al Código del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006,

Reconociendo que dichas enmiendas deben ser sometidas a la Conferencia Internacional del Trabajo para su aprobación de conformidad con el artículo XV del Convenio,

Observando que las enmiendas establecen medidas para asegurar que se proporcione un sistema expedito y eficaz de garantía financiera de asistencia a la gente de mar en caso de abandono y una garantía financiera para atender las reclamaciones de la gente de mar por indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada debida a un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales,

Observando que las enmiendas requerirán adiciones importantes a la documentación prevista en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, en particular a las partes I y II de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima,

Subrayando que las enmiendas no tienen por objetivo afectar la validez de los certificados de trabajo marítimo o de las declaraciones de conformidad laboral marítima ya emitidas al momento de la entrada en vigor de las enmiendas;

1. Solicita a los Miembros que reconozcan la necesidad de un período de transición para emitir o renovar los certificados de trabajo marítimo y las declaraciones de conformidad laboral marítima de acuerdo con los requisitos del Convenio enmendado;

2. Solicita asimismo a los Miembros que reconozcan que la entrada en vigor de las enmiendas no deberá invalidar de manera alguna los certificados de trabajo marítimo o las declaraciones de conformidad laboral marítima regularmente emitidos con anterioridad, de conformidad con el Convenio, y que todavía estén vigentes;

3. Urge a los Miembros a garantizar que los certificados de trabajo marítimo y las declaraciones de conformidad laboral marítima sean expedidos o renovados en cumplimiento con los requisitos del Convenio enmendado en los buques que enarbolan su pabellón, a más tardar en el momento de la primera inspección para la renovación realizada después de la entrada en vigor de las enmiendas;

4. Señala a los Miembros que las medidas de transición mencionadas se refieren solamente a los certificados de trabajo marítimo y las declaraciones de conformidad laboral marítima y que su objetivo no es de manera alguna afectar los derechos y obligaciones de los Miembros, de la gente de mar y de los armadores, incluyendo la obligación de garantizar que todos los buques estén cubiertos por una garantía financiera de conformidad con el Convenio enmendado desde el momento en que las enmiendas entren en vigor;

5. Solicita a los Miembros, incluso en ejercicio del control del Estado del puerto, que reconozcan los certificados de trabajo marítimo y las declaraciones de conformidad laboral marítima que todavía son válidos de conformidad con el Convenio hasta el momento de la primera inspección de renovación en virtud de la entrada en vigor de las enmiendas.

Resolución relativa a las reuniones regulares del Comité Tripartito Especial

El Comité Tripartito Especial establecido por el Consejo de Administración en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, habiéndose reunido en Ginebra del 7 al 11 de abril de 2014,

Observando la larga y particular historia del sector marítimo en el seno de la OIT y la importante contribución del mismo en el tratamiento de cuestiones laborales clave en el marco de una industria naviera globalizada lo cual asegura que las actividades de la OIT sigan siendo pertinentes para la realidad de la industria naviera global,

Observando que el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 ha sido citado como el cuarto pilar del sistema regulatorio marítimo, siendo los otros los Convenios SOLAS, MARPOL y STCW de la OMI,

Observando el deseo, desde la adopción del Acuerdo de Ginebra, de tener la capacidad de adaptar y revisar la aplicación y eficacia del Convenio de manera regular,

Recordando la obligación del Comité Tripartito Especial de mantener el Convenio en permanente revisión y la necesidad de que el Comité Tripartito Especial provea un foro de consulta en virtud del artículo VII para aquellos Miembros en los que no existan organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar,

Considera que los próximos tres años serán cruciales para asegurar la aplicación efectiva del Convenio,

Observando la evolución continua y los desarrollos técnicos en la industria naviera y la importancia de tener en cuenta los aspectos laboral y social para asegurar el trabajo decente de la gente de mar que constituye la tripulación de la flota mundial,

Observando la importancia de la eficacia del Convenio para el régimen regulatorio marítimo mundial, la industria naviera, la gente de mar y la comunidad toda dado que el 90 por ciento del comercio se transporta por mar,

Solicita que se pongan a disposición un presupuesto y los recursos adecuados para mantener reuniones regulares del Comité durante los próximos tres años, debiendo revisarse la frecuencia de estas reuniones después de este período inicial, e

Invita al Director General a que garantice que se asignen los recursos adecuados para mantener la pertinencia y aplicación efectiva del Convenio en el futuro a través de reuniones regulares del Comité.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Chairperson of the first meeting of the Special Tripartite Committee
Maritime Labour Convention, 2006
Président de la première réunion de la Commission tripartite spéciale
de la convention du travail maritime, 2006
Presidente de la primera reunión del Comité Tripartito Especial
para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Mr Naim NAZHA
Executive Director
Marine Personnel Standards
Pilotage and Medicine
Transport Canada
330 Sparks Street
OTTAWA K1A 0N8
Canada

Government representatives
Représentants des gouvernements
Representantes de los gobiernos

ALGERIA ALGÉRIE ARGELIA

M. Mourad BOUKADOUM
Conseiller
Mission permanente de la République algérienne démocratique et populaire
Route de Lausanne, 306
1293 BELLEVUE
Suisse

**ANTIGUA AND BARBUDA ANTIGUA-ET-BARBUDA
ANTIGUA Y BARBUDA**

Capt. Wiston Lloyd CHIN
Marine Surveyor
Department of Marine Services/Merchant Shipping
Dickenson Bay and Popeshead Streets
PO Box 1394
SAINT JOHN'S
Antigua-et-Barbuda

Ms Jasmin DENHOORN
DNV GL SE
Antigua and Barbuda Flag Administration
Brooktorkai, 18
HAMBURG 20457
Allemagne

Capt. William Desmond HOWELL
Antigua and Barbuda Department of Marine Services
Dickenson Bay & Popeshead Streets
PO Box 1394
SAINT JOHN'S
Antigua-et-Barbuda

AUSTRALIA AUSTRALIE

Mr David GARNER
Minister Counsellor (Labour)
Permanent Mission of Australia
Chemin des Fins 2
1211 GENÈVE 19
Suisse

Mr Allan SCHWARTZ
General Manager
Australian Maritime Safety Authority
82, Northbourne Avenue
BRADDON, ACT 2612
Australie

AZERBAIJAN AZERBAÏDJAN AZERBAIYÁN

Mr Nasib KARIMOV
Ministry of Labour and Social Protection
85, S. Asgarova St
BAKU 1009
Azerbaïdjan

Mr Arif HUSEYNOV
Ministry of Labour and Social Protection
85, S. Asgarova St
BAKU 1009
Azerbaïdjan

BAHAMAS

Ms Bernadette BUTLER
Minister-Counsellor
Permanent Mission of the Commonwealth of the Bahamas
Chemin Louis-Dunant 15b
1202 GENÈVE
Suisse

Mr Don Granville BUTLER
Third Secretary
Permanent Mission of the Commonwealth of the Bahamas
Chemin Louis-Dunant 15b
1202 GENÈVE
Suisse

Capt. Dwain HUTCHINSON
Deputy Director
Bahamas Maritime Authority – London
Shirlaw House
NASSAU
Bahamas

Ms Rhoda JACKSON
Permanent Representative
Permanent Mission of the Commonwealth of the Bahamas
Chemin Louis-Dunant 15b
1202 GENÈVE
Suisse

BANGLADESH

Mr Mohammed Zakiur RAHMAN BHUIYAN
Director-General
Department of Shipping, Ministry of Shipping
141–143, Mitijheel C/A, 8th Floor
DHAKA 1000
Bangladesh

BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA

M. Johan VAN STEEN
Conseiller général
SPF Mobilité et transports – Transport maritime
Rue du Progrès, 56
BRUXELLES 1210
Belgique

BENIN BÉNIN

M. Y.T. Fabrice METONWAHO
Juriste
Direction marine marchande
Boulevard de la Marina
Zone portuaire
01 BP 1234 COTONOU
Bénin

M. B. Thomas ZOUNTCHEME
Chef
Service exploitation maritime et portuaire
Direction marine marchande
Boulevard de la Marina
Zone portuaire
01 BP 1234 COTONOU
Bénin

BRAZIL BRÉSIL BRASIL

Mr Francisco FIGUEIREDO DE SOUZA
Secretary
Permanent Mission of Brazil
Chemin Louis-Dunant 15, 6th Floor
1202 GENÈVE
Suisse

BULGARIA BULGARIE

Capt. Georgi CVETKOV
Executive Director of Executive Agency
Bulgarian Maritime Administration
9, Diakon Ignatii St
SOFIA 1000
Bulgarie

BURKINA FASO

M^{me} Marie Christiane BALIMA SUMBUGMA
Chargée de mission
Ministère chargé des transports
03 BP 7011 OUAGADOUGOU
Burkina Faso

CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN

M. Francis NGANTCHA
Ministre conseiller
Mission permanente de la République du Cameroun
Avenue de France, 23
1202 GENÈVE
Suisse

M^{me} Scholastique NGONO
Chef de la Division des normes et de la coopération internationale du travail
Ministère du Travail et de la Sécurité sociale
YAOUNDÉ
Cameroun

M^{me} Emilie SIMO BANSI
Sous-directrice du transport maritime, fluvial et lacustre
Ministère des Transports
YAOUNDÉ
Cameroun

CANADA CANADÁ

Ms Julie BÉDARD
Manager, Pilotage and Policy
Transport Canada
330 Sparks Street
OTTAWA, Ontario
Canada

Mr Bruno DUGUAY
Manager
Engineering Certification and Personnel Safety
Transport Canada
330 Sparks Street
OTTAWA, Ontario
Canada

Mr Naim NAZHA
Executive Director
Marine Personnel Standards
Pilotage and Medicine
Transport Canada
330 Sparks Street
OTTAWA K1A 0N8
Canada

CHINA CHINE

Mr Dongwen DUAN
Counsellor
Permanent Mission of P.R. China to the United Nations
11, Chemin de Surville
1213 PETIT-LANCY
Suisse

Mr Suzhong GAO
Counsellor
Permanent Mission of P.R. China to the United Nations
11, Chemin de Surville
1213 PETIT-LANCY
Suisse

Ms Feixia LI
Ministry of Human Resources and Social Security
3, Hepingli Ahongjie
BEIJING 100716
Chine

Mr Jianhua SHANG
Deputy Director-General
Labour Inspection Bureau
Ministry of Human Resources and Social Security
12, Hepingli Ahongjie
BEIJING 100716
Chine

Mr Feng TIAN
First Secretary
Permanent Mission of P.R. China to the United Nations
11, Chemin de Surville
1213 PETIT-LANCY
Suisse

Mr Hongwei WANG
Director
Department of International Cooperation
Ministry of Transport
11, Jianguomennei Ave
BEIJING 100736
Chine

Mr Limin YANG
Senior Engineer
China Classification Society
CCS Manson 9 Dongzhimen Nan Da Jie
BEIJING 100007
Chine

Mr Hongjiang YU
Consultative Director
Maritime Safety Administration
11, Jianguomennei Ave
BEIJING 100736
Chine

Mr Yongbing ZHENG
Captain
Guangdong Maritime Safety Administration
R620 No. 47 Yile Street Haizhu District
GUANGDONG 510260
Chine

Mr Kexin ZHU
Officer
Maritime Safety Administration
11 Jianguomennei Ave
BEIJING 100736
Chine

COMOROS COMORES COMORAS

M. Mohamed Dhakoine ABDOU
Secrétaire général
Ministère des Transports
Route d'Itrambouni
MORONI
Comores

M. Ahmed Moussoune ABDOUL-HAD
Conseiller
Ministère des Transports
Route d'Itrambouni
MORONI
Comores

COSTA RICA

Sr. Christian GUILLERMET-FERNÁNDEZ
Encargado de negocios
Embajador, Representante Permanente Alterno
Misión Permanente de la República de Costa Rica
Avenue de France, 23
1202 GENÈVE
Suisse

Sr. Norman LIZANO
Ministro Consejero
Misión Permanente de la República de Costa Rica
Avenue de France, 23
1202 GENÈVE
Suisse

Sra. Roxana TINOCO
Consejera
Misión Permanente de la República de Costa Rica
Avenue de France, 23
1202 GENÈVE
Suisse

CÔTE D’IVOIRE

M. Kouadio Alphonse KONAN
Directeur des gens de mer
Ministère des Transports
Direction générale des affaires maritimes et portuaires
Cité administrative Plateau
BP V 67 ABIDJAN
Côte d’Ivoire

CYPRUS CHYPRE CHIPRE

Mr Costas COSTARAS
Senior Marine Surveyor
Department of Merchant Shipping
Ministry of Communication and Works
Kyllinis Street
LEMESOS 4007
Chypre

Mr John PALATES
Marine Suveyor
Department of Merchant Shipping
Ministry of Communication and Works
Kyllinis Street
LEMESOS 4007
Chypre

CONGO

M. Martin Parfait Aimé COUSSOUD-MAVOUNGOU
Ministre
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Eric FRANCK-DIBAS
Armateur Socotram
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Olivier HANKENNE
Armateur OSM
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Sébastien LEBRETON
Armateur Rkoffshore Congo
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Louis Marie MAKAYA
Attaché chargé de l'administration des gens de mer
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Omer MAKOUMBOU
Chef du secrétariat du Cabinet du ministre
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Antoine MBAMA
Attaché de presse adjoint du ministre
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Bernard MBEMBA
Conseiller
Mission permanente de la République du Congo
Rue Chabrey, 8 (1^{er} étage)
1202 GENÈVE
Suisse

M. Jean Félix MOUTHOU-D-CHIKAYA
Directeur général de la marine marchande
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Luc Blanès NGOMA
Chargé de mission à la communication du ministre
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Alphonse OKO-OKANDZE
Chargé de mission auprès du DIGEMAR
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Ibrahim TALL
Prestataire de services des gens de mer
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Ms Henriette Bytoft FLÜGGE
Head of Division
Danish Maritime Authority
Carl Jacobsens Vej 31
VALBY 2500
Danemark

Mr Alexander MILAN
Legal Adviser
Danish Maritime Authority
Carl Jacobsens Vej 31
VALBY 2500
Danemark

Ms Birgit SØLLING OLSEN
Deputy Director-General
Danish Maritime Authority
Carl Jacobsens Vej 31
VALBY 2500
Danemark

DJIBOUTI

S.E. l'Ambassadeur Mohamed Siad DOUALEH
Mission permanente de la République de Djibouti
Chemin Louis-Dunant, 19
1202 GENÈVE
Suisse

EGYPT EGYPT EGIPTO

Ms Hala Amir ELTAHER ABDALLA
Labour Counsellor
Permanent Mission of the Arab Republic of Egypt
47ter Route de Florissant
1206 GENÈVE
Suisse

Ms Hemat MOHAMED ABOU ELAZAYEM
Maritime Labour Research
Ministry of Maritime Transport
4, Plotemy St
ALEXANDRIA 21514
Egypte

Ms Atiat SAYED MAHMOUD
Second Researcher in International Labour Standards
Ministry of Manpower and Migration
3, Youssef Abass St
Nasr City
LE CAIRE
Egypte

FINLAND FINLANDE FINLANDIA

Mr Harri HALME
Senior Safety Officer
Adviser
Ministry of Social Affairs and Health
PO Box 33
00023 HELSINKI
Finlande

Mr Niklas RÖNNBERG
Managing Director
Finnish Governmental Seamen's Service
Ministry of Employment and the Economy
PO Box 32
00023 HELSINKI
Finlande

Ms Susanna SIITONEN
Government Counsellor
Ministry of Employment and the Economy
PO Box 32
00023 HELSINKI
Finlande

FRANCE FRANCIA

M. Yann BECOUARN
Sous-directeur des gens de mer et de l'enseignement maritime
Direction des affaires maritimes
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie
Grande Arche-Paroi Sud
Tour Pascal A et B
92055 LA DÉFENSE
France

M. Alain MOUSSAT
Adjoint au sous-directeur des gens de mer et de l'enseignement maritime
Direction des affaires maritimes
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie
Grande Arche-Paroi Sud
Tour Pascal A et B
92055 LA DÉFENSE
France

GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Mr Mathias MAUL-SARTORI
Richter am Arbeitsgericht
Federal Ministry of Labour and Social Affairs
Wilhelmstrasse, 49
BERLIN 10117
Allemagne

Ms Claudia NEUBARTH
Intern
Permanent Mission of Germany
Chemin du Petit-Saconnex, 28c
1211 GENÈVE 19
Suisse

Mr Paul PETERS
Intern
Permanent Mission of Germany
Chemin du Petit-Saconnex, 28c
1211 GENÈVE 19
Suisse

Mr Moritz WECKMANN
Second Secretary
Federal Ministry of Labour and Social Affairs
Wilhelmstrasse, 49
BERLIN 10117
Allemagne

GREECE GRÈCE GRECIA

Ms Vasiliki ANTONAKOU
Lieutenant of the Hellenic Coast Guard
Hellenic Ministry of Shipping, Maritime Affairs and the Aegean
Seafarer's Labour Directorate
Akti Vasiliadi (Gate E1–E2)
PIRAEUS 18510
Grèce

Ms Marina CHARALAMPOUS
Senior Official
Hellenic Ministry of Shipping, Maritime Affairs and the Aegean
Seafarer's Labour Directorate
Akti Vasiliadi (Gate E1–E2)
PIRAEUS 18510
Grèce

Mr Nikolaos MATOULAS
Lieutenant Commander of the Hellenic Coast Guard
Hellenic Ministry of Shipping, Maritime Affairs and the Aegean
Directorate for Shipping Policy and Development
Akti Vasiliadi (Gate E1–E2)
PIRAEUS 18510
Grèce

HUNGARY HONGRIE HUNGRÍA

Mr József Kristián JÁRAI
National Labour Office
Fehér út 10
BUDAPEST 1106
Hongrie

Mr Iván VASS
Captain
Ministry of National Development
Fô U. 44-50
BUDAPEST P.O.B. 1
Hongrie

INDIA INDE

Mr Gautam CHATTERJEE
Director-General of Shipping
Directorate General of Shipping, Mumbai
9th Floor, Beta Building, I-Think Techno Campus, Kanjurmarg (East)
MUMBAI 400042
Inde

Mr Bala Krishnan KRISHNAMOORTHY
Deputy Secretary
Ministry of Shipping
Transport Bhawan
1 Parliament St
NEW DELHI 110001
Inde

Dr Rajesh RANJAN
Counsellor
Permanent Mission of India
Rue du Valais 9, 6th Floor
1202 GENÈVE
Suisse

Dr Vishnu Vardhan REDDY
Second Secretary
Permanent Mission of India
Rue du Valais 9, 6th Floor
1202 GENÈVE
Suisse

INDONESIA INDONÉSIE

Mr Reytman ARUAN
Deputy Director (Alternate Head of Delegation)
Ministry of Manpower and Transmigration
JAKARTA
Indonésie

Mr Arsi Dwinugra FIRDAUSY
First Secretary
Permanent Mission of the Republic of Indonesia
Rue de Saint-Jean, 16
Case postale 2271
1211 GENÈVE 2
Suisse

Ms Lena KURNIAWATI
Head of Section
Ministry of Manpower and Transmigration
JAKARTA
Indonésie

Ms Difla OKTAVIANA
Staff
Ministry of Manpower and Transmigration
JAKARTA
Indonésie

Ms Retna PRATIWI
Deputy Director (Head of Delegation)
Ministry of Manpower and Transmigration
JAKARTA
Indonésie

Ms Poppy SARTIKA
Staff
Ministry of Manpower and Transmigration
JAKARTA
Indonésie

Mr Rendra SETIAWAN
Head of Section
Ministry of Manpower and Transmigration
JAKARTA
Indonésie

Mr Rajuman SIBARANI
Head of Section
Ministry of Manpower and Transmigration
JAKARTA
Indonésie

Mr Guntur WITJAKSONO
Director
Ministry of Manpower and Transmigration
JAKARTA
Indonésie

**IRAN, ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN, RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D’
IRAN, REPÚBLICA ISLÁMICA DEL**

Mr Reza MORTEZAEI
Senior Expert, International Relations Studies
Ministry of Cooperatives, Labour and Social Welfare
No. 266, Beheshti
PO Box 15875-3178
TEHRAN 1576653517
République islamique d’Iran

Mr Abbas TAVAZONI ZADEH
Senior Legal Expert
Ports and Maritime Organization
No. 1, Southern Didar St, Haghani Exp. Way, Vanak Sq.
TEHRAN 151863111
République islamique d’Iran

IRELAND IRLANDE IRLANDA

Mr Thomas O'CALLAGHAN
Marine Survey Office
Department of Transport, Tourism and Sports
Leeson Lane
DUBLIN 2
Irlande

ISRAEL ISRAËL

Mr Admoned SHADA
Ministry of Transportation
Palyam 15 A' kiriat hamimshala
806 HAIFA
Israël

Mr Edmond SHEHADEH
Senior Coordinator for Manpower Sea Force
Administration of Shipping and Ports (ASP)
Ministry of Transportation
Palyam 15 A' kiriat hamimshala
806 HAIFA
Israël

Mr Elipas TANZMAN
Ministry of Transportation
Palyam 15 A' kiriat hamimshala
806 HAIFA
Israël

Mr Pinhas TANZMAN
Deputy Director, Marine Manpower, Administration and Management
Administration of Shipping and Ports (ASP)
Ministry of Transportation
Palyam 15 A' kiriat hamimshala
806 HAIFA
Israël

ITALY ITALIE ITALIA

Mr Giuseppe ALATI
Head, Integrated Management Systems Unit
Ministry of Infrastructure and Transport
Viale Dell'Arte, 16
ROME 00144
Italie

Dr Stefania MOLTONI
Head of Seafarers Office
Ministry of Infrastructure and Transport
Viale Dell'Arte, 16
ROME 00144
Italie

JAPAN JAPON JAPÓN

Mr Masakuni HIRASHIMA
Permanent Mission of Japan
3, Chemin des Fins
1218 GRAND-SACONNEX
Suisse

Mr Tomohisa KIUCHI
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
2-1-3 Kasumigascki, Chiyoda-ku
TOKYO 100-8918
Japon

Mr Setsuo NOMURA
Special Researcher
Japan Maritime Center
4-5, Kojimachi, Chiyoda-ku
TOKYO 102-0083
Japon

Mr Hideto ORIHARA
Permanent Mission of Japan
3, Chemin des Fins
1218 GRAND-SACONNEX
Suisse

Capt. Naoki SAITO
Nippon Kaiji Kyokai
4-7, Kioi-Cho, Chiyoda-ku
TOKYO 102-8667
Japon

Mr Keisuke TANAKA
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
2-1-3 Kasumigascki, Chiyoda-ku
TOKYO 100-8918
Japon

**KOREA, REPUBLIC OF CORÉE, RÉPUBLIQUE DE
COREA, REPÚBLICA DE**

Prof. Yeong-Woo JEON
Korean Institute of Maritime and Fisheries Technology
367 Haeyang-Ro, Yeongdo-Gu
BUSAN
République de Corée

Mr Yong-Han PARK
Deputy Director
Ministry of Oceans and Fisheries
Dasom 2-Ro
SEJONG 339-012
République de Corée

LATVIA LETTONIE LETONIA

Mr Artūrs OŠS
Head of Maritime Safety Inspectorate
Maritime Administration of Latvia
Representative
5 Trijadibas Street
RIGA 1048
Lettonie

LIBERIA LIBÉRIA

Ms Margaret C. ANSUMANA
Senior Deputy Commissioner
Liberia Maritime Authority

Mr Michael DAVIES-SEKLE
Vice-President, Marine Investigations and
Asst General Counsel
For the Deputy Commissioner of Maritime Affairs
Republic of Liberia
8619 Westwood Center Drive, Suite 300
VIENNA, Virginia 22182
Etats-Unis

Mr Cedric DESOUZA
Manager, Maritime Labor and Plans Review
Liberian International Ship and Corporate Registry
8619 Westwood Center Drive, Suite 300
VIENNA, Virginia 22182
Etats-Unis

Mr David PASCAE
Senior Vice President, Maritime Operations
Liberian International Ship and Corporate Registry
8619 Westwood Center Drive, Suite 300
VIENNA, Virginia 22182
Etats-Unis

LITHUANIA LITUANIE LITUANIA

Mr Evaldas ZACHAREVICIUS
Lithuanian Maritime Safety Administration
J Janonio 24
92251 KLAIPEDA
Lituanie

LUXEMBOURG LUXEMBURGO

M^{me} Annabel ROSSI
Conseillère juridique
Commissariat aux affaires maritimes
Ministère de l'Economie
19-21, boulevard Royal
LUXEMBOURG L-2449
Luxembourg

M. Marc SIUDA
Conseiller social
Commissariat aux affaires maritimes
Ministère de l'Economie
19-21, boulevard Royal
LUXEMBOURG L-2449
Luxembourg

MADAGASCAR

M^{me} Annick H. ANDRIAMAMPIANINA
Représentante
Mission permanente de la République de Madagascar
Avenue de Riant-Parc, 32
1209 GENÈVE
Suisse

M. Emi-Haulain KOLA
Conseiller
Mission permanente de la République de Madagascar
Avenue de Riant-Parc, 32
1209 GENÈVE
Suisse

M^{me} Benjamina RAMANATSOA RAMARCEL
Ministre
Ministère des Transports
Jules Ramaivo Amosy
ANTANANARIVO 101
Madagascar

M^{me} Tsimiankina RANDRIANTRIMO
Assistante du directeur de la régulation
Agence portuaire, maritime et fluviale
Route des hydrocarbures
ANTANANARIVO 101
Madagascar

MALAYSIA MALAISIE MALASIA

Mr Roslan BAHARI
Labour Attaché
Permanent Mission of Malaysia
20, Route de Pre-Bois
1215 GENÈVE
Suisse

Capt. Sukhbir SINGH
Malaysia Marine Department
PO Box 12, Jalan Limbungan
PORT KLANG 42000
Malaisie

Capt. Zainol Abidin ZURADI
Malaysia Maritime Institute (IKMAL)
No. 32-3, Setiawangsa St, 11A Taman Setiawangsa
KUALA LUMPUR 54200
Malaisie

MALTA MALTE

Mr Gordon CUTAJAR
Assistant Registrar
Transport Malta – Merchant Shipping
Xatt 1-Ghassara ta l-Gheneb
MARSA MRS 1917
Malte

Mr Ivan SAMMUT
Registrar General of Shipping and Seamen
Transport Malta – Merchant Shipping
Xatt 1-Ghassara ta l-Gheneb
MARSA MRS 1917
Malte

Mr Neville SPITERI
Research and Communications Coordinator
Transport Malta – Merchant Shipping
Xatt 1-Ghassara ta l-Gheneb
MARSA MRS 1917
Malte

MARSHALL ISLANDS ILES MARSHALL ISLAS MARSHALL

Ms Elizabeth S. BOUCHARD
Maritime Policy Adviser
Republic of the Marshall Islands
Office of the Maritime Administrator
11495 Commerce Park Drive
RESTON, Virginia 20191
Etats-Unis

Capt. Giorgio DE SCIORA
Adviser
Rina Services SPA
Via Corsica, 12
GENOVA
Italie

Capt. Thomas HEINAN
Representative
Republic of the Marshall Islands
Office of the Maritime Administrator
11495 Commerce Park Drive
RESTON, Virginia 20191
Etats-Unis

Mr George SMEFJELL
Adviser
Det Norske Veritas
Veritasveien, 1
HØVIK 1322
Norvège

Mr Dinesh THAREJA
Adviser
American Bureau of Shipping
ABS Plaza, 16877 Northchase Drive
HOUSTON, Texas 77060
Etats-Unis

MAURITIUS MAURICE MAURICIO

Mr Dani APPAVE
Maritime Specialist Adviser
Ministry of Labour, Industrial Relations and Employment
Victoria House
Corner Barracks and St Louis Streets
PORT-LOUIS
Maurice

MOROCCO MAROC MARRUECOS

M. Mohamed Salim CHEIKH
Ingénieur d'Etat à la Division de la navigation maritime
Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique
Direction de la marine marchande
Boulevard Félix Houphouët Boigny
CASABLANCA
Maroc

M. Ahmed FAHMY
Administrateur des affaires maritimes à la Division
des gens de mer et de flotte
Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique
Direction de la marine marchande
Boulevard Félix Houphouët Boigny
CASABLANCA
Maroc

MOZAMBIQUE

Mr Juvenal DENGO
First Secretary
Permanent Mission of the Republic of Mozambique
Rue Gautier, 13
1201 GENÈVE
Suisse

NAMIBIA NAMIBIE

Mr Theophilus KAMBERUKA
Marine Superintendent
Ministry of Fisheries and Marine Resources
PO Box 1594
1st Street
WALVIS BAY
Namibie

Mr Bro-Matthew SHINGUADJA
Labour Commissioner
Ministry of Labour and Social Welfare
Private Bag 13367
32 Mercedes Street
Khomasdal
WINDHOEK
Namibie

Mr George TSHATUMBU
Deputy Director for Legal and International Maritime Matters
Ministry of Works and Transport
67/9 Bell Street Snyman Circle
Private Bag 12005
WINDHOEK
Namibie

NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS

Mr Wiebren VAN DIJK
Permanent Mission of the Kingdom of the Netherlands
Avenue Giuseppe-Motta, 31-33
1211 GENÈVE
Suisse

Ms Mireille VROUENRAETS
Ministry for Social Affairs and Employment
Anna van Hannoverstraat, 4
THE HAGUE 2595 BJ
Pays-Bas

NIGERIA NIGÉRIA

Mr Ahmed Leko ADAMU
Chief Maritime Labour Services
Nigeria Maritime Administration Safety Agency (NIMASA)
4, Burma Road
APAPA
Nigéria

Ms Theresa O. BRAIMAH
Director
Productivity Measurement and Standards Department
Federal Ministry of Labour and Productivity
Federal Secretariat, Abuja
ABUJA
Nigéria

Mr Aniefiok Etim ESSAH
Labour Attaché
Permanent Mission of Nigeria
Chemin de Petit-Saconnex, 28a
1209 GENÈVE
Suisse

Ms Juliana Abiodun GUNWA
Director
Maritime Labour Services
Nigeria Maritime Administration Safety Agency (NIMASA)
4, Burma Road
APAPA
Nigéria

Mr Onubuogo Clement ILLOH
Permanent Secretary
Federal Ministry of Labour and Productivity
Federal Secretariat, Phase I, Alhasi Shehu Shagari Way
ABUJA
Nigéria

NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Mr Kjetil KÅSAMOEN
Group Leader ILO/Principal Surveyor
Management Systems
DNV GL
Veritasveien 1
1322 HØVIK
Norvège

Ms Unn Caroline LEM
Senior Legal Adviser
Norwegian Maritime Authority
Smedasundet 55
5528 HAUGESUND
Norvège

Mr Silje SKJAEVESLAND
Norwegian Ministry of Trade, Industry and Fisheries
PO Box 8090 DEP
0032 OSLO
Norvège

Mr Haakon STORHAUG
Senior Adviser
Norwegian Maritime Directorate
Smedasundet 55
5528 HAUGESUND
Norvège

OMAN OMÁN

Mr Faisal AL-FARSI
Head of Section of Maritime Organization
Ministry of Transport and Communications
Director-General, Maritime Affairs
Oman

Mr Abdulla Murad Ali AL-MULLAHI
Director of International Organizations and
External Relations Department
Oman

Mr Abdelazeez Hamd AL-REWAHI
Assistant Director of Legal Department
Oman

PANAMA PANAMÁ

Sra. Mayte Elisa BURGOS VALDÉS
Jefa de Asuntos Laborales Marítimos
Autoridad Marítima de Panamá
Avenida Omar Torrijos Herrera, Corregimiento Ancón
PANAMÁ 0843 Balboa Ancón
Panama

Sr. Alejandro MENDOZA GANTES
Consejero
Misión Permanente de la República de Panamá
72, Rue de Lausanne
1205 GENÈVE
Suisse

Sra. Giovanna VILLAMONTE SANTOS
Jefa Sección Trabajo Marítimo
Autoridad Marítima de Panamá
Avenida Omar Torrijos Herrera, Corregimiento Ancón
PANAMÁ 0843 Balboa Ancón
Panama

PERU PÉROU PERÚ

Sr. Oxal ÁVALOS
Asesor del Despacho Ministerial
Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo
Avenida Salaverry, 655 Jesús María
LIMA 11
Pérou

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr Hans Leo CACDAC
Administrator
Philippine Overseas Employment Administration
Ortigas Avenue
Corner EDSA
MANDALUYONG CITY
Philippines

Mr Reynaldo CATAPANG
Executive Director
Office of the Undersecretary for Migrant Workers' Affairs
Department of Foreign Affairs

Mr Enrico T. FOS
Minister and Consul
Permanent Mission of the Philippines
Avenue Blanc, 47
1202 GENÈVE
Suisse

Mr Ericson IGUAL
Conciliator/Mediator
National Conciliation and Mediation Board
Department of Labor and Employment
Arcadia Building, Quezon Ave
QUEZON CITY 1104
Philippines

Ms Emily Kristine VILLANUEVA-DESCALLAR
Legal Officer
Office of the Undersecretary for Migrant Workers' Affairs
Department of Foreign Affairs

POLAND POLOGNE POLONIA

Mr Pawel KREZEL
Chief Expert
Ministry of Infrastructure and Development
Wspolna 2/4
WARSAW 00-926
Pologne

Ms Magdalena NOJSZEWSKA-DOCHEV
First Secretary
Permanent Mission of the Republic of Poland
Chemin de l'Ancienne-Route, 15
1218 GRAND-SACONNEX
Suisse

PORTUGAL

Ms Carlota Leitão CORREIA
Chefe de Divisão
Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos
Av. Brasília
LISBOA 1449-030
Portugal

Mr José ROSA MACEDO
Director de Serviços de Condições de Trabalho
Direcção-Geral do Emprego e das Relações de Trabalho
Praça de Londres, 2-8º
LISBOA 1049-056
Portugal

QATAR

Mr Ghanem AL-MARRI
Representative of the Ministry of Labour and Social Affairs
Permanent Mission of the State of Qatar
Avenue du Bouchet, 27-29
1209 GENÈVE
Suisse

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

Mr Sergey ARISTOV
Deputy Minister of Transport

Mr Arsen BOGATUREV
Third Secretary
Permanent Mission of the Russian Federation
Avenue de la Paix, 15
1211 GENÈVE 20
Suisse

Ms Elena LAVRENTIEVA
Vice-Rector of Education and Methodic Association
for Education in the Field of Water Transport Operation
Admiral Makarov State University of Maritime
and Inland Shipping
15 A Kosaya Linia
SAINT-PETERSBURG 199106
Fédération de Russie

Ms Diana KONKOVA
Deputy Head of Division
Department of Wage, Labour Relationships and
Social Partnership
Ministry of Labour and Social Protection
21, Ilyinka St, GSP-4
127994 MOSCOW
Fédération de Russie

Mr Stepan KUZMENKOV
Counsellor
Permanent Mission of the Russian Federation
Avenue de la Paix, 15
1211 GENÈVE 20
Suisse

Ms Olga SCHEGLOVSKAYA
Deputy Director of Administrative Department
Ministry of Transport

Mr Stanislav STEPANOV
Senior Adviser of the Section of International Cooperation
Ministry of Labour and Social Security
21, Ilyinka St, GSP-4
127994 MOSCOW
Fédération de Russie

Mr Pavel ZEMLIANSKIY
Deputy Director of Maritime Management Department
Federal Autonomous Department Institution
Russian Maritime Shipping Register
8, Dvortzovaya Nab.
SAINT-PETERSBURG
Fédération de Russie

**SAINT VINCENT AND THE GRENADINES SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES
SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS**

Mr Steve DULIC
Technical Manager
Saint Vincent and the Grenadines Maritime Administration
8, Avenue de Frontenex
1207 GENÈVE
Suisse

Ms Gordana IVANOVIC
Legal Adviser
Saint Vincent and the Grenadines Maritime Administration
8, Avenue de Frontenex
1207 GENÈVE
Suisse

SENEGAL SÉNÉGAL

M^{me} Ramatoulaye Niang FALL
Inspectrice du travail et de la sécurité sociale
Chef de la Division des relations internationales du travail

M. El Hadji Aboubacar Cyrille Joseph FAYE
Directeur des gens de mer et du travail maritime et de la formation
Agence nationale des affaires maritimes (ANAM)
12 avenue Faïdherbe x Rue Vincens
DAKAR BP 4032
Sénégal

SINGAPORE SINGAPOUR SINGAPUR

Mr Zi Wei Glendon GOH
Assistant Manager (Seafarers Management)
The Maritime and Port Authority of Singapore
Adviser
460 Alexandra Road, #21-00 PSA Building
SINGAPORE 119963
Singapour

Mr Yew Guan LIM
Deputy Director of Shipping and Marine
The Maritime and Port Authority of Singapore
460 Alexandra Road, #21-00 PSA Building
SINGAPORE 119963
Singapour

Mr Martin MARINI
General Counsel
The Maritime and Port Authority of Singapore
460 Alexandra Road, #21-00 PSA Building
SINGAPORE 119963
Singapour

SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA

Mr Nigel CAMPBELL
Executive Head
Centre for Ships – South African Maritime Safety Authority
1A Momewood Road
PORT ELIZABETH 6070
Afrique du Sud

Mr Ronald Siphu Jama MBATHA
Head, Maritime Legislation
South African Maritime Safety Authority
146, Lunnon Road
PRETORIA 0183
Afrique du Sud

Ms Mapatliseng RAMAEMA
Chief Director, Maritime Policy
National Department of Transport
159, Aerum Building, Corner Bosman and Struben Sts
PRETORIA 0001
Afrique du Sud

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sr. Carlos BLANCO PASCUAL
Coordinador MLC, 2006 en la Dirección General de la Marina Mercante
Dirección General de la Marina Mercante
Ministerio de Fomento
Ruiz de Alarcón, 1
28071 MADRID
Espagne

Sr. Diego CANO SOLER
Consejero de Empleo y Seguridad Social
Misión Permanente de España
Avenue Blanc, 53
Case postale 201
1211 GENÈVE 20
Suisse

Sr. Rafael MARTÍNEZ MESAS
Subdirector General
Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social
Agustín de Foxa, 4
28003 MADRID
Espagne

Sr. José María PÉREZ TORIBIO
Subdirector General
Instituto Social de la Marina
Génova, 20
28004 MADRID
Espagne

SUDAN SOUDAN SUDÁN

Mr Omer Ahmed Hassan SIAM
Harbour Master
Sea Ports Corporation–Sudan
Mina Street
PO Box 531
PORT SUDAN
Soudan

SWEDEN SUÈDE SUECIA

Ms Andrea AHLBERG
Swedish Transport Agency

Ms Christina BERGSTRÖM
Ministry of Enterprise, Energy and Communications
103 33 STOCKHOLM
Suède

Mr Oskar EKÉUS
Ministry of Enterprise, Energy and Communications
103 33 STOCKHOLM
Suède

SWITZERLAND SUISSE SUIZA

M. Jean-Jacques ELMIGER
Ambassadeur
Chef des affaires internationales du travail
Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO)
Holzikofenweg, 36
3003 BERNE
Suisse

M. Reto Andreas DÜRLER
Chef de l'Office suisse de la navigation maritime
Département fédéral des affaires étrangères (SMNO)
Elisabethenstrasse, 33
4010 BÂLE
Suisse

THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA

Ms Patana BHANDHUFALCK
Minister Counsellor

TOGO

M^{me} Medede BERENA
Administratrice des affaires maritimes
Direction des affaires maritimes
Rue des Martyrs
4771 LOMÉ
Togo

M. Ekoue Lebene Gayewanou KOUEVIDJIN
Inspecteur de la navigation maritime
Direction des affaires maritimes
Rue des Martyrs
4771 LOMÉ
Togo

**TRINIDAD AND TOBAGO TRINITÉ-ET-TOBAGO
TRINIDAD Y TABAGO**

Mr John SANDY
Head of Delegation
Permanent Mission of Trinidad and Tobago
37–39 rue de Vermont
1202 GENÈVE
Suisse

Ms Simone G. YOUNG
Counsellor
Permanent Mission of Trinidad and Tobago
37–39 rue de Vermont
1202 GENÈVE
Suisse

Ms Florence JACK-JAMES
Superintendent of Mercantile Marine
Maritime Services Division
Ministry of Transport
37–39 rue de Vermont
1202 GENÈVE
Suisse

Ms Sangeeta BOONDOO
Legal Counsel II
Legal Unit
Ministry of Labour and Small Micro-Enterprise Development
37–39 rue de Vermont
1202 GENÈVE
Suisse

Mr Justin SOBION
First Secretary
Permanent Mission of Trinidad and Tobago
37–39 rue de Vermont
1202 GENÈVE
Suisse

TUNISIA TUNISIE TÚNEZ

M. Mongi JENDOUBI
Directeur adjoint de la formation maritime
Ministère du Transport
Borgine – Monplaisir
1073 TUNIS
Tunisie

M. Ali YAHMADI

Directeur central chargé du suivi des activités de la marine marchande
Office de la marine marchande et des ports
Ministère du Transport
Office de la marine marchande et des ports – Bâtiment administratif
2060 LA GOULETTE
Tunisie

TURKEY TURQUIE TURQUÍA

Mr Mustafa BAHAR

General Directorate, Acting Director of Trade Development
Turkish Grain Board
Toprak Mahsulleri Ofisi Gen Müd
Müdafaa CD. No. 81
06100 Bakanliklar-Cankaya
ANKARA
Turquie

Ms Ege Pinar BILEN

Expert
Ministry of Labour and Social Security
Inonu Vulvari, 42 Emek
ANKARA 06520
Turquie

Ms Emel ILHAN TAHAOELN

Transportation Section Manager
Turkish Grain Board General Directorate
Toprak Mahsulleri Ofisi Gen Müd
Müdafaa CD. No. 81
06100 Bakanliklar-Cankaya
ANKARA
Turquie

Mr Eren UNAL

Maritime Expert
Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications
Hakki Turaylic CD. No. 5
ANKARA
Turquie

Mr Fatih YILMAZ

Ship Inspection Expert
Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications
Hakki Turaylic CD. No. 5
ANKARA
Turquie

UKRAINE UCRANIA

Mr Yevgen LISUCMENRO

Second Secretary
Permanent Mission of Ukraine
Rue de l'Orangerie, 14
1202 GENÈVE
Suisse

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Ms Julie CARLTON
Maritime and Coastguard Agency
Spring Place, 105 Commercial Rd
SOUTHAMPTON SO15 1EG
Royaume-Uni

Mr Matt GIACOMINI
Maritime and Coastguard Agency
Spring Place, 105 Commercial Rd
SOUTHAMPTON SO15 1EG
Royaume-Uni

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Mr Jeffrey LANTZ
Director of Commercial Regulations and Standards
US Coast Guard, Department of Homeland Security
2100 Second Street SW
WASHINGTON, DC 20593
Etats-Unis

Ms Mayte MEDINA
Chief, Maritime Personnel Qualifications Division
Commercial Regulations and Standards
US Coast Guard, Department of Homeland Security
2100 Second Street SW
WASHINGTON, DC 20593
Etats-Unis

URUGUAY

Sra. Augustina CAMILLI
Segunda secretaria
Misión Permanente de la República del Uruguay
Rue de Lausanne 65, 4ème étage
1202 GENÈVE
Suisse

VIET NAM

Mr Van Cong NGUYEN
Vice Minister
Ministry of Transport
80 Tran Hung Dao
HANOI
Viet Nam

Mr Vu Hai NGUYEN
Vice General Director
Vietnam Register
18 Phamhung Road
HANOI
Viet Nam

Mr Bao Ngoc TRAN
Deputy Director General of Personnel and Organization Department
Ministry of Transport
80 Tran Hung Dao
HANOI
Viet Nam

Mr Viet Ha TRAN
Deputy Director-General
Ministry of Transport
80 Tran Hung Dao
HANOI
Viet Nam

Mr Phuc TRAN TAN
Ministry of Transport
Port Coast Company
Viet Nam

Mr Cuong TRINH
Director of Shipping and Maritime Services
Viet Nam Maritime Administration
Pham Hung St
84-4 HANOI
Viet Nam

ZAMBIA ZAMBIE

Mr Chinyanta CHIKULA
Assistant Labour Commissioner
Ministry of Labour and Social Security
Independence Avenue
LUSAKA 10101
Zambie

**Shipowners' representatives
Représentants des armateurs
Representantes de los armadores**

Mr Orlando ALLARD
Director
Maritime Chamber of Panama
PO Box 0843 01690
PANAMA CITY
Panama

Mr Lars ANDERSSON
President
Swedish Shipowners' Employer Association
Box 404
GOTHENBURG S 401 26
Suède

Mr David BAKER
Policy Adviser
International Group of P&I Clubs
3rd Floor, Peek House, 20 Eastcheap
LONDON EC3M 1EB
Royaume-Uni

M. Eric BANEL

Directeur général
Armateurs de France
47 rue de Monceau
75008 PARIS
France

Mr David BOLOMINI

International Group of P&I Clubs
3rd Floor, Peek House, 20 Eastcheap
LONDON EC3M 1EB
Royaume-Uni

Mr Gerardo A. BORROMEIO

Trustee
Filipino Shipowners' Association
7/F First Maritime Place Building
7458 Bagtikan Street
San Antonio Village
1203 MAKATI CITY
Philippines

Mr Arthur Rennie BOWRING

Managing Director
Hong Kong Shipowners' Association
12/F Queens Centre
58 Queen Road East
WANCHAI
Hong-kong, Chine

Mr Maurizio Ernesto CAMPAGNOLI

Director
Institutional and Industrial Relations
Costa Crociere SPA
Piazza Piccapietra, 48
GENOVA 16121
Italie

Ms Emily COMYN

Technical Adviser – Regulatory Affairs
International Marine Contractors Association (IMCA)
5 Grosvenor Gardens
LONDON SW1W 0AY
Royaume-Uni

Ms Sarah CERCHE

Manager, Industry Employee Relations
Australian Shipowners Association
1/4 Princes St
3207 PORT MELBOURNE
Australie

Mr Timothy CLARK

UK Manager
The Japanese Shipowners' Association
Europe District Branch
Dexter House, Royal Mint Court
LONDON EC3N 4JR
Royaume-Uni

Mr Sophoclis CONSTANTINOU
Executive Officer
Cyprus Shipping Chamber
6, Regas Fereos St
3095 LIMASSOL
Chypre

Mr Joseph J. COX
President
Chamber of Shipping of America
1730 M Street NW, Suite 407
WASHINGTON, DC 20036-4517
Etats-Unis

Mr Charles DARR
Senior Vice-President, Technical and Regulatory Affairs
Cruise Lines International Association
2111 Wilson Boulevard, 8th Floor
ARLINGTON, Virginia 22201
Etats-Unis

Ms Mona EHRENRIECH
Senior Vice-President, General Counsel
Princess Cruise Lines Ltd, DbA Princess Cruises
24305 Town Center Drive
91355 SANTA CLARITA, California
Etats-Unis

Mr Sibrand HASSING
Captain
KVMR
Boompjes 40
ROTTERDAM 3011 XB
Pays-Bas

Mr Peter HINCHLIFFE
Secretary-General
ISF/ICS
38 St Mary Axe
LONDON EC3A 8BH
Royaume-Uni

Mr Stewart INGLIS
Manning and Training Adviser
International Chamber of Shipping (ICS)
38 St Mary Axe
LONDON EC3A 8BH
Royaume-Uni

Ms Pernille Kaervad JACOBSEN
Legal and Contractual Affairs Officer
BIMCO (ICS Delegation)
Bagsvaerdvej, 161
BAGSVAERD 2880
Danemark

Mr Bongiee JOH
Director
Korea Shipowners' Association

Dr Dirk Max JOHNS
Managing Director
VDR German Shipowners' Association
Burchardstr, 24
HAMBURG 20095
Allemagne

Mr Runa JORGENS
Director, Manning and Training
VRD German Shipowners' Association
Burchardstrasse, 24
HAMBURG 20095
Allemagne

Capt. Mohd Noor KASIM
Malaysia Shipowners' Association (MASA)
F1-18, Level 1, Citypoint
Kompleks Dayabumi
Jalan Sultan Hishamuddin
50050 KUALA LUMPUR
Malaisie

Mr George KOLTSIDPOULOS
Legal Adviser
Union of Greek Shipowners
85 Akti Miaouli
PIRAEUS 18538
Grèce

Mr Kimo KOSTIAINEN
Executive Adviser
Finnish Shipowners' Association
Hamngatan, 8
22100 MARIEHAMN
Finlande

M. Matthieu LAURENT
Armateurs de France
47 rue de Monceau
75008 PARIS
France

Mr Joseph LUDWICZAK
General Secretary
Liberian Shipowners' Council Ltd
99 Park Avenue, Suite 1830
NEW YORK, New York 10016-1601
Etats-Unis

Ms Laurence MARTIN
International Relations Office
Confitarma
Piazza Sani Apostoli, 66
ROME 00187
Italie

Ms Alesia MINUTO
International Employment Relations Specialist
Costa Crociere SPA
Piazza Piccapietra, 48
GENOVA 16121
Italie

Mr Takayuki NAKAJIMA
Deputy General Manager, Marine Division
The Japanese Shipowners' Association
Kaiun Building
6-4, Hirakawa-Cho 2-Chome, Chiyoda-Ku
TOKYO 102-8603
Japon

Mr Papalii Antony William NANSEN
General Manager
Samoa Shipping Corporation Ltd
PO Private Bag, Matautu-Tai
APIA
Samoa

Ms Ai Cheng Foo NIELSEN
Marine Technical Officer
BIMCO
161, Bagsvaerdvej
2880 BAGSVAERD
Danemark

Mr Yasuhiro NISHIOKA
General Manager, Marine Division
The Japanese Shipowners' Association
Kaiun Building
6-4, Hirakawa-Cho 2-Chome, Chiyoda-Ku
TOKYO 102-8603
Japon

Mr Hege Ajer PETTERSON
Lawyer
Norwegian Shipowners' Association
Radhuseit, 25
OSLO 0116
Norvège

Mr Tim SPRINGETT
Head of Employment and Legal
UK Chamber of Shipping
30 Park Street
LONDON SE1 9EQ
Royaume-Uni

Ms Natalie WISEMAN SHAW
Director, Employment Affairs
International Shipping Federation (ISF)
38 St Mary Axe
LONDON EC3A 8BH
Royaume-Uni

Mr Daniel TAN
Executive Director
Singapore Shipping Association
59, Tras Street
SINGAPORE 078998
Singapour

Mr Paal TANGEN
Chief Negotiator
Norwegian Shipowners' Association
Raadhusgaten, 25
PO Box 1452 Vika
OSLO 0116
Norvège

Mr Alexander TSITSONIS
Excel Maritime Carriers
17 Km Athens Lamia Nat. Road
Finikos St
ATHENS 14564
Grèce

Mr L.C. VASSALLO
General Secretary
Malta International Shipping Council
Exchange Buildings Level 2
Republic Street
VLT 1117 VALLETTA
Malte

Mr Guillermo VILLA
Vice-President, Glogal T.R. Rewards
Royal Caribbean Cruises Ltd
MIAMI, Florida 33132
Etats-Unis

Ms Nicole VAN ECHELPOEL
Deputy Director
Royal Belgian Shipowners' Association
Ernert Van Duckkaai 8
ANTWERPEN 2000
Belgique

Mr Wim WAANDERS
KVNR
Boompjes 40
ROTTERDAM 3011 XB
Pays-Bas

Mr Michael WENGEL-NIELSEN
Director
Danish Shipowners' Association
33 Amaliegade
1256 COPENHAGEN
Danemark

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

Mr John Okpono ALEAKHUE
Nigeria Merchant Navy Officers' and
Water Transport Senior Staff Association
PO Box 3288 Apapa
LAGOS
Nigéria

Mr Philippe ALFONSO
European Transport Workers' Federation (ETF)
Galeria Agora
rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11
BRUSSELS 1000
Belgique

Mr Severino ALMEIDA FILHO
President
Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes
Aquaviários e Aéreos na Pesca e nos Portos (CONTTMAF)
Av. Presidente Vargas, 446
Grupo 2205 Centro
RIO DE JANEIRO 20085-900
Brésil

Mr Palitha ATUKORALE
National Union of Seafarers Sri Lanka
No. 70 Lauries Road
Bambalapitiya
COLOMBO 04
Sri Lanka

Mr Fabrizio BARCELLONA
International Transport Workers' Federation (ITF)
ITF House
49-60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Mr Abdool Cader BATTUN
Professional Seafarers' Union
7 impasse Ruisseau des Créoles
PORT-LOUIS
Maurice

Mr Henrik BERLAU
National Secretary
United Federation of Danish Workers (3F)
Kampmanns Gade 4
1790 COPENHAGEN V
Danemark

M. Seddik BERRAMA

Fédération nationale des travailleurs des transports
Union générale des travailleurs algériens (UGTA)
Maison du peuple
Place du 1^{er} mai
ALGER
Algérie

Mr Nick BRAMLEY

Nautilus International (Switzerland)
Switzerland Office
Postfach 418
Rebgasse, 1
4005 BASEL
Suisse

Mr Predrag BRAZZODURO

General Secretary
Sindikat Pomoraca Hrvatske (Seafarers' Union of Croatia)
Kresimirova 4
51000 RIJEKA
Croatie

Mr Charles Gerard BOYLE

Director of Legal Services
Nautilus International (UK)
1 & 2 The Shrubberies
George Lane, South Woodford
LONDON E18 1BD
Royaume-Uni

Mr Sigis BUCKMAN

Ghana Merchant Navy Officers' Association (GMNOA)
PO Box CS 8654
TEMA
Ghana

M. Viriago Fernandes BUMBA

(FSTAPPDA)
Rainza Ginga n° 23
LUANDA
Angola

Mr Patrice CARON

Seafarers' International Union of Canada (SIU)
1333 Saint-Jacques Street
MONTREAL H3C 4K2
Canada

Sr. Marcos Ricardo CASTRO

Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante
Perú 779/83
BUENOS AIRES 1068
Argentine

Mr Jacek CEGIELSKI

National Maritime Section NSZZ "Solidarność"
ul. Slaska 49a
81-310 Gdynia
SZCZECIN 70-604
Pologne

Mr John CHALAS

Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO)
47-49 Akti Miaouli
185 36 PIRAEUS
Grèce

M. Jean-Philippe CHATEIL

Secrétaire général adjoint
Fédération des officiers de la marine marchande
Confédération générale du travail
FOMM/UGICT/CGT
Cercle Franklin, 119 cours de la République
76600 LE HAVRE
France

Mr Alvin CHEONG

Senior IR Officer
Singapore Maritime Officers' Union (SMOU)
75 Jellicoe Road, 02-01 Wavelink Building
SINGAPORE 208738
Singapour

Ms Emma CHIU

Hong Kong Seamen's Union
A4 2F United Court
37G Jordan Road
KOWLOON
Hong-kong, Chine

Mr Stephen COTTON

Maritime Coordinator
International Transport Workers' Federation (ITF)
49-60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Mr Pdraig CRUMLIN

National Secretary
Maritime Union of Australia
365-375 Sussex Street, Level 2
SYDNEY NSW 2000
Australie

M. Moustapha DIAGNE

Chargé des affaires sociales
Syndicat national des travailleurs de la marine marchande (SNTMM)
7 avenue du Président Lamine Gueye
BP 937 DAKAR
Sénégal

Mr Mark DICKINSON

General Secretary
Nautilus International (UK)
1 & 2 The Shrubberies
George Lane, South Woodford
LONDON E18 1BD
Royaume-Uni

Mr Remo DI FIORE
National Responsible
FIT/CISL
Via Antonio Musa 4
ROME 00161
Italie

M. Joachim Mel DJEDJE-LI
Secrétaire général
Syndicat des marins ivoiriens au commerce (SYMICOM)
Rue 6 – avenue 19
Immeuble Hallany
Theichville France-Amérique
05 BP 3278 ABIDJAN
Côte d’Ivoire

Mr Julius Peters Igbo EFOKPOR
Nigeria Merchant Navy Officers’ and
Water Transport Senior Staff Association
PO Box 3288 Apapa
LAGOS
Nigéria

Mr Shiwen FOO
Assistant Admin. Secretary, Corporate Communication
Singapore Organisation of Seamen (SOS)
52 Chin Swee Road, #08-00 Seacare Building
SINGAPORE 169875
Singapour

Sr. Luis Carlos FRUTO BARRIOS
Sindicato de Trabajadores de Servicios Marítimos, Remolcadores,
Barcazas y Afines de Panamá (SITRASERMAP)
1ra Perejil, 15 - Edificio CGTP – Oficina N° 9
CIUDAD DE PANAMÁ – 0819-01963
Panama

Mr Ernest Lumah GARGAR
President
Seafarers Union of Liberia
Libéria

Mr Avock GODDEN
Vanuatu National Workers’ Union
La Perouse Street
PMB 9089
PORT-VILA
Vanuatu

Mr João de Deus GOMES PIRES
Sindicato dos Engenheiros da Marinha Mercante (SEMM)
Armazém 113
Cais da Rocha Conde d’ Óbidos
LISBOA 1350-352
Portugal

Mr Hans-Dieter GRAHL

Vice-President
Maritime Officers' Association (MOA)
PO Box 12 100
102 23 STOCKHOLM
Suède

Mr Oleg GRYGORIUK

First Vice-Chairman
Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine (MTWTU)
1 Kulikovo Pole, Union Building, Office 127
ODESSA 65079
Ukraine

M. Tariq HAJI

Secrétaire
Syndicats des officiers de la marine marchande
Union marocaine du travail
232 avenue des FAR
2000 CASABLANCA
Maroc

Mr David HEINDEL

Seafarers' International Union of North America (SIU)
5201 Auth Way, 5th Floor
CAMP SPRINGS, Maryland 20746-4211
Etats-Unis

Mr Kam Soon HUAT

Singapore Organisation of Seamen (SOS)
52 Chin Swee Road, #09-00 Seacare Building
SINGAPORE 169875
Singapour

Mr Hylke HYLKEMA

Vice-President/Treasurer
Nautilus International, Netherlands
Schorpioenstraat 266, 3067 KW
PO Box 8575
3009 AN ROTTERDAM
Pays-Bas

Sr. Juan Carlos INOSTROZA CÁRCAMO

Federación de Tripulantes de la Marina Mercante de Chile (FETRICH)
Calle José Tomás Ramos No. 68 - 4to Piso
VALPARAISO
Chili

Mr Kyoung Woo JANG

Adviser of Vice-President
Federation of Korean Seafarers' Union (FKSU)
Rm 201, Marine Center Bldg
Jungang-dong 4 ga, Jung-gu
BUSAN 600-715
République de Corée

Mr Mats JOHANSSON

Maritime Officers' Association
Post Box 12100
102 23 STOCKHOLM
Suède

M. Joël JOUAULT
Fédération générale des transports et de l'équipement (CFDT)
47-49 avenue Simon Bolivar – Cedex 19
75019 PARIS
France

Mr Sannaleena KALLIO
Finnish Seafarers' Union (FSU)
John Stenbergin Ranta, 6
HELSINKI 00530
Finlande

Mr Soon Huat KAM
General Secretary
Singapore Organisation of Seamen (SOS)
52 Chin Swee Road, #08-00 Seacare Building
SINGAPORE 169875
Singapour

M. Jacques KERKHOF
Belgische Transportarbeidersbond (BTB)
Paardenmarkt 66
ANTWERP - B 2000
Belgique

Mr Joris KERKHOF
Secretary, Port of Antwerp
ACV – Transcom
Entrepot Plants 14
ANTWERP 2000
Belgique

Mr Tomasi Cama KETE
General Secretary
Fiji Maritime Workers' Association
Roadwell Road
SUVA
Fidji

Mr Doo Young KIM
Vice-President
Federation of Korean Seafarers' Unions (FKSU)
Rm 201, Marine Center Bldg
Jungang-dong 4 ga, Jung-gu
BUSAN 600-715
République de Corée

Mr Igor KOVALCHUK
First Vice-President
Seafarers' Union of Russia
PO Box 61, Moscow, 125315
4th Floor, 6 Bolshoy Koptevskiy Proezd
MOSCOW 125319
Fédération de Russie

M. Thierry LE GUEVEL
Fédération générale des transports et de l'équipement (FGTE/CFDT)
47-49 avenue Simon Bolivar – Cedex 19
75950 PARIS
France

Mr Chi WAI LI

Chairman
Hong Kong Seamen's Union
A4 2F United Court
37G Jordan Road
KOWLOON
Hong-kong, Chine

Ms Mary LIEW

Executive Secretary
Singapore Maritime Officers' Union
75 Jellicoe Road, #02-01 Wavelink Building
SINGAPORE 208738
Singapour

Mr Klaus LUHTA

International Transport Workers' Federation (ITF)
700 Maritime Blvd, Suite B
LINTHICUM HEIGHTS, Maryland 21090
Etats-Unis

Mr Zerihun Alemu MENGESHA

Transport and Communication Workers' Unions
Industrial Federation (ETCWF)
PO Box 6968
ADDIS ABABA
Ethiopie

Ms Veronica Nomayeza METSATYWA

South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU)
Satawu House
117 De Korte Street
BRAAMFONTEIN 2017
Afrique du Sud

Sr. Daniel MOREIRA

UTT
Sarandi 266
MONTEVIDEO
Uruguay

Mr Yasumi MORITA

All Japan Seamen's Union (JSU)
7-15-26 Roppongi
Minato-ku
TOKYO 106-0032
Japon

M. Jean Bedel NDUNDULA NDAMB-YA-TSHITE

Confédération syndicale du Congo (CSC)
BP 3107-461
Avenue Kasa Vubu, 461 – Gombe
KINSHASA
République démocratique du Congo

Mr Conrado F. OCA

President
Associated Marine Officers' and
Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP)
Seamen's Center Building
Corner Cabildo and Sta Potenciana Sts – Intramuros
MANILA 1002
Philippines

M. Lucien Harinony RAZAFINDRAIBE

Syndicat général maritime de Madagascar (SYGMMA)
52 rue Rabary
Ankadivato
TANANARIVE 101
Madagascar

Mr Kenny REINHOLD

Facket för Service Och Kommunikation (SEKO)
Fjarde Langgasan, 48
413 27 GÖTEBORG
Suède

Mr Hanafi RUSTANDI

Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI)
Kompleks Sentral Cikini
Jalan Cikini Raya No. 58 AA/BB
JAKARTA 10330
Indonésie

Mr Jesus SALE

Vice-President, International Affairs
Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP)
Seamen's Center Building
Corner Cabildo and Sta Potenciana Sts – Intramuros
MANILA 1002
Philippines

Mr Torben SEEBOLD

Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (VER.DI)
ver.di Bundesverwaltung
Paula-Thiede-Ufer 10
10179 BERLIN
Allemagne

Mr Ake SELANDER

IOMMP
700 Maritime Boulevard, Suite B
LINTHICUM HEIGHTS, Maryland 21090
Etats-Unis

Mr Abdulgani Y. SERANG

National Union of Seafarers of India
Nusi Bhavan – 4 Goa Street
Ballard Estate
MUMBAI 400 001
Inde

Mr Iurii SERGIEIEV
Legal Adviser
Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine
1 Kulikovo Pole, Office 127
ODESSA 65079
Ukraine

Ms Jacqueline SMITH
President
Norsk Sjømannsforbund (Norwegian Seafarers Union)
Rosenkrantzgate 15–17
Postboks 2000 Vika
0125 OSLO
Norvège

Mr Somiruwan SUBASINGHE
International Transport Workers' Federation (ITF)
49–60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Mr Thomas TAY
Emeritus General Secretary
Singapore Maritime Officers' Union
75 Jellicoe Road, # 02-01 Wavelink Building
SINGAPORE 208738
Singapour

Mr Yoshihiro TOYOMITSU
All Japan Seamen's Union (JSU)
7-15-26 Roppongi
Minato-ku
TOKYO 106-0032
Japon

Mr Agis TSELENTIS
Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO)
47–49 Akti Miaouli
185 36 PIRAEUS
Grèce

M. Ivan VICTOR
Belgische Transportarbeidersbond (BTB)
Paardenmarkt 66
ANTWERP 2000
Belgique

Mr Hiroyuki WATANABE
Director, International Affairs Bureau
All Japan Seamen's Union (JSU)
7-15-26 Roppongi,
Minato-ku
TOKYO 106-0032
Japon

Ms Wei WEI
Vice-Chair
Chinese Seamen and Construction Workers' Union
10, Fuxingmenwai Street
BEIJING 100865
Chine

Mr Jon WHITLOW
International Transport Workers' Federation (ITF)
49–60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Ms Dorotea ZEC
Sindikat Pomo Raca Hrvatske (Seafarers' Union of Croatia)
Kresimirova, 4
RIJEKA 51000
Croatie

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

International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN)
Réseau international d'assistance sociale aux gens de mer (ISWAN)
Red internacional para el bienestar y la asistencia de la gente de mar (ISWAN)

Mr Roger HARRIS
Executive Director
International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN)
Cygnet House, 12–14 Sydenham Street
CROYDON CR0 2EE
Royaume-Uni

Mr Peter M. SWIFT
International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN)
Cygnet House, 12–14 Sydenham Street
CROYDON CR0 2EE
Royaume-Uni

Ms Caitlin VAUGHAN
Project Manager
International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN)
Cygnet House, 12–14 Sydenham Street
CROYDON CR0 2EE
Royaume-Uni

International Maritime Health Association (IMHA)
Association internationale de médecine maritime (IMHA)
Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA)

Mr Alf Magne HORNELAND
President
International Maritime Health Association (IMHA)
Italielei, 51
ANTWERP 2000
Belgique

Mr Suresh IDNANI
IMHA Ambassador for International Relations
International Maritime Health Association (IMHA)
410, Oyster Apartments,
Pilot Bunder Road
Afghan Church Colab A 400005
MUMBAI
Inde

International Confederation of Water Transport
Workers' Union (ICWTWU)

Mr Valentin SIROTYUK
President
Maritime Transport Workers' Union of Russia
64/2, Zemlianoy Val
MOSCOW 109004
Fédération de Russie

Mr Georgy STOLYARENKO
President
International Confederation of Water Transport Workers' Unions
64/2, Zemlianoy Val
MOSCOW 109004
Fédération de Russie

International Christian Maritime Association (ICMA)
Association maritime chrétienne internationale (ICMA)
Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA)

Mr Domingo GONZÁLEZ JOYANES
Adviser
International Christian Maritime Association
C/ Julián Hernández, 3, bajo izquierda
28043 MADRID
Espagne

Mr Ken PETERS
Vice-Chairman
International Christian Maritime Association
St Michael's Paternoster Royal, College Hill
LONDON EC4R 2RL
Royaume-Uni

Mr Douglas B. STEVENSON
Chairman
International Christian Maritime Association
118 Export Street
NEWARK, New Jersey 07114
Etats-Unis

International Association of Classification Societies (IACS)
Association internationale des sociétés de classification (IACS)
Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)

Mr Robert BRINDLE
IACS Expert Group ILO Member
International Association of Classification Societies
36 Broadway
LONDON SW1H 0BH
Royaume-Uni

Mr Adam DUNIKOWSKI
IACS Expert Group ILO Chairman
International Association of Classification Societies
36 Broadway
LONDON SW1H 0BH
Royaume-Uni

World Federation of Trade Unions (WFTU)
Fédération syndicale mondiale (FSM)
Federación Sindical Mundial (FSM)

Mr Mohamed Hassan MOHAMED KHALIFA
Interpreter
World Federation of Trade Unions
40 Zan Moreas St
11745 ATHENS
Grèce

Mr Hossam El Dein MUSTAFA
President of Maritime Workers' Union–Egypt
World Federation of Trade Unions
40 Zan Moreas St
11745 ATHENS
Grèce

Representatives of the United Nations, specialized agencies
and other official international organizations
Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées
et d'autres organisations internationales officielles
Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados
y de otras organizaciones internacionales oficiales

Arab Federation of Chambers of Shipping

Mr Mahmoud HATEM EL KADY
Chairman
Arab Federation of Chambers of Shipping
584 Al-Horeya Road
Gleem – 3rd Floor
ALEXANDRIA
Egypte

Mr Medhat HATEM EL KADY
Engineer
Arab Federation of Chambers of Shipping
584 Al-Horeya Road
Gleem – 3rd Floor
ALEXANDRIA
Egypte

Ms Fatma Abdel Hamid MAAGOUZ
General Secretary Assistant
Arab Federation of Chambers of Shipping
584 Al-Horeya Road
Gleem – 3rd Floor
ALEXANDRIA
Egypte

European Union Union européenne Unión Europea

Mr Giancarlo CRIVELLARO
Policy Officer
European Commission
Unit for Maritime Safety
Directorate-General for Mobility and Transport
Rue de la loi, 200
1049 BRUSSELS
Belgique

Mr Marco FERRI
First Counsellor of the Permanent Delegation of the EU
for the United Nations in Geneva
GENÈVE
Suisse

Ms Natalia LA TORRE
Intern
Permanent Delegation of the EU
for the United Nations in Geneva
GENÈVE
Suisse

Ms Ghislaine WIDERA
Legal Officer
European Commission
Unit for Labour Law
Directorate General for Employment, Social Affairs and Inclusion

International Maritime Organization (IMO)
Organisation maritime internationale (OMI)
Organización Marítima Internacional (OMI)

Mr Gaetano LIBRANDO
Acting Director
Legal Affairs and External Relations Division
International Maritime Organization (IMO)
4, Albert Embarkment
LONDON SE1 7SR
Royaume-Uni

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)
Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)
Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

Ms Regina ASARIOTIS
Chief, Policy and Legislation Section
Division on Technology and Logistics
United Nations Conference on Trade and Development
Avenue de la Paix
Palais des Nations, 8–14
1211 GENÈVE
Suisse

Ms Anila PREMTI
Associate Legal Officer, Policy and Legislation Section
Division on Technology and Logistics
United Nations Conference on Trade and Development
Avenue de la Paix
Palais des Nations, 8–14
1211 GENÈVE
Suisse

Representatives of other international organizations
Représentants d'autres organisations internationales
Representantes de otras organizaciones internacionales

Ms Esther BUSSER
International Trade Union Confederation (ITUC)
Boulevard du Roi Albert II, 5, Bte 1
1210 BRUSSELS
Belgique

Mr Richard DODSON
Seafarers' Rights International
49–60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Ms Deirdre FITZPATRICK
Seafarers' Rights International
49–60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Mr Brian ORRELL
Seafarers' Rights International
49–60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Mr Jean-Marc SCHINDLER
Seafarers' Rights International
49–60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Mr Hilton STANILAND
Seafarers' Rights International
49-60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Visitors Visiteurs Visitantes

Mr Francisco ARNAU NAVARRO
Former Labour Counsellor of Spain
ILO Former Officials' Section

Mr Fabrizio CIRNIGLIARO
via Arturo Colautti, 26
00152 ROME
Italie

Ms Takako KIMIWADA
Interpreter
All Japan Seamen's Union
7-15-26, Roppongi
Minato-ku
TOKYO 106-0032
Japon

Mr Denis NIFONTOV
Seacurus
9, Sydenham Road
GUILDFORD GU1 3RX
Royaume-Uni

Mr David PURDY
Executive Director
FINEX
Willis Limited
51 Lime Street
LONDON EC3M 7DQ
Royaume-Uni

Ms Keiko SHINOZAKI
Interpreter
All Japan Seamen's Union
7-15-26, Roppongi
Minato-ku
TOKYO 106-0032
Japon

Secretariat of the Commission
Secrétariat de la commission
Secretaría de la Comisión

Secretaries-General:	Ms C. DOUMBIA-HENRY
Secrétaires générales:	Ms A. VAN LEUR
Secretarias Generales:	
Deputy Secretary-General:	Mr B. WAGNER
Secrétaire général adjoint:	
Secretario general adjunto:	
Special Advisers:	Mr D. DEVLIN
Conseillers spéciaux:	Ms M. McCONNELL
Asesores especiales:	
Representative of the Bureau of Employers' Activities:	Mr C. HESS
Représentant du Bureau des activités pour les employeurs:	
Representante de la Oficina de Actividades para los Empleadores:	
Representative of the Bureau of Workers' Activities:	Mr W. LUTTERBACH
Représentant du Bureau des activités pour les travailleurs:	
Representante de la Oficina de Actividade s para los Trabajadores:	
Representatives of the Office of Legal Services and Office of the Legal Adviser:	Mr G. POLITAKIS
Représentants des services juridiques et Bureau du Conseiller juridique:	Mr T. GECKELER
Representantes de servicios jurídicos y Oficina del Consejero Jurídico:	