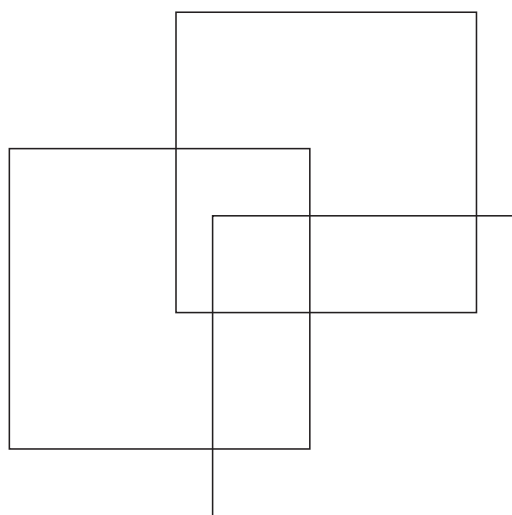




Resumen de las observaciones y sugerencias sobre las propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

**Documento de información para la discusión en la segunda reunión
del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII
del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**
(Ginebra, 8-10 de febrero de 2016)



STCMLC/2016/2

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

**Departamento de Normas Internacionales del Trabajo
Departamento de Políticas Sectoriales**

Resumen de las observaciones y sugerencias sobre las propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

**Documento de información para la discusión en la segunda reunión
del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII
del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**
(Ginebra, 8-10 de febrero de 2016)

Ginebra, 2016

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, GINEBRA

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a Publicaciones de la OIT (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, o por correo electrónico a rights@ilo.org, solicitudes que serán bien acogidas.

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En www.ilo.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

Resumen de las observaciones y sugerencias sobre las propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006: Documento de información para la discusión en la segunda reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, Ginebra, 8-10 de febrero de 2016, Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Normas Internacionales del Trabajo y Departamento de Políticas Sectoriales, Ginebra, OIT, 2016.

ISBN: 978-92-2-330873-5 (impreso)

ISBN: 978-92-2-330874-2 (web pdf)

Publicado también en francés: *Résumé des observations et suggestions relatives aux amendements au code de la convention du travail maritime, 2006:* Document d'information en vue de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale instituée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, Genève, 8-10 février 2016, ISBN 978-92-2-230873-6 (imprimé); ISBN 978-92-2-230874-3 (pdf Web), Ginebra 2016, y en inglés: *Summary of observations and suggestions on the proposals for amendments to the Code of the Maritime Labour Convention, 2006:* Information document for discussion at the second meeting of the Special Tripartite Committee established under Article XIII of the Maritime Labour Convention, 2006, Geneva, 8-10 February 2016, ISBN 978-92-2-130873-7 (print), ISBN 978-92-2-130874-4 (Web pdf), Ginebra, 2016.

Datos de catalogación de la OIT

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Las publicaciones y los productos digitales de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías y redes de distribución digital, o solicitándolos a ilo@turpin-distribution.com. Para más información, visite nuestro sitio web: www.ilo.org/publns o escribanos a ilopubs@ilo.org.

Índice

	<i>Página</i>
Introducción.....	1
Observaciones generales sobre las propuestas de enmienda del Código del MLC, 2006.....	1
A. Observaciones y sugerencias sobre las propuestas de los representantes del Grupo de la Gente de Mar (reglas 2.2 y 4.3).....	2
A1. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa a la norma A2.2 – Salarios ..	2
Observaciones generales.....	2
Observaciones específicas.....	3
A2. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa a la norma A4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes.....	4
Observaciones generales.....	4
Observaciones específicas.....	5
B. Observaciones y sugerencias sobre las propuestas de los representantes del Grupo de los Armadores (regla 5.1 y anexo 5-II).....	6
B1. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa a la norma A5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima ..	6
Observaciones generales.....	6
Observaciones específicas.....	6
B2. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa al anexo 5-II ..	8
Observaciones generales.....	8
Observaciones específicas.....	8

Introducción

1. En su carta de 23 de julio de 2015, el Director General invitó a todos los Miembros de la Organización, en virtud del párrafo 3 del artículo XV del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), a que transmitieran, antes del 23 de enero de 2016, las observaciones o sugerencias que desearan formular sobre las propuestas de enmienda presentadas por los representantes del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar nombrados ante el Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del MLC, 2006, relativas a las disposiciones del Código relacionadas con la regla 2.2, la regla 4.3 y la regla 5.1.3 del Convenio.
2. De conformidad con el párrafo 4 del artículo XV, en el presente documento se proporciona un resumen de las observaciones y sugerencias que fueron comunicadas en respuesta a la carta del Director General. Los siguientes Miembros (23) enviaron comentarios con sus respuestas: *Brasil, Camboya, China, República de Corea, España, Estonia, Finlandia, India, Japón, Lituania, Mauricio, Países Bajos, Panamá, Portugal, Federación de Rusia, Samoa, República Árabe Siria, Suiza, Tailandia, República Unida de Tanzania, Togo, Turquía y Viet Nam.*
3. Muchos de esos gobiernos señalaron que habían celebrado consultas tripartitas acerca de sus observaciones y sugerencias. Por ello, algunos gobiernos transmitieron los comentarios que recibieron de sus interlocutores sociales, los cuales se reflejan en el documento.
4. El presente resumen se ha preparado para información de los participantes en la segunda reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del MLC, 2006 y guarda relación con el primer punto del orden del día de esa reunión.
5. En la sección que figura a continuación se exponen, en primer lugar, varias observaciones generales y sugerencias sobre las propuestas. Las secciones A y B, que figuran inmediatamente después, contienen las observaciones generales y sugerencias específicas para cada propuesta con una referencia para indicar de qué disposición se trata.

Observaciones generales sobre las propuestas de enmienda del Código del MLC, 2006

6. Algunos gobiernos acogieron favorablemente, en líneas generales, las propuestas formuladas (*Brasil, Estonia, Mauricio, Portugal y Tailandia*).
7. El Gobierno de la *India* expresó su apoyo a las dos propuestas formuladas por representantes del Grupo de la Gente de Mar, pero sugirió que deberían elaborarse pautas durante la siguiente reunión del Comité Tripartito Especial. El Gobierno de *Portugal* también apoyaba esas propuestas, aunque indicó que no le era posible opinar sobre sus aspectos específicos sin comprender claramente los motivos que justificaban las enmiendas.
8. El Gobierno de los *Países Bajos* manifestó su preocupación por el momento elegido para la adopción de las nuevas enmiendas y su conveniencia, habida cuenta de que los Miembros continuaban preparando la aplicación de las dos enmiendas adoptadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en junio de 2014, para lo que se necesitaba que las autoridades pertinentes, que todavía se estaban familiarizando con la aplicación del Convenio, dispusieran de capacidad adicional.

A. Observaciones y sugerencias sobre las propuestas de los representantes del Grupo de la Gente de Mar (reglas 2.2 y 4.3)

A1. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa a la norma A2.2 – Salarios

Observaciones generales

9. Algunos Gobiernos acogieron con satisfacción, en líneas generales, la propuesta presentada por los representantes del Grupo de la Gente de Mar relativa a la norma A2.2, para garantizar el pago de los salarios durante el período en que un marino sea mantenido en cautividad por piratas (*Brasil, Camboya, China, República de Corea, Estonia, India, Mauricio, Panamá, República Árabe Siria, Suiza, República Unida de Tanzania, Turquía y Viet Nam*).
10. El Gobierno de *Lituania* señaló que, si se adoptase en los términos propuestos, la enmienda podría ser difícil de aplicar, debido a que las obligaciones de abonar los salarios y efectuar todos los pagos conexos en cumplimiento de la norma A2.2 se harían extensivas a períodos en los que los marinos no pueden trabajar por causa de terceras partes. El Gobierno de los *Países Bajos* preguntó sobre la conveniencia de limitar la enmienda a una situación muy específica, en lugar de ampliarla a una más general. Esta última podría describirse como aquella situación en la que un marino no puede trabajar por circunstancias que sea razonable atribuir al armador/empleador y en la que, por consiguiente, éste debe pagar el salario normal del marino durante el tiempo que se prolongue esa situación.
11. El Gobierno de *España* se opuso a la propuesta, aduciendo que la situación en la que un marino era mantenido en cautividad por piratas debería considerarse un caso de fuerza mayor (aquel que no podía preverse o que, incluso si era previsible, no podía evitarse), del que no podría considerarse responsable al armador. Añadió que la situación de suspensión del contrato de trabajo por razones de fuerza mayor estaba reglamentada en la legislación española. Durante la suspensión, se consideraba que los marinos se encontraban en situación legal de desempleo y recibían las prestaciones correspondientes.
12. El Gobierno de *Camboya* expresó su preocupación por que la responsabilidad de los armadores pudiera exceder sus obligaciones jurídicas y pidió que se continuaran examinando las consecuencias jurídicas de la expiración de un contrato de trabajo durante el período de cautiverio de un marino.
13. El Gobierno del *Japón* se oponía en general a la propuesta porque: i) el pago de una indemnización a la gente de mar afectada por actos de piratería no debería limitarse a sus salarios y las responsabilidades de las entidades pertinentes deberían ser objeto de un análisis pormenorizado; ii) los seguros obligatorios para abonar los salarios podrían ser susceptibles de fraudes como, por ejemplo, la presentación de un recibo falso, y iii) en el Convenio no se abordaban únicamente los daños y perjuicios atribuidos a la piratería, sino que se establecían condiciones mínimas de vida y de trabajo decentes para toda la gente de mar.
14. Los Gobiernos de la *República de Corea* y del *Japón* hicieron hincapié en que deberían examinarse 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*, presentadas conjuntamente por Filipinas, Italia y la República de Corea, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico, ICC, la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA),

la Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes de Buques (IFSMA), la Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA), la Asociación Internacional de Armadores de Buques de Carga Seca (INTERCARGO), la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO), la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), el Instituto Náutico y el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) en el 93.^{er} período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) el 11 de febrero de 2014 (documento IMO/MSC 93/16/1). El Gobierno de la *República de Corea* señaló que en las *Directrices provisionales* se hacía hincapié en distintas recomendaciones, incluidos los seguros para los propietarios de buques con respecto a la tripulación, las condiciones y los acuerdos de empleo, la enseñanza y la formación, el apoyo a las familias en caso de secuestro, la repatriación tras la liberación, el apoyo médico tras un secuestro, la indemnización por pérdidas, el apoyo financiero y el empleo futuro.

15. El Gobierno de la *India* indicó que la enmienda propuesta exigía la elaboración de pautas, tal como se contemplaba en las normas existentes del MLC, 2006.
16. El Consejo Nacional de la Empresa Privada de Panamá (CONEP) y la Asociación Lituana de Armadores, aunque apoyaban la enmienda, manifestaron su preocupación por que la obligación de que los armadores pagasen los salarios durante el cautiverio de los marinos fuera ilimitada, y propusieron que se estudiara una fórmula con objeto de limitar la duración máxima de esa obligación.
17. La Asociación de Armadores de la Marina Mercante (AAMC) de Portugal reconoció que la enmienda propuesta merecía ser aceptada, pero señaló que guardaba relación con una situación en la que debería considerarse que el contrato de empleo se había suspendido y ello planteaba cuestiones complejas.
18. La Asociación Estonia de Armadores no respaldaba la propuesta porque, a su juicio, no era razonable hacer recaer el riesgo que representaban los piratas en los armadores, quienes, en los casos de piratería, ya sufrían los perjuicios ocasionados por la inmovilización del buque y la demora en la entrega de la carga, además de otros gastos. Consideraban que, por el contrario, deberían entablarse negociaciones con las compañías de seguros a fin de establecer una cobertura del seguro adecuada para los armadores en los casos de piratería, por medio de una prima del seguro razonable o de las condiciones generales de cobertura. En esa cobertura debería especificarse si el término «pagos» significaba los salarios medios o los salarios básicos sin ningún pago adicional. Esta propuesta contaba con el apoyo del Gobierno de *Estonia*.
19. La Real Asociación de Armadores Holandeses (KVNR) y la *Vereniging van Waterbouwers* (Asociación Holandesa de Empresas Contratistas de Dragados) se oponían, en líneas generales, a la propuesta, y expresaron su preocupación por que esta enmienda impusiera obligaciones adicionales a los armadores, que ya soportaban una pesada carga administrativa para demostrar que cumplían los requisitos del Convenio.
20. El Sindicato Independiente de Gente de Mar de Estonia insistió en que los armadores eran responsables directos del buque y su tripulación en los casos de piratería porque eran ellos quienes adoptaban las decisiones pertinentes, incluidas las rutas de navegación y la contratación de empresas de seguridad.

Observaciones específicas

21. El Gobierno de la *Federación de Rusia* propuso que, con objeto de armonizar la propuesta con las disposiciones del convenio colectivo de alcance mundial entre la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte y el *International Maritime Employers'*

Council (Consejo Internacional de Empleadores Marítimos), en el que se definían las circunstancias en las que se mantenían cautivos a los marinos, la redacción del nuevo párrafo debería ser la siguiente:

Quando se restrinja la libertad de un marino por circunstancias ajenas a la voluntad del armador o del marino, o cuando el buque sea secuestrado o sea objeto de otros actos ilícitos, se deberán seguir pagando las remuneraciones adeudadas previstas en el párrafo 1 de esta norma, incluidas las remesas, durante todo el tiempo que duren esos actos, de conformidad con la legislación del Estado del pabellón.

22. El Gobierno de *Tailandia*, tras señalar que la piratería no constituía la única amenaza para la vida y la seguridad de la gente de mar, sugirió que se añadiera «terroristas internacionales o delincuentes organizados transnacionales afines» tras el término «piratas».
23. El Gobierno de *China* propuso que, a fin de garantizar la coherencia, se añadiera un texto que se correspondiera con el párrafo 4, *e*) de la norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar. En ese párrafo, tras «importe de los salarios de la gente de mar», debería añadirse la frase «incluido el pago de los salarios durante todo el período en que la gente de mar sea mantenida en cautiverio por piratas».
24. La Confederación Nacional del Transporte (CNT) y la Confederación Nacional de la Industria (CNI) del *Brasil* sugirieron que se agregara, tras el término «remesas», la frase «como se prevé en el párrafo 4 de la presente norma», de manera que se garantice la seguridad jurídica.
25. La Unión Sindical Suiza (USS) propuso que se insertaran las palabras «secuestrado y» inmediatamente antes de «mantenido en cautiverio».
26. Los Sindicatos de Gente de Mar de Turquía (TDS) propusieron suprimir las palabras «por piratas».

A2. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa a la norma A4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes

Observaciones generales

27. Algunos gobiernos acogieron favorablemente, en líneas generales, la propuesta relativa a la norma A4.3 (*Brasil, Camboya, China, India, Mauricio, Panamá, República Árabe Siria, República Unida de Tanzania, Togo, Turquía y Viet Nam*).
28. Al destacar la importancia de esta propuesta, el Gobierno de la *República de Corea* señaló que el tema del acoso y la intimidación a bordo bien podría vincularse directa o indirectamente al trabajo forzoso a bordo, un derecho fundamental que los Miembros deben respetar con arreglo al *artículo III* del Convenio.
29. El Gobierno de *Camboya* recalcó la importancia de elaborar políticas y planes tendentes no sólo a eliminar el acoso y la intimidación a bordo de los buques sino también a asegurarse de que otras condiciones de trabajo, como las horas de trabajo y la seguridad y salud, estuvieran en consonancia con las normas mínimas del trabajo.
30. Los Gobiernos de *España y Japón* no apoyaron las propuestas. Manifestaron preocupación por el carácter tan general que se podía atribuir a los términos «acoso» e «intimidación» y

observaron que ello podría llevar a que los países adoptaran prácticas e interpretaciones diferentes, lo que generaría inseguridad jurídica para los armadores. Señalaron asimismo que la norma A4.3 regulaba únicamente los accidentes del trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales. El Gobierno de *España* recalcó que si la intención era brindar protección en los casos de violaciones al derecho a la vida privada y la dignidad de la gente de mar y no limitar la protección a casos relacionados con la seguridad y salud, la enmienda propuesta se debería insertar en otra parte del Convenio.

31. Los Gobiernos de *Lituania* y *Suiza* manifestaron preocupación por cuanto, con arreglo a esta propuesta, podría resultar difícil o demasiado engorroso para las autoridades competentes asegurar la conformidad de los armadores a nivel nacional. El Gobierno de los *Países Bajos* añadió que la mayoría de los Miembros ya había promulgado leyes por las que se exigía a los empleadores tener una política de eliminación del acoso y la intimidación en los entornos de trabajo, y que el cumplimiento de tal política quedaba garantizado por los procedimientos de queja establecidos en el Convenio. Por consiguiente, cuestionó el valor añadido de la propuesta.
32. Los Gobiernos de *Lituania* y *Turquía* sugirieron que, para facilitar la aplicación de las políticas y planes propuestos a nivel nacional deberían prepararse pautas o recomendaciones. En el mismo sentido, el Gobierno de la *India* indicó que la propuesta de enmienda requería la elaboración de pautas, conforme a lo dispuesto en las normas existentes del MLC, 2006.
33. El Gobierno de la *India* sugirió que la propuesta de enmienda incluyera la prevención del acoso por motivos de género a bordo de los buques.
34. La Confederación Nacional del Transporte (CNT) y la Confederación Nacional de la Industria (CNI) del *Brasil* no apoyaron la propuesta, y argumentaron que en la norma A4.3 ya se preveían las obligaciones de los armadores y los capitanes para velar por la aplicación y cumplimiento de las políticas y planes de seguridad y salud en el trabajo.
35. La Asociación de Armadores de Estonia, la Real Asociación de Armadores de los Países Bajos (KVNR) y la *Vereniging van Waterbouwers* de los *Países Bajos* señalaron que las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) habían acordado pautas para la prevención del acoso y la intimidación que debían aplicar los armadores. Las organizaciones de armadores de los Países Bajos preferían continuar el proceso de aplicación de dicho acuerdo antes de adoptar nuevas medidas. Les preocupaba el hecho de que la enmienda en cuestión pudiera imponer más obligaciones a los armadores.
36. *Nautilus International* de los *Países Bajos* observó que, además de los procedimientos de queja e iniciativas internacionales, era necesario que todos los armadores establecieran procedimientos para prevenir el acoso y la intimidación.

Observaciones específicas

37. El Gobierno de la *Federación de Rusia* propuso eliminar la palabra «planes».
38. El Gobierno de *China* propuso incluir las disposiciones pertinentes sobre el acoso y la intimidación en la pauta B4.3.9.
39. Los Sindicatos de Gente de Mar de Turquía (TDS) propusieron añadir un nuevo párrafo [9] después del actual párrafo 8 de la norma A4.3, que dijera lo siguiente:

[9] – La autoridad competente deberá asegurarse de que los armadores elaboren políticas y planes, en consulta con sus organizaciones representativas, con miras a reducir el acoso y la intimidación a bordo de los buques que enarbolan su pabellón.

40. La Unión Sindical Suiza (USS) propuso en el mismo sentido añadir un nuevo párrafo [9] después del actual párrafo 8 de la norma A4.3, que dijera lo siguiente:

[9] – La autoridad competente deberá asegurarse de que los armadores, en consulta con las organizaciones representativas de la gente de mar, elaboren políticas y planes con miras a mitigar o eliminar el acoso y la intimidación a bordo de los buques que enarbolan su pabellón.

41. La Unión Sindical Suiza (USS) y los Sindicatos de Gente de Mar de Turquía (TDS) propusieron añadir una nueva pauta B4.3.12, que dijera lo siguiente:

Acoso e intimidación a bordo de los buques

Las disposiciones previstas en el párrafo 8 de la norma A4.3 deberían tener en cuenta el contenido de la última edición de *Guidance on Eliminating Shipboard Harassment and Bullying* de la Cámara Naviera Internacional y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte.

B. Observaciones y sugerencias sobre las propuestas de los representantes del Grupo de los Armadores (regla 5.1 y anexo 5-II)

B1. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa a la norma A5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima

Observaciones generales

42. Algunos Gobiernos acogieron en líneas generales favorablemente la propuesta de los representantes del Grupo de los Armadores de armonizar el proceso de renovación del certificado de trabajo marítimo con los procedimientos previstos en los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI) (*Brasil, Camboya, China, España, India, Lituania, Mauricio, Panamá, República Unida de Tanzania, Suiza, Togo, Turquía y Viet Nam*).
43. El Gobierno de los *Países Bajos* dejó constancia de su firme apoyo a la propuesta y recordó que era responsabilidad de los Estados Miembros organizar el proceso de renovación y velar por que los certificados, tras una inspección exitosa, se entregasen en un plazo razonable de tiempo.
44. *Nautilus International* de los *Países Bajos* apoyó la observación del Gobierno y señaló que la propuesta de enmienda no podía conducir a una prórroga de la validez del certificado renovado.

Observaciones específicas

45. Para tener en cuenta la posibilidad de que un nuevo certificado haya sido expedido, pero no entregado, y también una disposición similar del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), 1974, de la OMI, en su

forma enmendada, el Gobierno de la *Federación de Rusia* propuso incluir la frase «o mantenerlo a bordo» inmediatamente después de la frase «pero no es posible expedir inmediatamente un nuevo certificado».

46. El Gobierno de *Portugal* propuso sustituir la palabra «renovar» por «refrendar» de modo que quedase claro que al refrendar el certificado sólo se estaría prorrogando su validez y no se estaría renovando un certificado expirado.
47. Los Gobiernos de la *India* y la *Federación de Rusia* propusieron sustituir la palabra «renovar» por «prorrogar». El Gobierno de la *Federación de Rusia* sugirió que ello permitiría armonizar la redacción propuesta en la norma A5.1.3 con la propuesta para el anexo 5-II.
48. El Gobierno de *Camboya* propuso suprimir el período «que no excederá de cinco meses» por cuanto estimó que era demasiado restrictivo. Sugirió que se diera a los Estados Miembros la oportunidad de definir sus propios plazos a fin de tener en cuenta las respectivas prácticas nacionales.
49. Los Gobiernos de la *República de Corea* y la *República Árabe Siria* sugirieron remplazar el texto de la propuesta por el de la regla 14, *d)* del capítulo I del Convenio SOLAS, en su forma enmendada. Ese texto dice lo siguiente:

Si se ha efectuado un reconocimiento de renovación y no ha sido posible expedir o facilitar al buque un nuevo certificado antes de la fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización autorizada por la Administración podrá refrendar el certificado existente, el cual será aceptado como válido por un período adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expiración.

50. Los Gobiernos de la *República Árabe Siria* y *Viet Nam* sugirieron que el texto de la enmienda estuviera en consonancia con el de la regla 14, *e)* del capítulo I del Convenio SOLAS, en su forma enmendada. En consecuencia, propusieron insertar un nuevo párrafo [4 bis2] después del nuevo párrafo propuesto [4 bis] de la norma A5.1.3, que dijera lo siguiente:

[4 bis2] Si en la fecha de expiración de un certificado de trabajo marítimo un buque no se encuentra en el puerto en que haya de llevarse a cabo la inspección para la renovación, la autoridad competente o la organización reconocida debidamente autorizada a tal efecto podrá prorrogar el período de validez del certificado existente; sin embargo, esta prórroga sólo debería concederse con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser inspeccionado y, aun así, únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado de trabajo marítimo por un período superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no deberá quedar autorizado en virtud de ésta — cuando llegue al puerto en el que haya de ser inspeccionado — a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado de trabajo marítimo. Cuando haya finalizado la inspección para la renovación, el nuevo certificado de trabajo marítimo será válido por un período que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado de trabajo marítimo existente antes de que se concediera la prórroga.

51. La Unión Sindical Suiza (USS) propuso sustituir en la versión inglesa la frase «ship has been found» por «ship is found»; reemplazar «cumpliendo las disposiciones nacionales» por «cumpliendo las normas», y añadir el texto siguiente al final del párrafo propuesto: «El nuevo certificado será válido por un período que no exceda de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado original.».
52. Los Sindicatos de Gente de Mar de Turquía (TDS) propusieron añadir la palabra «original» entre «partir de la fecha» y «de expiración». Sugirieron además añadir la siguiente oración

después de «en consecuencia»: «El certificado que vaya a renovarse se considerará válido por un período que no exceda de cinco años a partir de la fecha de validez del certificado original.».

B2. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa al anexo 5-II

Observaciones generales

53. Los Gobiernos del *Togo* y *Turquía* acogieron en general favorablemente la propuesta.

Observaciones específicas

54. El Gobierno del *Japón* manifestó preocupación porque, de acuerdo con la propuesta de enmienda relativa al anexo 5-II, el funcionario autorizado para firmar el certificado de renovación tenía que ser el funcionario que expidió el certificado inicialmente. A su juicio, esto significaba que los buques que enarbolaran el pabellón del Estado Miembro — en caso de que éste no autorizase a organizaciones reconocidas a expedir certificados iniciales — tendrían que pedir la firma de la autoridad competente en los certificados de renovación. A ese respecto, el Gobierno sugirió que el texto propuesto en el que se solicitaba la «Firma del funcionario debidamente habilitado que expide el certificado» y el «Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda.» se sustituya por el siguiente:

Firma del funcionario debidamente habilitado
(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda.)

55. El Gobierno de *Portugal* sugirió sustituir el texto propuesto por el siguiente:

Refrendo una vez concluida la inspección para la renovación y en aplicación de la norma A5.1.3 (4 bis)

El buque cumple con los requisitos nacionales relativos a la aplicación del Convenio y, de conformidad con la norma A5.1.3 (4 bis), este certificado se considerará válido hasta...

(Firmado)

(Firma del funcionario habilitado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda.)

56. El Gobierno de *Viet Nam*, refiriéndose a su propuesta del párrafo 50 *supra*, propuso añadir el siguiente párrafo al final del modelo de certificado del Convenio sobre el trabajo marítimo del anexo A5-II:

Prórroga a los efectos de la inspección para la renovación (si procede)

A los efectos de prorrogar la validez del certificado hasta que se llegue al puerto en que se realizará la inspección para la renovación por un período de gracia, en los casos en que se aplique el párrafo [4 bis2] de la norma A5.1.3, el certificado deberá aceptarse como válido hasta [fecha (plazo inferior a tres meses a partir de la fecha de expiración)] en espera de que se concluya la inspección para la renovación.

(Firmado)

(Firma del funcionario debidamente habilitado que expide el certificado)

Lugar:

Fecha:

- 57.** La Unión Sindical Suiza (USS) propuso suprimir las palabras «por las que se aplica el presente Convenio».
- 58.** Los Sindicatos de Gente de Mar de Turquía (TDS) propusieron añadir la oración siguiente después de la firma: «La fecha de la inspección en la que se basa el período de prórroga de la validez es la fecha de finalización de la inspección.».