

---

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO

PTMC/04/3-1

## **Informe de la Comisión núm. 1**

**Conferencia Técnica Marítima Preparatoria**

Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004



OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO GINEBRA

---

---

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO

PTMC/04/3-1

## **Informe de la Comisión núm. 1**

### **Conferencia Técnica Marítima Preparatoria**

Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO GINEBRA

---

ISBN 92-2-316770-1

---

*Primera edición 2004*

---

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.

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 de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolas a: Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, que también puede enviar a quienes lo soliciten un catálogo o una lista de nuevas publicaciones.

---

---

## Indice

	<i>Página</i>
Informe de la Comisión núm. 1 .....	1
Introducción .....	1
Discusión general .....	2
Preámbulo.....	3
Artículo II – Definiciones y ámbito de aplicación .....	3
Artículo III – Derechos y principios fundamentales .....	12
Artículo V – Responsabilidades en materia de aplicación y control de la aplicación.....	16
Artículo VI – Reglamento y Partes A y B del Código .....	17
Artículo VII – Consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar.....	20
Artículo VIII – Entrada en vigor .....	21
Artículo X – Efectos de la entrada en vigor .....	22
Artículo XIV – Enmiendas al presente Convenio .....	25
Artículo XV – Enmiendas al Código.....	25
Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación.....	26
Discusión general.....	26
Regla 5.1.1 – Principios generales .....	28
Regla 5.1.2 – Autorización de las organizaciones reconocidas .....	28
Norma A5.1.2 – Autorización de organizaciones reconocidas .....	29
Pauta B5.1.2 – Autorización de las organizaciones reconocidas .....	32
Regla 5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral .....	33
Norma A5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral.....	34
Pauta B5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral .....	41
Norma A5.1.4 – Inspección y control de la aplicación .....	42
Pauta B5.1.4 – Inspección y control de la aplicación.....	47
Regla 5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo.....	48
Norma A5.2.1 – Inspecciones en los puertos .....	48
Regla 5.2.2 – Procedimientos de tramitación de quejas en tierra .....	50
Anexo A5-II .....	51
Observaciones finales.....	52

---

## Informe de la Comisión núm. 1

1. La Comisión Técnica núm. 1 de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, encargada del examen del preámbulo, de los artículos, la nota explicativa y el Título 5 (inclusive los anexos) del proyecto recomendado de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, celebró su primera sesión el 14 de septiembre de 2004. Inicialmente, estuvo compuesta por 88 miembros (64 miembros gubernamentales, 19 miembros de la gente de mar y 5 miembros armadores). Para garantizar la igualdad de votos, se atribuyeron 95 votos a cada miembro gubernamental con derecho a voto, 320 votos a cada miembro de la gente de mar y 1.261 votos a cada miembro armador. En el transcurso de la reunión, la composición de la Comisión se modificó cuatro veces, de modo que varió también en consecuencia el número de votos atribuido a cada miembro <sup>1</sup>.
2. La Comisión constituyó su Mesa de la manera siguiente:  
*Presidente:* Sr. B. Carlton (miembro gubernamental, Estados Unidos)  
*Vicepresidentes:* Sr. Y. W. Jeon (miembro gubernamental, República de Corea)  
Sr. S. Hajara (miembro armador, India)  
Sr. B. Orrell (miembro de la gente de mar, Reino Unido)  
*Ponente:* Sr. B. M. Shingudja (miembro gubernamental, Namibia)
3. La Comisión celebró 13 sesiones.
4. La Comisión tuvo ante sí el proyecto recomendado de convenio refundido sobre el trabajo marítimo (documento PTMC/04/1) y la lista de comentarios al proyecto recomendado (documento PMTC/04/2).

## Introducción

5. El Presidente agradeció a la Comisión por haberle elegido para conducir sus trabajos, y recordó su mandato, a saber, examinar el preámbulo, los artículos, la nota explicativa y el

<sup>1</sup> Se hicieron las modificaciones siguientes:

- a) 15 de septiembre: 78 miembros (67 miembros gubernamentales con 30 votos para cada miembro con derecho a voto, 6 miembros de la gente de mar con 335 votos cada uno y 5 miembros armadores con 402 votos cada uno);
- b) 16 de septiembre: 80 miembros (69 miembros gubernamentales con 10 votos para cada miembro con derecho a voto, 6 miembros de la gente de mar con 115 votos cada uno y 5 miembros armadores con 138 votos cada uno);
- c) 18 de septiembre: 81 miembros (70 miembros gubernamentales con 3 votos para cada miembro con derecho a voto, 6 miembros de la gente de mar con 35 votos cada uno y 5 miembros armadores con 42 votos cada uno);
- d) 21 de septiembre: 82 miembros (71 miembros gubernamentales con 30 votos para cada miembro con derecho a voto, 6 miembros de la gente de mar con 355 votos cada uno y 5 miembros armadores con 426 votos cada uno).

---

Título 5 (inclusive los anexos) del proyecto recomendado de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, a fin de presentar un proyecto de texto para su adopción por la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria en sesión plenaria. Advirtió que el tiempo disponible para esta tarea era muy limitado, por lo que era importante concentrarse en lo esencial. Previa consulta con la Mesa, se había decidido examinar las partes del proyecto recomendado incluidas en el mandato de la Comisión, según el siguiente orden: artículos III, VI, VII, II, V, X, VIII, XIV y XV; preámbulo; Título 5 y anexos.

6. El Representante Adjunto del Secretario General presentó los documentos sometidos a la Comisión, a saber, el proyecto recomendado de convenio refundido sobre el trabajo marítimo (documento PTMC/04/1) y la lista de comentarios sobre dicho proyecto (documento PTMC/04/2), y ofreció una explicación completa de los procedimientos que la Comisión iba a aplicar para llevar a cabo sus trabajos. Precisó que el informe de la Comisión sería adoptado en sesión plenaria, el penúltimo día de la Conferencia.

## Discusión general

7. El Vicepresidente de los armadores manifestó la voluntad de su Grupo de asegurar el buen desarrollo de las tareas de la Comisión, e hizo hincapié en que la adopción de un nuevo y eficaz convenio refundido contribuiría a crear condiciones equitativas para todos, redundando en beneficios tanto para los armadores como para la gente de mar. El nuevo instrumento debía prestarse a su fácil comprensión, ratificación, aplicación, actualización y cumplimiento. Estaba de acuerdo en que no se debía restar fuerza a los niveles de protección previstos por las normas en vigor, pero consideraba esencial que para que el nuevo instrumento tuviese una verdadera utilidad, debería ser ratificable por el mayor número posible de Estados Miembros.
8. El Vicepresidente de la gente de mar indicó que, en términos generales, su Grupo apoyaba muchas de las disposiciones contenidas en los artículos y que aparecían encerradas entre corchetes en el proyecto recomendado. No obstante, había varios problemas, algunos de los cuales suscitaban inquietudes fundamentales, por ejemplo en relación al párrafo 6 del artículo II, que trataba de la posible exclusión de muchos marinos de la carta de derechos de la gente de mar.
9. El Ponente señaló algunas preocupaciones específicas planteadas en el seno del Grupo Gubernamental. En general, se consideraba que en el párrafo 4 del artículo II había que indicar claramente que dicha disposición no regía para los buques comerciales utilizados temporalmente en actividades militares o de índole similar. En cuanto al apartado a) de dicho párrafo, se había planteado la cuestión de si debería fijarse o no un arqueo límite, y en caso afirmativo, de cuál sería dicho límite; esta cuestión se relacionaba también con el Título 3 y el Título 5. En cuanto al párrafo 6 del artículo II, había inquietud con respecto a la cuestión de la flexibilidad nacional y a la capacidad de excluir a los buques ocupados en determinadas actividades comerciales y de navegación, como el transporte nacional de cabotaje. Otras preocupaciones se referían a la cuestión de los «derechos fundamentales» mencionados en el artículo III. Asimismo, se habían planteado preocupaciones sobre la regulación de los servicios de contratación y colocación, tratada en el párrafo 5 del artículo V, materia que también se relacionaba con la regla 1.4 y los anexos del Título 5. Con respecto al párrafo 4 del artículo VI, la cuestión de la «equivalencia sustancial» parecía menos controvertida que en los debates anteriores, pero seguía necesitando un mayor análisis. El Título 5 había suscitado algunas preocupaciones específicas, entre las que figuraban las siguientes: el recurso a empresas de clasificación u organizaciones reconocidas; las cuestiones que debían ser objeto de inspección y certificación; los procedimientos de tramitación de quejas en tierra, y la necesidad de definir un nexo claro entre el texto y los anexos. A muchos gobiernos les inquietaba enormemente la carga

---

administrativa que podrían generar estos textos, así como la necesidad de dotarse de las capacidades y la formación indispensables para que los Miembros puedan dar cumplimiento a las disposiciones del Título 5.

## Preámbulo <sup>2</sup>

10. El Vicepresidente de la gente de mar indicó que, en vista de la divergencia de opiniones en cuanto a incluir una referencia al artículo 217 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, por su relación con el control de la contaminación, su Grupo aceptaría la supresión de dicha referencia.
11. La Comisión acordó suprimir la referencia al artículo 217 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar e introducir un pequeño cambio en el título de dicha Convención citado en la versión inglesa del proyecto recomendado.
12. En lo que atañe a la decisión de trasladar al preámbulo la referencia a la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, de 1998, la Comisión solicitó al Comité de Redacción que determinase en qué lugar del preámbulo y de qué manera debería efectuarse dicho cambio.
13. En relación con una recomendación sobre el artículo III, el Comité de Redacción propuso insertar, después del tercer párrafo del preámbulo (que reza «Teniendo presente el mandato fundamental ... condiciones de trabajo decentes;»), un nuevo párrafo del tenor siguiente:

Recordando la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, 1998;
14. El Presidente anunció que no se habían presentado enmiendas al texto establecido por el Comité de Redacción. La Comisión adoptó este texto y su emplazamiento.

## Artículo II – Definiciones y ámbito de aplicación

### Párrafo 1, apartado e)

15. El Vicepresidente de los armadores consideraba aceptable el texto propuesto en relación con el apartado e) del párrafo 1 del artículo II, y propuso que se eliminaran los corchetes y se adoptara el texto.
16. El Vicepresidente de la gente de mar apoyó la propuesta de eliminar los corchetes, ya que el texto era suficientemente claro. La propuesta también fue respaldada por el miembro gubernamental de Argentina.
17. El miembro gubernamental de Grecia dijo que no se oponía a que se eliminaran los corchetes, pero señaló que el término «Código», que aparecía por primera vez en el artículo II de la versión inglesa, no se había definido. Por consiguiente, propuso incluir en el convenio una definición pertinente de ese término, aunque no necesariamente en el artículo II.

<sup>2</sup> El texto del presente informe sigue el orden del proyecto recomendado, y por ende no refleja necesariamente el orden de discusión de los distintos temas en la Comisión.

- 
18. La miembro gubernamental de Dinamarca señaló que no era necesario establecer una definición de ese término, puesto que ello repercutiría en la parte del convenio relacionada con el control de la aplicación.
  19. El Vicepresidente de los armadores estuvo de acuerdo en que no era preciso establecer esa definición, dado que ya existía la «Nota explicativa sobre el Reglamento y el Código del Convenio sobre el trabajo marítimo». Esa postura fue apoyada por el miembro gubernamental del Reino Unido y el Vicepresidente de la gente de mar.
  20. El miembro gubernamental de España señaló que el término «Código» no figuraba en la versión española del texto.
  21. El Presidente propuso resolver esa cuestión incluyendo en el apartado *e)* del párrafo 1 del artículo II una referencia al artículo VI (Reglamento y Partes A y B del Código). Además, dijo que la versión española se corregiría.
  22. El miembro gubernamental de Grecia se mostró partidario de no incluir una definición, porque la mayoría de los miembros parecía preferir que no hubiera ninguna. Sin embargo, señaló que la nota explicativa no formaría parte del convenio.
  23. El Presidente, habida cuenta del amplio consenso, propuso eliminar los corchetes del apartado *e)* del párrafo 1 del artículo II y no incluir una definición del término «Código». La Comisión así lo acordó.

#### Párrafo 4, apartado a)

24. El Vicepresidente de los armadores propuso mantener el texto del apartado *a)* del párrafo 4 del artículo II y limitar el ámbito de aplicación del convenio a los buques de un arqueo bruto superior a 500 toneladas.
25. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que los derechos de los marinos no deberían depender del tamaño del buque en el que trabajaran; había cuestiones, como las horas de trabajo o las condiciones laborales mínimas, que no guardaban relación con el tonelaje. Por tanto, propuso que se eliminara el apartado *a)*.
26. El miembro gubernamental del Reino Unido apoyó la propuesta. Era fundamental que el convenio protegiera a la gente de mar. Propuso establecer límites con respecto al tamaño de los buques en los Títulos 3 y 5, ya que, en algunos casos, la falta de límites supondría una carga considerable para los gobiernos a la hora de realizar las inspecciones periódicas.
27. El miembro gubernamental de los Países Bajos dijo que la gente de mar que trabajaba en buques pequeños también tenía derechos, pero coincidía con el miembro gubernamental del Reino Unido en que ello representaría una carga para los gobiernos cuando tuvieran que efectuar inspecciones periódicas de buques pequeños.
28. La miembro gubernamental de Dinamarca dijo que también coincidía en que el futuro convenio debería abarcar, en principio, todos los buques, independientemente de su tamaño; ahora bien, conforme a lo propuesto por el miembro gubernamental del Reino Unido, habría que incluir límites en el Título 5, salvo con respecto a los buques de pasajeros, debido a la gran cantidad de gente de mar que trabajaba en ellos. Esta posición fue respaldada por los miembros gubernamentales de Suecia, Alemania y Noruega.
29. El miembro gubernamental de China se refirió a la importancia de los límites relacionados con el tonelaje, ya que el cumplimiento de los requisitos plantearía problemas en el caso de los buques pequeños. En otros convenios de la OIT, como el Convenio sobre el



---

alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133), y de la OMI se preveían límites respecto del tonelaje; por consiguiente, en el futuro convenio debería fijarse un límite de 500 toneladas de arqueo bruto. También suscribió este punto de vista el miembro gubernamental de la Federación de Rusia.

30. Los miembros gubernamentales de Argentina, Indonesia, Japón, Pakistán, Federación de Rusia, Singapur y Túnez apoyaron la declaración del miembro gubernamental de China.
31. El miembro gubernamental de Francia respaldó la idea de eliminar el apartado *a)* y propuso que la cuestión de los límites del arqueo se examinara en el marco de los Títulos 3 y 5.
32. El miembro gubernamental del Brasil dijo que estaba de acuerdo con el Vicepresidente de la gente de mar y con el miembro gubernamental del Reino Unido, y señaló que el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), sería una base interesante para la discusión porque contenía una disposición que permitía excluir a buques de determinado tamaño, en consulta con las organizaciones más representativas de armadores y de gente de mar. Esa propuesta fue reiterada por el miembro gubernamental de los Estados Unidos.
33. El Vicepresidente de los armadores señaló que estaba de acuerdo con el principio planteado por el Vicepresidente de la gente de mar, de que un marino era un marino con independencia del tonelaje del buque. Sin embargo, la cuestión debía abordarse adoptando un enfoque práctico que favoreciese una alta tasa de ratificación. Además, no tenía sentido limitar el tamaño del buque en el Título 5, que era el único que trataba del cumplimiento y el control de la aplicación en el instrumento, y no establecer ningún límite mínimo en los artículos.
34. El miembro gubernamental de Liberia se manifestó a favor de la supresión del apartado *a)* y de la consiguiente inclusión de valores límites para el arqueo de los buques en otros Títulos, en la medida en que fuera necesario. Cabría examinar y eventualmente reformular el párrafo 6, a fin de asegurar que los Estados Miembros tuvieran derecho a fijar valores límite para el tonelaje, en determinadas circunstancias. Esta postura fue respaldada por los miembros gubernamentales de Finlandia, la India y España.
35. El miembro gubernamental del Reino Unido recordó que su postura no consistía en que esta disposición debería suprimirse totalmente y, por tanto, no aplicarse a determinadas partes del Título 5 sobre el cumplimiento y el control de la aplicación. Más bien, se trataba de que dicha disposición no debería aplicarse a las obligaciones de los Estados Miembros en virtud de sus responsabilidades como Estados de abanderamiento, contenidas en el Título 5, sino que debería regir, en cambio, las cuestiones relativas al control por el Estado del puerto. Este cambio sólo afectaría a los Títulos 5 y 3.
36. El Vicepresidente de los armadores dijo que la propuesta del miembro gubernamental del Reino Unido era completamente inaceptable para el Grupo de los Armadores. Ante la posibilidad de que se aplicara sólo la disposición relativa a la inspección y control por el Estado del puerto, pero no las disposiciones sobre la inspección y la certificación por el Estado de abanderamiento, los armadores preferirían que no se incluyera ningún límite en cuanto al tonelaje en parte alguna del Título 5.
37. El miembro gubernamental de la República de Corea dijo que los distintos convenios existentes tenían ámbitos de aplicación diferentes, y que era necesario incluir un arqueo límite a fin de ser congruentes con la situación actual, por lo que propuso añadir un nuevo párrafo, en el que se exigiera a los Estados Miembros reconocer los derechos de la gente de mar que trabajase a bordo de buques con un arqueo bruto inferior a 500 toneladas, con el fin de velar por que la gente de mar no se viera privada de los derechos de que gozaban en

---

virtud de los convenios vigentes. Para mantener la coherencia entre el párrafo 4 y el Título 3, se debería añadir una frase al final del párrafo 4, en la que se dijera que, «salvo otra especificación en contrario, esto se aplicará a todos los buques». Esta propuesta recibió el apoyo del miembro gubernamental de Singapur.

38. El miembro gubernamental de China dijo que algunos miembros gubernamentales del grupo de Asia y el Pacífico estaban a favor de fijar en 500 toneladas el valor mínimo del arqueo bruto. Los miembros gubernamentales de Egipto y Marruecos también apoyaron la inclusión de ese límite de tonelaje.
39. El miembro gubernamental de Grecia dijo que una posible solución sería modificar el párrafo 5 del artículo II, a fin de reconocer a los Estados Miembros el derecho a establecer reglamentaciones específicas que no se aplicarían a buques más pequeños. Así, pues, la palabra «Convenio» que figuraba en el párrafo 5 del artículo 2 debería sustituirse por las palabras «reglamentaciones específicas» o la palabra «Títulos».
40. El miembro gubernamental de Sudáfrica apoyó la supresión del apartado *a)*, ya que la inclusión de límites mínimos en cuanto al tonelaje podría suponer una violación de la Constitución de Sudáfrica y un obstáculo para la ratificación.
41. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que era esencial que la Comisión reflexionara acerca de si su propósito era realmente adoptar un convenio que diera protección a la gente de mar, pero que en la práctica terminase excluyendo de su ámbito de aplicación a numerosos marinos y a un gran número de buques. En otros contextos específicos, como el del Título 3, el Grupo de la Gente de Mar había convenido en la necesidad de que se incluyeran valores mínimos de tonelaje; sin embargo, en este caso era importante garantizar que las disposiciones se aplicaran a toda la gente de mar. Las dificultades a que se veían confrontadas un gran número de flotas asiáticas dedicadas al cabotaje, para las que resultaría difícil adecuar las condiciones de trabajo a los niveles requeridos, suponían un verdadero problema que no podía resolverse mediante la simple exclusión de un gran número de marinos.
42. La miembro gubernamental de Dinamarca informó de las deliberaciones del Grupo Gubernamental sobre el apartado *a)* del párrafo 4. Se había tratado de tener en cuenta las opiniones del Grupo de la Gente de Mar y las inquietudes de aquellos gobiernos que consideraban que tendrían graves dificultades para ratificar el convenio si se eliminaba el límite fijado en relación con el tonelaje. Una posible solución sería incorporar una cláusula de flexibilidad en el texto del convenio. Ese tipo de cláusulas ya existía en otros convenios. El límite del tonelaje se reduciría gradualmente, y el convenio podría aplicarse a todos los buques en un plazo razonable. Los países a los que la aplicación inmediata del convenio a todos los buques planteara problemas especiales y sustantivos, habida cuenta de las condiciones concretas de su sector marítimo, podrían presentar a la OIT en el momento de la ratificación, previa consulta con los interlocutores sociales, una declaración en la que se limitara el ámbito de aplicación a los buques con un arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas. En tal caso, tendrían que adoptar las medidas necesarias para reducir y a la larga suprimir esa limitación en un plazo preestablecido, y dar cuenta de esas medidas en las memorias previstas con arreglo al artículo 22 de la Constitución de la OIT. Todavía no se habían abordado ni el plazo ni la formulación exacta de la cláusula de flexibilidad. Ese procedimiento de flexibilidad se aplicaría a todos los Títulos.
43. El Vicepresidente de los armadores dijo que su Grupo estaba dispuesto a sumarse a la propuesta del Grupo Gubernamental.
44. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que examinaría detenidamente la propuesta de elaborar una cláusula de flexibilidad, en el entendido de que se tuviese en cuenta la

---

estrecha vinculación de esta disposición con el párrafo 6. También debería determinarse el plazo que regiría para el pleno cumplimiento del convenio, como proponía el Grupo Gubernamental. Se deberían proponer ejemplos, en vez de adoptar un enfoque general, como en el caso del límite de 500 toneladas brutas.

45. Esta cuestión no se discutió ulteriormente.

Párrafo 4, apartado d)

46. El Vicepresidente de los armadores dijo que el texto encerrado entre corchetes en el apartado *d)* del párrafo 4 del artículo II tendría que eliminarse, ya que el convenio no debería aplicarse a las plataformas petroleras y de perforación. El miembro gubernamental de Noruega estuvo de acuerdo con ello, y señaló que el texto propuesto entrañaría la necesidad de aplicar un régimen jurídico distinto a una misma plataforma durante sus desplazamientos.
47. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que había distintos tipos de plataformas de perforación marítimas móviles, algunas con tripulaciones numerosas y otras con tripulaciones mucho más reducidas. En ambos casos, era preciso identificar a la gente de mar a la que no se aplicaba ningún reglamento vigente en tierra y hacer lo necesario para ampararla con las disposiciones del convenio.
48. El miembro gubernamental del Reino Unido indicó que las plataformas de perforación fijas se consideraban estructuras erigidas en tierra y que, como tales, no estaban sujetas a la jurisdicción de la autoridad marítima. Cuando las plataformas no estaban perforando sino desplazándose, se equiparaban a los buques. Por ende, consideraba que el texto propuesto debería mantenerse, de manera que sus disposiciones se aplicaran a las plataformas móviles, pero no a las fijas.
49. El Vicepresidente de la gente de mar reiteró que seguía habiendo marinos a bordo de las instalaciones móviles en alta mar, incluso cuando estaban fijas, y propuso examinar la formulación relativa a la gente de mar que trabaja en las instalaciones móviles en alta mar, mencionadas en el párrafo 2 del artículo I del Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179).
50. El miembro gubernamental de los Países Bajos señaló a la atención de la Comisión las circunstancias del sector del dragado, que, de conformidad con la definición actual de «gente de mar» y de «buque», quedaría comprendido en el ámbito de aplicación del convenio. Las dragas eran embarcaciones capaces de navegar en el mar, registradas como buques y con certificados de aptitud para la navegación marítima. Mientras que las dragas de succión no tenían propulsión propia, solían ocupar una posición fija en los puertos y no podían navegar, las dragas de arrastre funcionaban en cambio por autopropulsión. Debido a su estructura especial, estas embarcaciones no cumplirían todos los requisitos del convenio relacionados con el alojamiento ni otras disposiciones. Las dragas de succión deberían excluirse del instrumento, y los requisitos en materia de alojamiento deberían aplicarse a las dragas de arrastre, con la debida flexibilidad.
51. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que esas preocupaciones se abordaban adecuadamente en el apartado *i)* del párrafo 1 y en el párrafo 5.
52. El miembro gubernamental de México propuso eliminar el texto que figuraba entre corchetes en el apartado *d)* del párrafo 4. El objetivo principal de las plataformas de perforación era la exploración y la extracción de petróleo, pero no la navegación. Si esas plataformas se equiparaban a los buques, cualquier persona empleada a bordo, incluidos los técnicos de perforación y otros especialistas de la industria petrolera, tendría que

---

considerarse gente de mar, de conformidad con lo dispuesto en el apartado *i*) del párrafo 1 del artículo II. Sin embargo, algunas disposiciones, como los salarios, la inspección por el Estado del puerto, las condiciones laborales y los horarios de trabajo, no les eran aplicables. El miembro gubernamental de México dijo que su país no podría ratificar el convenio si se decidía mantener la formulación propuesta. Los miembros gubernamentales de Dinamarca y Noruega respaldaron la supresión del texto que aparecía entre corchetes.

- 53.** El miembro gubernamental de la República de Corea señaló que la formulación propuesta procedía del apartado *c*) del párrafo 4 del artículo I del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). Dado que esa formulación creaba una controversia jurídica, el apartado *d*) debería referirse a «plataformas petroleras y de perforación permanentemente fijas». El personal de las plataformas que no era gente de mar podría excluirse, previa consulta, en virtud del párrafo 3.
- 54.** El Vicepresidente de la gente de mar consideraba útil la propuesta del miembro gubernamental de la República de Corea, ya que las plataformas de perforación debían distinguirse de las plataformas móviles autónomas. Puesto que su Grupo deseaba que toda la gente de mar que trabajaba en las plataformas móviles estuviera protegida, incluso cuando esas unidades estaban ancladas al fondo del mar en el curso de las actividades de perforación, sólo estaría de acuerdo con la supresión del texto que figuraba entre corchetes si se garantizara a la gente de mar una protección adecuada, como a los demás trabajadores de las plataformas. Era preciso evitar toda situación en la que la gente de mar ocupada en las plataformas móviles fuera considerada gente de mar con arreglo a los instrumentos de la OMI (por ejemplo, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, de 1978 (Convenio de Formación), y el Código internacional de gestión de la seguridad, de 1998), pero no quedara englobada en el ámbito del futuro convenio y tampoco estuviera convenientemente protegida por otros medios.
- 55.** El miembro gubernamental del Reino Unido precisó que, cuando las unidades móviles de perforación mar adentro se desplazaban, eran consideradas buques en virtud de las normativas de la OMI y de los Convenios núms. 178 y 147 de la OIT.
- 56.** El miembro gubernamental de Noruega no apoyó la propuesta formulada por el miembro gubernamental de la República de Corea. El acto de la navegación no debería conllevar automáticamente el cambio de régimen jurídico para una misma actividad. Así pues, el concepto de aplicación temporal del convenio debía eliminarse. El miembro gubernamental de México se sumó a esa postura.
- 57.** El miembro gubernamental de Qatar propuso la supresión de la totalidad del apartado *d*), ya que las condiciones de trabajo en las plataformas petroleras y de perforación solían ser mejores que en los buques. El Vicepresidente de la gente de mar expresó su interés por esa propuesta.
- 58.** La Comisión estableció un Grupo de Trabajo tripartito para tratar esa cuestión, integrado por miembros gubernamentales de México, Noruega y el Reino Unido, miembros armadores de Dinamarca, Francia, México y Noruega, y miembros de la gente de mar de Noruega, Países Bajos, y Suecia.
- 59.** El miembro gubernamental de Noruega informó que, en su primera deliberación, el Grupo de Trabajo había establecido seis posibles opciones: 1) adoptar el texto suprimiendo las palabras que figuraban entre corchetes; 2) adoptar el texto incluyendo dichas palabras; 3) suprimir el apartado *d*), lo que conllevaría que en el instrumento se obviase la cuestión de las plataformas petroleras y de perforación; 4) introducir una cláusula con miras a que el convenio se aplicase a las plataformas petroleras y de perforación en los casos en que el Estado ribereño no contara con reglamentación alguna al respecto; 5) reducir el ámbito de

---

aplicación del término «gente de mar», de manera que las personas que trabajasen en dichos buques no fueran calificadas en lo sucesivo como gente de mar; y 6) suprimir el texto entre corchetes y solicitar a la Oficina que elaborara un nuevo instrumento que abarcara a las personas dedicadas a dichas actividades mar adentro. La Oficina había indicado que la sexta opción no sería factible a corto plazo, y que las opciones cuarta y quinta habían sido rechazadas por la gente de mar por considerar que, de aceptarse, supondrían probablemente la reanudación de la discusión del texto que no figuraba entre corchetes, sobre el cual se estaba ya prácticamente de acuerdo.

- 60.** Los armadores del Grupo de Trabajo querían suprimir el texto entre corchetes, ya que no se habían celebrado las consultas necesarias con quienes se dedicaban a la extracción y producción de petróleo; además, la inclusión de las personas que trabajaban a bordo de plataformas petroleras y de perforación requeriría el consiguiente reexamen de todos los Títulos. La gente de mar, coherente con su postura de que todos los marinos deberían quedar amparados por el instrumento, deseaba que se incluyera el texto encerrado entre corchetes, si bien consideraba que su alcance era insuficiente, ya que los marinos sólo quedarían cubiertos por el convenio cuando dichas embarcaciones se estuviesen desplazando, independientemente de que estuvieran trabajando a bordo de ellas de forma permanente. De los tres gobiernos representados, uno quería que se incluyese el texto entre corchetes, mientras que los otros dos estaban a favor de su supresión.
- 61.** Por último, dijo que el Grupo de Trabajo había hecho todo lo posible en el marco de su cometido.
- 62.** El Vicepresidente de los armadores añadió que la inclusión del texto entre corchetes conllevaría dificultades, habida cuenta de que en los Estados había distintos regímenes aplicables a las personas que trabajaban a bordo de buques en esas diversas circunstancias.
- 63.** El Vicepresidente de la gente de mar propuso que el Grupo de Trabajo reexaminara la cuestión con la colaboración de la OMI, ya que esta Organización tenía una gran experiencia en la aplicación de instrumentos en el ámbito de las plataformas que operaban mar adentro. Aunque era evidente que cada país contaba con regímenes distintos, lo importante era garantizar que toda la gente de mar quedara adecuadamente protegida y reconocer que algunas personas empleadas en plataformas mar adentro pertenecían efectivamente a la categoría de gente de mar.
- 64.** El miembro gubernamental de México apoyó esta propuesta. Había que esforzarse por formular un texto que garantizara que toda la gente de mar ocupada en las plataformas quedara incluida en el ámbito del convenio, y que se excluyera a todas las personas que no perteneciesen a la categoría de gente de mar.
- 65.** Se convino en que el Grupo de Trabajo debería reunirse de nuevo y examinar algunas propuestas formuladas por escrito por la Oficina. Respecto de la propuesta del miembro gubernamental del Reino Unido, se convino en que uno o dos miembros gubernamentales adicionales podían participar en dicha reunión, en vista de la divergencia de opiniones entre los actuales tres miembros gubernamentales del Grupo de Trabajo.
- 66.** El miembro gubernamental de Noruega dijo que, al comienzo, el Grupo de Trabajo no había llegado a un acuerdo. El Grupo de la Gente de Mar había propuesto un nuevo borrador, que no había sido aceptado por el Grupo de los Armadores y que los miembros gubernamentales habían considerado problemático. Finalmente, el Grupo de Trabajo había acordado proponer la supresión del apartado *d)* del párrafo 4 en su totalidad, lo que supondría que en el convenio se ignoraría por completo la cuestión. Esto conllevaría que, con arreglo a su propio criterio, los Estados podrían aplicar las disposiciones de forma total o parcial o no aplicarlas en absoluto a estos buques.

- 
- 67.** El Presidente agradeció al Grupo de Trabajo sus considerables esfuerzos por resolver con éxito una cuestión tan difícil.
- 68.** La Comisión acordó suprimir el apartado *d)* del párrafo 4.

#### Párrafo 6

- 69.** El Vicepresidente de los armadores recordó que los convenios marítimos de la OIT vigentes excluían de su ámbito de aplicación a los buques que sólo realizaban viajes dentro del territorio nacional y sugirió que se mantuviera esa orientación, a fin de propiciar una amplia ratificación del nuevo instrumento. Por consiguiente, propuso mantener el párrafo 6 del artículo II. Su propuesta fue respaldada por los miembros gubernamentales de Egipto, la India y la Federación de Rusia.
- 70.** El Vicepresidente de la gente de mar se opuso a que se restringiera el ámbito de aplicación del convenio y se excluyera así a grandes grupos de gente de mar. Además, indicó que la definición de «viajes internacionales» planteaba problemas. Había divergencia de opiniones a escala regional en cuanto a lo que se entendía por tráfico «internacional» y «nacional». Algunos viajes que parecían cumplir los criterios para ser considerados internacionales se habían definido en realidad como nacionales desde un punto de vista jurídico. En cuanto a la referencia a la protección de los derechos en el empleo y los derechos sociales por «la legislación nacional», también se planteaba el problema de la «equivalencia sustancial» y de la manera en que cada Miembro garantizaría dicha protección en la práctica.
- 71.** La miembro gubernamental de Dinamarca señaló que el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, podía servir de fuente para sustentar la definición de la expresión «viajes internacionales», y propuso añadir una frase con miras a definir la expresión «viaje internacional». A modo de ejemplo, la oradora propuso la definición «viaje internacional es todo viaje entre dos puertos de dos Estados Miembros».
- 72.** El miembro gubernamental de los Países Bajos dijo que cualquier definición de viaje internacional debería prever también las situaciones en las que los buques viajaban entre un país determinado y sus territorios de ultramar, o en las que se contrataba a marinos extranjeros para trabajar a bordo de buques de una determinada bandera, los que debían quedar protegidos por las disposiciones del instrumento propuesto. Con respecto a la oración del párrafo 6 que rezaba «[en] [previa] consulta con [representantes de] las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas», el orador dijo que el término «previa» era preferible, ya que dejaba en manos de las autoridades nacionales la verdadera toma de decisiones. La utilización del término «previa» fue respaldada por los miembros gubernamentales del Reino Unido y la Federación de Rusia.
- 73.** El miembro gubernamental de Túnez señaló que las preocupaciones de su Gobierno quedaban resueltas por el apartado *i)* del párrafo 1 del artículo II, en el que se establecía que los buques que navegaban en aguas interiores quedaban excluidos del ámbito de aplicación del convenio. No era preciso añadir otra disposición excluyente, pues ello sólo provocaría confusión. Esa posición fue apoyada por el miembro gubernamental de Marruecos.
- 74.** Habida cuenta de la estrecha relación existente entre el párrafo 6 y el apartado *a)* del párrafo 4, el Presidente remitió la cuestión a los Grupos para que la debatieran y aclararan sus posturas al respecto.
- 75.** La miembro gubernamental de Dinamarca, que intervino en nombre de su Grupo, recordó que la opinión general de su Grupo con respecto al apartado *a)* del párrafo 4 del artículo II

---

era que la cuestión del arqueo podría resolverse en el marco de los Títulos 1-5. Aunque el párrafo 6 no se había debatido con detenimiento, la mayoría de los gobiernos deseaban conservarlo. En cuanto a la primera frase, los gobiernos preferían la expresión «previa consulta» a «en consulta».

76. El Vicepresidente de los armadores convino en que el párrafo 6 debería mantenerse para conseguir una ratificación generalizada del instrumento.
77. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que a su Grupo le preocupaban tanto el apartado a) del párrafo 4 como el párrafo 6. Mientras que el primero excluía ciertos buques, el segundo excluía ciertas actividades, y la gente de mar temía que algunos gobiernos recurrieran excesivamente al párrafo 6. El enfoque propuesto por el Grupo Gubernamental en relación con el apartado a) del párrafo 4 debería aplicarse también al párrafo 6. Por consiguiente, en el caso de que hubiese motivos para excluir a determinadas categorías de gente de mar, se podrían adoptar disposiciones especiales.
78. La miembro gubernamental de Dinamarca dijo que el Grupo Gubernamental había examinado la propuesta formulada por la gente de mar de incluir una cláusula de flexibilidad en el párrafo 6. La cuestión debería remitirse al Grupo de Trabajo, que también podría tratar de dar respuesta a las preocupaciones de la gente de mar relacionadas con la seguridad social.
79. La Comisión estableció un grupo de trabajo tripartito sobre esta cuestión, en el que participaron los miembros gubernamentales de China, Grecia y la India; los miembros armadores del Japón y Venezuela y los representantes de la Federación Internacional de Armadores y los miembros de la gente de mar de Francia, Grecia, la India y los Estados Unidos.
80. Tras su primera reunión, el miembro gubernamental de Grecia anunció que el Grupo de Trabajo necesitaba orientaciones ulteriores de la Comisión al respecto.
81. El Vicepresidente de los armadores consideraba que la posición de su Grupo había quedado suficientemente clara.
82. El Vicepresidente de la gente de mar recordó las preocupaciones de su Grupo sobre la definición de la expresión «viajes internacionales» y sobre el hecho de excluir del convenio las actividades comerciales no consideradas como internacionales. Los miembros gubernamentales del Japón y de Filipinas, así como de otros países en desarrollo, habían aludido a los problemas que tenían en relación con sus flotas de navegación nacional, problemas que podrían poner trabas a su deseo de ratificar el convenio. Dado que, en algunos casos, los buques que se dedicaban al transporte marítimo nacional en esos países necesitarían años para cumplir lo estipulado en el convenio, dichos países deberían disponer de flexibilidad. En el proceso de ratificación se deberían poder solicitar exclusiones del ámbito de aplicación del convenio con sujeción a ciertas condiciones. En el contexto del convenio, el concepto de buques dedicados al transporte nacional debería limitarse a los buques que navegaban entre los puertos o terminales del Estado de abanderamiento cuya bandera tenían derecho a enarbolar sin invadir las aguas territoriales de otros Estados. Para reducir el alcance de las exclusiones, debería introducirse la figura de los buques con un arqueo bruto inferior a 500 toneladas que se dedicaban a la navegación nacional. Los Miembros sólo deberían poder acogerse a la cláusula de flexibilidad si estuvieran en fase de desarrollo y si los derechos de la gente de mar mencionados en los artículos III y IV estuvieran protegidos por sus legislaciones nacionales. En el momento de la ratificación del convenio refundido, los Miembros deberían manifestar su intención de ampliar progresivamente el alcance de los requisitos del convenio a los buques dedicados a la navegación nacional. En su esfuerzo por llegar a

---

un compromiso, la gente de mar había renunciado al plazo de seis u ocho años inicialmente solicitado. No obstante, los Miembros deberían presentar memorias anuales similares a las requeridas en virtud del artículo 22 de la Constitución en las que informaran de las medidas adoptadas para lograr una ampliación progresiva.

83. El Gobierno de China expresó su apoyo a la tarea de refundición realizada por la OIT. Era de vital importancia aspirar a una amplia ratificación del convenio refundido, ya que se suponía que tenía que ser un instrumento internacional, no nacional o regional. El grado de exigencia del convenio debería ser razonablemente elevado, y, a la hora de establecerlo, se tenía que tener en cuenta el hecho de que los diferentes países tenían opiniones distintas al respecto en función de sus respectivas industrias marítimas. Si el grado de exigencia del convenio se fijaba demasiado alto, este último sería difícilmente compatible con otras reglamentaciones en vigor relativas a otros sectores, lo que dificultaría su ratificación y aplicación.
84. El miembro gubernamental de los Estados Unidos dijo que se debía establecer un equilibrio entre la protección de los derechos de los trabajadores y el reconocimiento de la necesidad de flexibilidad.
85. La miembro gubernamental de la India solicitó orientación a la Oficina acerca de lo apropiado de las dos solicitudes realizadas por los miembros de la gente de mar integrantes del Grupo de Trabajo. En cuanto a la terminología empleada al hacerse referencia a la incapacidad de un Miembro para ratificar el convenio por encontrarse «en fase de desarrollo», la oradora se preguntaba si esta expresión era de uso frecuente. Asimismo, preguntó si los Miembros podían preparar memorias anuales de conformidad con el artículo 22 de la Constitución de la OIT.
86. Tras cuatro reuniones del Grupo de Trabajo, el miembro gubernamental de Grecia comunicó que se había alcanzado un acuerdo general en cuanto a la necesidad de flexibilidad respecto de la posible exclusión de los buques que realizaban viajes nacionales. Sin embargo, no se había podido llegar a un acuerdo sobre los criterios concretos que debían utilizarse para recurrir a una cláusula de flexibilidad. Aunque no se proponía ninguna formulación específica, se confiaba en que las ideas presentadas por el Grupo de Trabajo pudieran usarse como base para debatir esa cuestión en la Conferencia Marítima.
87. El Presidente agradeció al miembro gubernamental de Grecia y a los demás miembros del Grupo de Trabajo los esfuerzos desplegados para tratar una cuestión tan delicada.

### **Artículo III – Derechos y principios fundamentales**

88. El Vicepresidente de los armadores señaló que el artículo III había supuesto siempre un motivo de gran preocupación para el Grupo Gubernamental. En consecuencia, su Grupo consideraba que el texto íntegro del artículo III debería figurar en el preámbulo, y no en los artículos.
89. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que su Grupo no estaba en absoluto de acuerdo con trasladar dicho texto al preámbulo. De las dos redacciones alternativas, su Grupo prefería la segunda, que había sido objeto de consenso en consultas precedentes. No obstante, ambas alternativas serían aceptables. Por otro lado, existía una divergencia entre las versiones inglesa y francesa del primer texto alternativo.
90. El Consejero Especial explicó que la versión francesa de la primera alternativa de artículo III contenida en el documento PTMC/04/1 presentaba un error de formato. La letra



---

«e)» que precedía las palabras «*tels qu'ils sont...*» se debería haber suprimido. En la versión inglesa, tras las palabras «*...in respect of employment and occupation*», así como en la versión española, después de las palabras «... el empleo y la ocupación», debería haber comenzado una nueva línea, de forma que la frase «*as referred to in the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work, 1998*» (en español, «a los que se hace referencia en la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, 1998») se remitiese a todos los apartados, desde *a)* hasta *d)*.

91. La miembro gubernamental del Japón expresó su profunda preocupación respecto del párrafo 2 del segundo texto alternativo. Se habían realizado enormes esfuerzos por redactar un instrumento que fuera objeto de una amplia ratificación, y la inclusión de este párrafo supondría que los Estados ratificantes deberían lograr una equivalencia sustancial respecto de las disposiciones contenidas en los convenios que trataban de los principios y derechos fundamentales en el trabajo mencionados en el primer párrafo de este texto alternativo. Esto constituiría un serio obstáculo para la ratificación, por lo que ella prefería la primera alternativa.
92. El miembro gubernamental de los Estados Unidos recordó que su delegación había presentado un documento relativo a la primera alternativa de artículo III, con ocasión de la cuarta reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, ya que su Gobierno tenía serias reservas con respecto a la versión original del artículo III, la cual se presentaba ahora como primer texto alternativo. En este primer texto alternativo, la referencia a la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, de 1998, era vaga y problemática por naturaleza. Se sumó a la postura del Japón y añadió que la segunda alternativa también planteaba problemas. Ninguna de las alternativas era aceptable y deberían enmendarse. Era necesario entablar nuevas consultas.
93. La miembro gubernamental de Dinamarca dijo que la primera alternativa no imponía ninguna obligación adicional a los Estados Miembros, ni siquiera obligaciones relativas a la presentación de memorias. La segunda versión se había redactado para lograr un grado de flexibilidad que respondiera a las necesidades de los gobiernos que no hubiesen ratificado todos los convenios a que hacía referencia la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, de 1998. Aunque al Gobierno de Dinamarca no le planteaban problemas ninguno de los dos textos, reconocía que había que encontrar una solución que satisficiera a aquellos gobiernos para los cuales dichas disposiciones constituían obstáculos significativos con miras a la ratificación. Estuvo de acuerdo en que era necesario entablar nuevas consultas. Los miembros gubernamentales de Francia, la República de Corea y los Países Bajos apoyaron este llamamiento a entablar nuevas consultas.
94. Varios miembros gubernamentales, incluidos los de España, Filipinas y Singapur, indicaron que estaban en condiciones de aceptar el primer texto alternativo. La mayoría de ellos señalaron que, aun cuando sus legislaciones nacionales respectivas eran compatibles con ambas alternativas, preferían la primera de ellas en reconocimiento de las preocupaciones expresadas por los miembros gubernamentales de Japón y Estados Unidos. El miembro gubernamental de España expresó además su desacuerdo con desplazar al preámbulo esta referencia a los derechos fundamentales.
95. El miembro gubernamental de Pakistán propuso adoptar la segunda alternativa previa supresión del párrafo 2, que era el origen de los problemas.
96. El miembro gubernamental de Canadá indicó que la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, de 1998, era un instrumento promocional. En su calidad de Miembros de la OIT, los Estados ya habían aceptado dichos

---

principios, incluso si no hubiesen ratificado todos los convenios pertinentes. No obstante, era cierto que la inclusión propuesta podía generar nuevas obligaciones.

- 97.** El miembro empleador del Consejo de Administración de la OIT expresó la profunda preocupación del Grupo de los Empleadores del Consejo respecto de la inclusión de cualquier referencia a la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, de 1998, en cualquier artículo del convenio propuesto. La inclusión de dicha referencia añadiría confusión a los objetivos de la Declaración, que eran diferentes de los de los convenios. Asimismo, redundaría en que la propia Declaración quedaría sujeta al control de los órganos de supervisión de la OIT. Se podría aceptar una referencia a la Declaración en el preámbulo. La segunda alternativa tampoco era aceptable, ya que pondría trabas a la ratificación por los gobiernos que todavía no habían ratificado uno o más de los convenios fundamentales.
- 98.** El Vicepresidente de la gente de mar se refirió al comentario 4 contenido en el documento PTMC/04/2, en el que se hacía referencia a una disposición similar que figuraba en el artículo 2, *a*) del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). Ahora bien, a los gobiernos que habían ratificado ese Convenio les preocupaba la inclusión de esa misma disposición en el presente contexto.
- 99.** El miembro gubernamental de los Estados Unidos dijo que su Gobierno aceptaría la disposición contenida en el artículo 2, *a*) tal y como figuraba en el Convenio núm. 147. En opinión de su Gobierno, el texto que se debatía se apartaba de forma radical de la disposición contenida en dicho artículo 2, *a*). Antes de ratificar el Convenio núm. 147, los Estados Unidos habían solicitado un dictamen jurídico a la OIT, el que fue adjuntado a los artículos de ratificación.
- 100.** El Presidente observó que los tres Grupos concedían una gran importancia a esta cuestión. Propuso solicitar la opinión de la Comisión de Organización de Labores.
- 101.** El Presidente de la Comisión de Organización de Labores y Presidente de la Conferencia comunicó que, luego de celebrar consultas y de obtener asesoramiento jurídico, la propuesta sobre el artículo III — que figura a continuación — había recibido apoyo suficiente para volver a tratarse en la Comisión con el fin de adoptar una decisión al respecto. La formulación de la propuesta era la siguiente:
- Todo Miembro deberá comprobar que las disposiciones de su legislación respetan, en el contexto del presente Convenio, los derechos fundamentales relativos a:
- a)* la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva;
  - b)* la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio;
  - c)* la abolición efectiva del trabajo infantil, y
  - d)* la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.
- 102.** La referencia a la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, de 1998, se trasladaría al preámbulo de la propuesta de convenio.
- 103.** El Presidente de la Comisión solicitó la opinión de los miembros sobre el texto que tenían ante sí. Asimismo, pidió al Consejero Jurídico que presentara por escrito su opinión, a fin de que ésta figurase en el informe de la Comisión.
- 104.** La opinión del Consejero Jurídico se reproduce a continuación:

---

El Presidente de la Comisión núm. 1 solicitó al Consejero Jurídico una respuesta por escrito a las cuestiones planteadas en relación con el artículo III<sup>3</sup> del proyecto de convenio.

1. En lo que atañe al carácter jurídico y las consecuencias que tendría la inclusión del «lenguaje» de la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, en las disposiciones del artículo III, según la propuesta formulada por el Presidente de la Conferencia, el Consejero Jurídico indicó que esta propuesta no incorporaba el «lenguaje» de la Declaración, sino que contenía una referencia a los derechos fundamentales, complementada por una obligación para los Miembros que ratificasen el futuro convenio, a saber, la de verificar que las disposiciones de su legislación amparasen dichos derechos fundamentales en el contexto del futuro convenio. El carácter jurídico de la Declaración y su «lenguaje», al referirse a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, reflejan la índole promocional de este instrumento, que se diferencia considerablemente de un convenio internacional del trabajo.
2. La referencia a los derechos fundamentales contenida en el texto del artículo III del futuro convenio no daría origen a obligaciones por lo que se refiere a la presentación de memorias sobre el contenido de la Declaración a los órganos de control de la OIT. Ambos instrumentos son diferentes, y los órganos de control de la OIT no tienen competencia para examinar la aplicación de la Declaración, que se rige por su propio mecanismo de seguimiento.
3. Como todas las disposiciones obligatorias del convenio, el artículo III será objeto de examen por los órganos encargados del control de la aplicación de las normas de la OIT. Lo más importante es saber con respecto de qué obligación se ejercerá dicho control. Todo Miembro que ratifique el futuro convenio quedará obligado, en virtud de este artículo, a verificar que su legislación respeta, en el contexto de este convenio, las cuatro categorías de derechos fundamentales. Como todas las obligaciones dimanantes de los convenios internacionales del trabajo, la obligación de verificación deberá cumplirse de buena fe. A reserva de la decisión que el Consejo de Administración de la OIT adopte en cuanto a las informaciones detalladas que podrían solicitarse en el formulario de memoria que se prepare con arreglo al artículo 22 de la Constitución de la OIT, el examen por los órganos de control se circunscribirá a esta obligación precisa. En todo caso, esta disposición no conlleva *a priori* obligaciones adicionales para los Estados que hayan ratificado uno o más convenios fundamentales, dado que éstos protegen ya, sin excepción, a los trabajadores comprendidos en el ámbito del futuro convenio.
4. En lo que atañe a la cuestión de saber si la referencia hecha en el artículo III a las cuatro categorías de derechos fundamentales crearía una obligación en cuanto a la presentación de memorias en virtud de la Declaración de la OIT, al margen del mecanismo de seguimiento de la misma, la respuesta es negativa, como se ha explicado antes.

<sup>3</sup> Dicho artículo tiene el tenor siguiente:

Todo Miembro deberá comprobar que las disposiciones de su legislación respetan, en el contexto del presente Convenio, los derechos fundamentales relativos a:

- a) la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva;
- b) la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio;
- c) la abolición efectiva del trabajo infantil, y
- d) la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.

- 
5. Por último, en lo relativo a las consecuencias que tendría la inclusión de una referencia a la Declaración en el preámbulo del futuro convenio, el Consejero Jurídico recordó que la introducción de un considerando que remitiese a la Declaración — como los que ya figuran en los preámbulos del Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182), y el Convenio sobre la protección de la maternidad, 2000 (núm. 183), — no entrañaría obligación jurídica alguna para los Miembros. Los preámbulos de los convenios internacionales del trabajo no generan obligaciones jurídicas.

- 105.** El Vicepresidente de los armadores señaló que las dudas jurídicas relacionadas con la propuesta se habían resuelto gracias a la opinión jurídica clara e inequívoca del Consejero Jurídico. Su Grupo respaldaba la propuesta.
- 106.** El Vicepresidente de la gente de mar también aceptó la propuesta.
- 107.** Al no haber ninguna objeción por parte del Grupo Gubernamental, el Presidente llegó a la conclusión de que había consenso en cuanto a la nueva formulación del artículo III, y dio las gracias al Presidente de la Conferencia por su iniciativa y su eficacia.
- 108.** El Presidente de la Conferencia expresó su agradecimiento a todos los que habían contribuido al logro de este resultado y manifestó su satisfacción por el hecho de que su llamamiento a demostrar un espíritu de cooperación no hubiese caído en oídos sordos.

## **Artículo V – Responsabilidades en materia de aplicación y control de la aplicación**

### **Párrafo 6**

- 109.** El Vicepresidente de la gente de mar y los miembros gubernamentales de Dinamarca, la República de Corea y Francia sostuvieron que el texto entre corchetes era innecesario y debería suprimirse. La miembros gubernamental de Dinamarca explicó que las palabras «independientemente del lugar donde éstas se produzcan» se referían a las obligaciones del Estado de abanderamiento de hacer cumplir las disposiciones del futuro convenio a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, sea cual fuere el lugar donde se produjesen las infracciones; por el contrario, el Estado del puerto no tenía ni los mismos derechos ni las mismas obligaciones. Por tal motivo, prefería que se suprimiese el texto entre corchetes. El miembro gubernamental de la República de Corea consideraba que cualquier infracción ocurrida fuera de un determinado Estado Miembro sería sancionada de forma efectiva por los Estados del puerto, que el párrafo 7 incluía una cláusula de trato no más favorable y que cualquier infracción cometida por agencias privadas de contratación y colocación sería investigada tanto por el Estado de abanderamiento como por el Estado del puerto (véase el anexo A5-III).
- 110.** El Vicepresidente de los armadores declaró que su Grupo suscribiría la opinión mayoritaria.
- 111.** El miembro gubernamental de Grecia señaló la preocupación de su Gobierno ante la posible criminalización de la gente de mar. El texto propuesto implicaba que el Estado del puerto y el Estado de abanderamiento habrían de establecer sanciones penales para las infracciones del convenio. Aunque esto sería conforme al derecho internacional, deseaba solicitar que la Oficina, al elaborar el próximo proyecto de convenio que se sometería a la Conferencia Marítima, incluyera ejemplos pertinentes de las eventuales infracciones del futuro convenio que darían lugar a la imposición de sanciones penales por el Estado del puerto, con arreglo al derecho internacional.

- 
112. En consecuencia, se suprimió el texto entre corchetes que figuraba en el párrafo 6 del artículo V.

## Artículo VI – Reglamento y Partes A y B del Código

### Párrafo 4

113. El Vicepresidente de los armadores apoyó la segunda de las dos alternativas de texto propuestas para el párrafo 4, por su contenido relativo a la equivalencia sustancial.
114. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que consideraba atinada la inclusión de una definición adecuada del concepto de equivalencia sustancial. Prefería la primera variante de texto, especialmente si a continuación de la expresión «a una disposición del presente Convenio si» se añadían las palabras «el Miembro comprueba que», contenidas en la segunda variante.
115. El miembro gubernamental de los Estados Unidos expresó su oposición, y se refirió al documento presentado por su Gobierno en la cuarta reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo. Con todo, en aras de una solución satisfactoria para todos, su Gobierno estaría dispuesto a aceptar una definición del concepto de equivalencia sustancial. Los Estados Unidos preferirían ante todo la definición presentada a su Gobierno por el Consejero Jurídico de la OIT en relación con el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). De no aceptarse esa posibilidad, la segunda alternativa de texto también podría servir como punto de partida. A fin de disipar las inquietudes suscitadas por el texto, se podría modificar el párrafo 4, sustituyendo las palabras «sustancialmente equivalente a una disposición» por las palabras «sustancialmente equivalente a las disposiciones pertinentes». Por consiguiente, en los apartados *a)* y *b)*, el término «disposición» se transformaría en «disposiciones». Además, propuso que la palabra «equivalente», que figuraba en el apartado *b)* de la segunda alternativa de texto, se sustituyera por «similar» o «comparable».
116. La miembro gubernamental de Dinamarca dijo que, aunque a su Gobierno no le planteaba ningún problema la cuestión de la equivalencia sustancial, el establecimiento de una nueva definición de ese concepto podría introducir un elemento de control estatal. Señaló que la primera versión reflejaba la opinión de un experto sobre la equivalencia sustancial, mientras que la segunda correspondía a una opinión más general. Su Gobierno podía aceptar la segunda versión con los cambios propuestos por el miembro gubernamental de los Estados Unidos.
117. Las modificaciones propuestas por el miembro gubernamental de los Estados Unidos también fueron respaldadas por el Vicepresidente de los armadores y los miembros gubernamentales de Alemania, la República de Corea y Túnez.
118. El miembro gubernamental de Grecia señaló que, desde el primer momento, se había tratado de definir un marco general que ofreciera flexibilidad. Esta podía conseguirse estableciendo una definición de equivalencia sustancial, como se proponía en la segunda alternativa. Por consiguiente, estaba de acuerdo con los cambios propuestos por el miembro gubernamental de los Estados Unidos. Una vez que el convenio fuese una realidad, se tendrían que elaborar directrices claras destinadas a los inspectores, para garantizar unas reglas de juego uniformes. Indicó que el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), contenía directrices de ese tipo. La idea de elaborar directrices fue apoyada por el Vicepresidente de los armadores y por el miembro gubernamental de Túnez.

- 
- 119.** En respuesta a los cambios propuestos por el miembro gubernamental de los Estados Unidos, el Vicepresidente de la gente de mar solicitó al Consejero Especial que explicara la diferencia que existía entre los términos «similar», «comparable» y «equivalente». También propuso optar por la segunda alternativa de texto, pero sustituyendo el apartado *b)* de esa versión por el apartado *b)* de la primera alternativa.
- 120.** El miembro gubernamental de los Estados Unidos respondió que su postura estaba claramente definida en el documento mencionado *supra*. No era apropiado utilizar el término «equivalente» en una definición de equivalencia. Por otro lado, en el apartado *b)* del primer texto alternativo, la palabra «todos» no debería emplearse en la expresión «en todos los aspectos materiales».
- 121.** El Vicepresidente de la gente de mar respondió que, aun empleándose la expresión «todos los aspectos materiales», quedaba claro que ésta se refería específicamente a los requisitos de la disposición en cuestión.
- 122.** El Consejero Especial dijo que la palabra «todos», tal y como se utilizaba en la expresión «en todos los aspectos materiales», abarcaba todos los aspectos materiales relativos a la realización del derecho reconocido. En el apartado *b)* del primer texto alternativo, la palabra «o» proporcionaba opciones a los países que no podían cumplir la primera parte de lo enunciado en el apartado. Este era muy similar al apartado *b)* del segundo texto alternativo. La palabra «equivalente» se utilizaba en esa definición de equivalencia sustancial debido a que la parte de la expresión que requería aclaración era el término «sustancial», mientras que el significado del término «equivalente» estaba claro. La utilización de la palabra «comparable» implicaba la existencia de algún tipo de baremo de comparación, lo que podría entenderse como la posibilidad de ofrecer más o menos protección; por el contrario, con la palabra «equivalente», en el sentido en que se utilizaba en el texto, se pretendía garantizar la igualdad de la protección dada a la gente de mar. El término «similar» también podía implicar una protección menos completa. El orador indicó que, si era necesario establecer una definición, se podía consultar al Consejero Jurídico.
- 123.** El Vicepresidente de la gente de mar hizo suya la idea de solicitar la opinión del Consejero Jurídico, e indicó que el apartado *b)* del primer texto alternativo difería mucho del apartado *b)* del segundo texto alternativo. Coincidió con el Consejero Especial en que la utilización del término «similar» podía conllevar una protección menor.
- 124.** La Comisión solicitó la opinión jurídica del Consejero Jurídico sobre los dos textos alternativos propuestos para el párrafo 4 del artículo VI del proyecto recomendado. La interpretación del Consejero Jurídico se expone a continuación.

*Artículo VI, párrafo 4*

1. El Vicepresidente de la gente de mar de la Comisión núm. 1 consideró que tal vez sería útil obtener la opinión del Consejero Jurídico sobre las consecuencias jurídicas de las propuestas alternativas para la redacción del párrafo 4 del artículo VI del proyecto de instrumento.
2. Para la comprensión de las disposiciones propuestas es importante recordar que la noción de «equivalencia sustancial» (en inglés «substantial equivalence», y en francés «equivalence dans l'ensemble») figuró por primera vez en el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147).

*Artículo VI, párrafos 3 y 4*

3. El párrafo 4 del artículo VI del proyecto recomendado que se ha presentado a la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria tiene por objeto clarificar la cláusula de flexibilidad que figura en el párrafo 3 de este mismo artículo, y cuyo texto es el siguiente:

- 
3. Todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar los principios y derechos en la forma prevista en la Parte A del Código podrá aplicar esta Parte A mediante disposiciones de su legislación u otras medidas que sean *sustancialmente* equivalentes a las disposiciones de dicha Parte A, a menos que en el presente Convenio se disponga expresamente otra cosa.
4. Se puede observar que el contexto de la «equivalencia sustancial» a que se refiere este párrafo es considerablemente distinto del contexto del apartado *a)*, artículo 2, del Convenio núm. 147. En el caso del nuevo instrumento, se trata de adoptar disposiciones legislativas o de otra índole que sean sustancialmente equivalentes a las disposiciones contenidas en la Parte A del Código, cuando el Miembro no esté en condiciones de aplicar los principios y derechos enunciados en las reglas «en la forma prevista en la Parte A».
5. Como la Oficina lo ha recordado ya en los comentarios sobre el proyecto de instrumento, se ha considerado necesario prever medios objetivos para asegurar a las partes interesadas que las medidas «sustancialmente equivalentes» se aplicarán de manera adecuada, y para dar orientaciones a las autoridades del Estado del puerto. Por ende, el párrafo 4 del artículo VI debería redactarse en concordancia con estos objetivos. Las cuestiones que cabe plantearse son las siguientes: *a)* ¿quién debería ser competente para decidir que tal o cual medida es sustancialmente equivalente a las disposiciones de la Parte A del Código, y cómo se ha de evaluar esta competencia?, y *b)* ¿cuál es el alcance de esta equivalencia sustancial?
6. La primera variante propuesta remite tácitamente al párrafo 3 la cuestión de saber a quién incumbe la competencia para determinar en qué consiste la «equivalencia sustancial». Del párrafo 3 se desprende que todo Miembro que haya ratificado el convenio y que decida utilizar las disposiciones contenidas en este párrafo deberá adoptar, de buena fe, las medidas que respondan a los criterios de equivalencia sustancial. El Miembro debe tomar su decisión teniendo en cuenta los elementos que figuran en los apartados *a)* y *b)* del párrafo 4, los cuales servirán también como punto de orientación para que las autoridades del Estado del puerto determinen si, en los casos en que se acojan a esta disposición, los principios y los derechos enunciados en las reglas son aplicados a través de unas medidas «sustancialmente equivalentes» a las disposiciones de la Parte A del Código. El control de la aplicación apuntará directamente a saber si tal equivalencia sustancial es o no efectiva. El elemento que figura en el apartado *b)* se inspira en la opinión manifestada por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones en relación al artículo 2, apartado *a)*, del Convenio núm. 147, es decir, en un contexto ligeramente diferente, como se ha señalado más arriba. Este elemento contiene dos facetas: por una parte, que la medida cumpla «en todos los aspectos materiales» con los requisitos específicos de la disposición y, por otra parte, que surta «efectos equivalentes a los que resulten de dicho cumplimiento». Hay que hacer hincapié en el hecho de que la referencia a los «aspectos materiales» (en francés «points importants») introduce un elemento de subjetividad que puede redundar ya sea en una interpretación rigurosa de la «equivalencia sustancial», dándole el sentido de una equivalencia casi absoluta, o en una interpretación más flexible, según el alcance que se dé al término «materiales» (en francés «importants»).
7. La segunda variante difiere de la anterior en dos puntos. Primeramente, todo Miembro que ratifique el convenio tiene la obligación de «comprobar» («to satisfy itself») que las medidas que adopte con arreglo al párrafo 3 del artículo VI son sustancialmente equivalentes a las disposiciones de la Parte A del Código (y no a «una disposición del presente convenio», formulación vaga que podría inducir a confusión). La obligación del Miembro reside principalmente en esta «comprobación», que en todo caso no significa autonomía total. En efecto, incumbe a los órganos de control de la aplicación, tanto a nivel nacional como internacional, determinar no sólo si esta comprobación se ha llevado a cabo, sino también si la misma se efectuado de buena fe, de tal manera que el objetivo buscado — la puesta en práctica de los principios y de los derechos enunciados en las reglas — se logre correctamente, pero de un modo distinto al indicado en la Parte A del Código.
8. La segunda diferencia reside en la formulación del apartado *b)*. Resulta difícil afirmar que ésta sería menos estricta que la que figura en el apartado *b)* de la primera variante. Su alcance es diferente e implica consecuencias jurídicas también diferentes. Haciendo abstracción de la divergencia de traducción que se observa entre las versiones francesa e

---

inglesa (que da origen a la tautología del texto francés), esta segunda versión introduce la idea de que toda medida que se adopte con arreglo al párrafo 3 debe surtir «efectos equivalentes» a los que tendría la disposición de la Parte A del Código, que dicha medida ha de sustituir. En otras palabras, se ajusta a la idea expresada en la segunda parte del apartado *b)* de la primera variante, en el sentido de que la medida debe surtir «efectos equivalentes a los que resulten de dicho cumplimiento», con la salvedad de que su redacción es un poco menos clara.

- 125.** A las preguntas sobre la jerarquía de los términos «similar», «comparable» y «sustancialmente equivalente», el Consejero Jurídico respondió que el término «sustancialmente equivalente» contenía un elemento adicional que lo colocaba en un grado superior en la jerarquía respecto de «comparable», mientras que «similar» tenía un matiz semántico que sugería algo más que lo «sustancialmente equivalente», e implicaba un nivel de valoración ligeramente inferior para los Miembros.
- 126.** El miembro gubernamental de los Estados Unidos afirmó que el término «equivalente» se situaba en la cima de la jerarquía y que iba seguido de «sustancialmente equivalente», «comparable» y «similar». Dado que el concepto de «equivalencia sustancial» se definía de forma tautológica, al hacerse referencia al concepto de «equivalencia», el párrafo sólo definía el término «sustancialmente» y, por tanto, era superfluo.
- 127.** El Vicepresidente de la gente de mar subrayó la necesidad de definir la expresión «sustancialmente equivalente». En vista del considerable nivel de apoyo al segundo texto alternativo, propuso que el Presidente entablara consultas y propusiera una nueva versión.
- 128.** El miembro gubernamental de los Estados Unidos recomendó a la Comisión el texto siguiente, formulado luego de la celebración de consultas:

A efectos del párrafo 3 exclusivamente, se considerará sustancialmente equivalente en el contexto de este Convenio cualquier ley, reglamento, convenio colectivo u otra medida de aplicación, siempre que el Miembro considere que:

- a)* es oportuna a efectos de la consecución plena del objeto o propósito general de la disposición o las disposiciones de la parte A de que se trate, y
- b)* da efecto a la disposición o las disposiciones de la parte A de que se trate.

- 129.** Los interlocutores sociales apoyaron esta recomendación y el párrafo 4 se adoptó tal y como había sido propuesto.

## **Artículo VII – Consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar**

- 130.** El Vicepresidente de los armadores no planteó objeción alguna al artículo VII y propuso suprimir los corchetes para que el artículo pudiera adoptarse.
- 131.** El Vicepresidente de la gente de mar indicó que, como se había señalado en la lista de comentarios sobre el proyecto de convenio, el artículo VII había sido propuesto originalmente por el Grupo de la Gente de Mar; por tanto, apoyaba plenamente la propuesta de los armadores de suprimir los corchetes. El artículo VII permitiría adoptar un enfoque pragmático con respecto a las partes del convenio que requerían flexibilidad. En caso de que en un Estado de abanderamiento no existieran organizaciones de armadores o de gente de mar, las consultas y el diálogo podrían entablarse con los comités marítimos, a fin de garantizar los derechos de la gente de mar.
- 132.** Varios gobiernos expresaron su apoyo al artículo VII, y el artículo VII fue adoptado.



---

## Artículo VIII – Entrada en vigor

### Párrafo 3

133. La miembro gubernamental de Dinamarca dijo que el Grupo Gubernamental había mantenido una breve discusión sobre la entrada en vigor del convenio. La mayoría de los gobiernos habían manifestado su preferencia por que el convenio entrase en vigor después de su ratificación por 25 Miembros que poseyeran en conjunto el 50 por ciento del arqueo bruto de la flota mundial. Algunos gobiernos propusieron que también se tuvieran en cuenta los países proveedores de mano de obra, y que se incluyera también en la disposición a un número mínimo de marinos representados por los Miembros ratificantes.
134. Por lo que se refería a los requisitos mínimos para la entrada en vigor, el Vicepresidente de los armadores señaló que su Grupo prefería fijar como valores umbral 25 Miembros y el 50 por ciento del arqueo bruto de la flota mundial.
135. El Vicepresidente de la gente de mar propuso 30 Miembros y el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mundial. No debería incluirse una referencia al número de marinos.
136. El Miembro gubernamental de los Países Bajos preguntó si existía una administración centralizada a cargo de la medición del arqueo.
137. Un representante del Secretario General indicó que las estadísticas sobre arqueo bruto podrían obtenerse de la misma manera que las estadísticas incluidas por la OMI en sus convenios. Según tenía entendido, dichos datos procedían del Lloyds Register of Shipping.
138. El Vicepresidente de los armadores dijo que consideraba aceptable la cifra de 30 Miembros propuesta por el Vicepresidente de la gente de mar, pero que prefería mantener la proporción de 50 por ciento del arqueo bruto de la flota mundial. Preciso que, por lo que se refería al control por el Estado del puerto, los buques que hiciesen escala en puertos de un Estado Miembro ratificante quedarían sujetos a las disposiciones del convenio, incluso si el Estado de abanderamiento correspondiente no lo hubiese ratificado. Por ende, era importante que el convenio entrase en vigor sólo una vez que se hubiese logrado un nivel de ratificación correspondiente a un porcentaje sustancial del arqueo bruto de la flota mundial.
139. El Vicepresidente de la gente de mar solicitó que la Oficina aclarase si había alguna diferencia entre el arqueo de los Estados Miembros de la OIT y el arqueo mundial calculado por la OMI, habida cuenta de que algunos Estados que no eran Miembros de la OIT poseían registros importantes. Reiteró su convicción de que el 50 por ciento del arqueo bruto era un requisito demasiado elevado para la entrada en vigor del convenio, ya que duplicaba el 25 por ciento inscrito en el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147).
140. El miembro gubernamental de la República de Corea recordó una propuesta presentada anteriormente por su delegación para que esa disposición se formulara en términos parecidos a los del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (Convenio de Formación) y el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS). Como la inclusión de una referencia al trabajo forzoso plantearía problemas estadísticos debido a la gran amplitud de la definición de «gente de mar», se podría establecer un límite basado en el número de buques, si bien ello retrasaría la ratificación. En los requisitos relativos a la entrada en vigor del Convenio de Formación se hacía referencia a un arqueo bruto mundial mínimo de 100 toneladas de registro bruto (TRB) y, dado que ese era el límite que se estipulaba en sus artículos, la cifra no podía cambiarse a toneladas brutas (TB) en las

---

reuniones de la OMI. El Convenio SOLAS no contenía ninguna definición de arqueo bruto mundial, pero en la práctica se utilizaba el límite mínimo de 100 toneladas de arqueo bruto, porque a partir de ese tonelaje se asignaba a los buques un número OMI. Era importante establecer una definición de tonelaje bruto mundial o adoptar una disposición parecida a la que figuraba en el Convenio de Formación. Con respecto a las cifras propiamente dichas, el orador insistió en la necesidad de fijar como límites 25 Miembros y el 50 por ciento del arqueo bruto mundial, puesto que los Miembros ya se verían presionados a ratificar el proyecto de convenio, que refundía todos los instrumentos marítimos existentes y contenía una cláusula de «trato no más favorable».

141. El miembro gubernamental de los Países Bajos recomendó que las distintas propuestas formuladas en relación con la cifra umbral para la entrada en vigor se pusieran entre corchetes y que la discusión de ese tema se pospusiera hasta la próxima Conferencia Marítima.
142. El Vicepresidente de los armadores señaló que la entrada en vigor podría basarse en el arqueo bruto de los Estados Miembros de la OIT, en vez del arqueo mundial, y expresó su preocupación por que, en lugar de reducir el texto entre corchetes, cada vez hubiera más.
143. El Presidente se hizo eco de la propuesta del miembro gubernamental de los Países Bajos y, a falta de oposición al respecto, la Comisión acordó proceder de esa manera.
144. El Presidente dio por terminada la discusión en espera de que se decidiera si se debía hacer referencia al arqueo de la flota mundial o al arqueo de la flota de los Estados Miembros de la OIT.

## **Artículo X – Efectos de la entrada en vigor**

145. El Vicepresidente de los armadores pidió que se aclarara el significado de las palabras «este Convenio revisa los convenios siguientes» que figuraban al comienzo del artículo X, y la manera de abordar el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), que era un instrumento independiente. Aunque el Convenio núm. 147 se había incluido en la lista de los instrumentos revisados, el Protocolo relativo a ese Convenio no aparecía en ella.
146. El Consejero Especial explicó que el artículo X, tal como figuraba en el proyecto recomendado, tendría dos repercusiones en los convenios que revisaba: 1) después de que el convenio refundido hubiese sido ratificado por un Miembro y hubiese entrado en vigor para él, se consideraría que ese Miembro habría abrogado automática e inmediatamente todos los convenios revisados enumerados en el artículo X, y 2) al entrar en vigor el convenio refundido, los convenios revisados dejarían de estar abiertos a la ratificación por los Miembros. Eso es lo que sucedería, a menos que se añadiera una disposición al artículo X que estableciera de forma explícita algo distinto. Esa disposición podría evitar totalmente las abrogaciones automáticas, y permitiría mantener los convenios revisados abiertos a la ratificación o establecer una solución intermedia. El convenio refundido no afectaría a ningún convenio que no se citase en el artículo X. Los Miembros que no ratificaran el convenio refundido seguirían estando obligados por cualquier convenio que hubieran ratificado con anterioridad. Hasta que el convenio refundido entrara en vigor, los Miembros seguirían teniendo la posibilidad de ratificar los convenios revisados. Además, el Protocolo relativo al Convenio núm. 147 debería añadirse a la lista, ya que dependía de ese Convenio.
147. El miembro gubernamental de Liberia preguntó si, a fin de propiciar la ratificación, se podrían añadir al texto unas palabras del tenor siguiente: «Este Convenio revisa los

---

convenios siguientes, que se cerrarán a la ratificación en la fecha en la que el presente Convenio se abra a la ratificación».

- 148.** El Consejero Especial explicó que un convenio no podía revisar por sí solo convenios anteriores. La revisión de convenios anteriores podía llevarse a cabo porque, desde 1930, todos los convenios de la OIT contenían disposiciones específicas que preveían la revisión. En lo que respectaba a los convenios anteriores a 1930, era necesario adoptar un enfoque más pragmático, ya que actualmente no se disponía de ningún medio para revisarlos o cerrarlos a la ratificación. Sin embargo, con arreglo al derecho internacional, los convenios más recientes prevalecerían sobre los más antiguos.
- 149.** El miembro gubernamental de Grecia dijo que la lista de convenios revisados sólo podría ultimarse cuando finalizara la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, por lo que el destino de esos instrumentos revisados también debería abordarse en esa Conferencia. La Oficina podría preparar documentación de carácter general sobre las distintas opciones y repercusiones del artículo X a fin de utilizarla como base para dicha discusión. El miembro gubernamental de la República de Corea estuvo de acuerdo en que esa cuestión podría debatirse más adelante.
- 150.** El Vicepresidente de la gente de mar se preguntó qué sucedería con las recomendaciones marítimas relacionadas con esos temas, cuando entrara en vigor el convenio refundido.
- 151.** El Consejero Especial dijo que, dado que en un convenio sólo se trataban obligaciones vinculantes de derecho internacional, las recomendaciones no entraban en consideración. No obstante, cualquier disposición de una recomendación que fuera incompatible con alguna parte del convenio se consideraría anulada y reemplazada.
- 152.** El miembro gubernamental de Alemania se refirió a la relación existente entre el artículo X y el párrafo 7 del artículo V, y a las posibles repercusiones de la ratificación de determinados instrumentos por otros Miembros, incluidos los convenios anteriores a 1930.
- 153.** El Consejero Especial señaló que, si un Estado Miembro no estaba dispuesto a ratificar el convenio refundido pero había ratificado, en cambio, un número considerable de los convenios que se indicaban como revisados, dicho Estado quedaría sujeto a obligaciones similares, ya que las obligaciones del convenio refundido procedían de convenios existentes, a excepción de las disposiciones en materia de certificados, que no se habían previsto en los instrumentos anteriores. Por consiguiente, la Comisión tal vez deseara debatir lo que ocurriría si un Estado cumplía todos los requisitos estipulados en el nuevo instrumento, pero no podía expedir un certificado por no ser parte en el nuevo convenio.
- 154.** El miembro gubernamental de la India recordó que los motivos que llevaban a los Estados a ratificar un instrumento estaban relacionados con las expectativas de las ventajas que ello les reportaría en el contexto de la cooperación internacional. Habida cuenta de la explicación aportada por el Consejero Especial, si se decidía, en virtud del futuro convenio, que las obligaciones asumidas por los Estados Miembros en el marco de convenios anteriores deberían mantenerse, incluso en el caso que no hubieran ratificado el nuevo instrumento, se tendría que determinar si sería posible conceder un trato menos favorable a esos países, y si esto se consideraría justificado en relación a los que hubieran ratificado el nuevo convenio, en la perspectiva de la cooperación internacional prevista por el nuevo convenio.
- 155.** El Consejero Especial dijo que, a pesar de que no le incumbía pronunciarse sobre cuestiones de fondo, le parecía que sería posible añadir una disposición que abordara esa cuestión, si la Comisión así lo deseaba.

- 
- 156.** La miembro gubernamental de Dinamarca dijo que, en su opinión, ello contravendría el espíritu del convenio refundido. No sería oportuno establecer un nuevo sistema de derechos fundamentales y permitir que algunos Estados sólo se adhirieran a él parcialmente. La aplicación global del convenio debería examinarse en el contexto del debate sobre el artículo VIII.
- 157.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que estaba de acuerdo con esa postura y que esa cuestión ya se había discutido en las reuniones del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo. El objetivo de esa labor era establecer un convenio de amplio alcance que recogiera todos los derechos de la gente de mar. Un enfoque fragmentario, como el que proponía el miembro gubernamental de la India, podría resultar muy perjudicial. Agregó que la gente de mar apoyaba el proyecto de texto, y pidió encarecidamente a la Comisión que formulara una recomendación sobre el artículo X en esta Conferencia.
- 158.** El Vicepresidente de los armadores estuvo de acuerdo en que el párrafo 7 del artículo V garantizaba el establecimiento de condiciones equitativas. A su juicio, la propuesta del miembro gubernamental de la India no se había apartado de ese principio.
- 159.** Refiriéndose a las observaciones formuladas por el miembro gubernamental de Alemania, el miembro gubernamental de Túnez planteó la situación en que se encontraría un Estado que hubiera ratificado algunos convenios pero no pudiera ratificar el nuevo instrumento. Era preciso aclarar las situaciones de esa índole, en especial en cuanto a la posibilidad de que surgieran problemas con respecto a la aplicación de convenios anteriores. La eventual decisión de algunos Estados de no ratificar el nuevo convenio podría deberse no a una falta de buena voluntad, sino a un problema de capacidad. En ese contexto, la cuestión de la cooperación internacional señalada por el miembro gubernamental de la India tal vez debiera abordarse en una etapa posterior.
- 160.** El miembro gubernamental del Reino Unido respaldó las posiciones de los armadores, la gente de mar y la miembro gubernamental de Dinamarca. Para conseguir condiciones equitativas para todos se debería añadir una disposición sobre el trato no más favorable, como la establecida en el párrafo 7 del artículo V. Además, debía preverse una excepción parcial respecto del Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), y del Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133), de manera que en los buques ya construidos se siguieran respetando las disposiciones de dichos instrumentos, incluso después de que los Estados de abanderamiento ratificaran el convenio refundido. Por motivos relacionados con su construcción, los buques existentes quizá no pudieran cumplir lo dispuesto en el Título 3 en relación con el alojamiento de la tripulación. En el artículo X y en el Título 3 tenía que añadirse una disposición a tal fin. Ello estaba en concordancia con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS), que contenía una disposición similar en relación con los buques que se habían construido antes.
- 161.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo en que las cláusulas de derechos adquiridos se aceptaban generalmente en todos los instrumentos internacionales. No obstante, había que reflexionar acerca de su emplazamiento, de forma que no se entendiera que esta excepción sería aplicable a otras partes del convenio. Esta cláusula debería limitarse únicamente a la cuestión del alojamiento. Habría que solicitar asesoramiento al Comité de Redacción acerca de la mejor forma de incorporar esta idea; dicho Comité debería intentar redactar un borrador apropiado de dicha cláusula, cuyo ámbito de aplicación estaba sumamente restringido.
- 162.** El miembro gubernamental de la República de Corea se sumó a lo expresado por el miembro gubernamental del Reino Unido, pero indicó que podían surgir dificultades en

---

relación con el ámbito de aplicación. La Comisión debería conceder el tiempo necesario para examinar la cuestión con mayor detenimiento.

- 163.** El Consejero Especial sugirió que lo más idóneo sería ubicar esa cláusula de derechos adquiridos en el Título 3.
- 164.** El miembro gubernamental de Grecia afirmó que seguía sin saber con certeza qué sucedía con los convenios anteriores a 1930. De la discusión parecía deducirse que cada gobierno resolvería la cuestión mediante su legislación nacional. Preguntó si el destino de los convenios anteriores a 1930 se decidiría a nivel nacional y si los Estados Miembros que adoptaran este convenio refundido se verían obligados a seguir presentando memorias en virtud de los mencionados convenios.
- 165.** El Consejero Especial reiteró que, cuando un país ratificase este convenio refundido, los convenios posteriores a 1930 se considerarían denunciados. En cambio, los convenios anteriores a 1930 no se considerarían automáticamente denunciados. El Consejo de Administración estaba facultado para decidir qué memorias deberían presentar los Estados Miembros. No obstante, no creía que los Estados Miembros se verían obligados a seguir presentando memorias relativas a convenios que hubiesen sido reemplazados por otros.
- 166.** La Comisión acordó suprimir los corchetes del texto y añadir el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), de 1976 (núm. 147), a la lista de convenios revisados. El artículo X fue adoptado.

## **Artículo XIV – Enmiendas al presente Convenio**

### **Párrafo 5**

- 167.** El Presidente puso de relieve el vínculo existente entre el párrafo 5 del artículo XIV y el artículo VIII, ya que ambos textos se referían al número de Miembros y a la proporción total del arqueo bruto de la flota mundial atribuible a dicho número de Miembros.
- 168.** El Vicepresidente de los armadores estuvo de acuerdo en que las cifras que figurasen en el instrumento definitivo debían armonizarse. Tras mantener consultas informales sobre el párrafo 5 del artículo XIV, los interlocutores sociales preferían que el número de Miembros se fijara en 12 y no en cinco, y que la proporción total del arqueo bruto de la flota mundial atribuible a éstos fuera del 12,5 por ciento y no del 25 por ciento. Cualquier decisión relativa a si en el artículo VIII debería hacerse referencia al arqueo bruto de la flota mundial o al arqueo bruto de la flota de los Estados Miembros de la OIT tendría efectos sobre esta disposición.
- 169.** La miembro gubernamental de Dinamarca y Presidenta del Grupo Gubernamental advirtió de que, aunque su delegación no ponía objeción alguna a esas cifras, se debía dar al Grupo Gubernamental la oportunidad de celebrar consultas al respecto. El miembro gubernamental de la República de Corea apoyó esta postura.

## **Artículo XV – Enmiendas al Código**

### **Párrafo 2**

- 170.** El Vicepresidente de los armadores dio cuenta de que, tras el mantenimiento de consultas informales con respecto al párrafo 2, los interlocutores sociales estaban de acuerdo con mantener la cifra de diez gobiernos y suprimir las llaves en el párrafo 2.

---

**171.** La miembro gubernamental de Dinamarca y Presidenta del Grupo Gubernamental advirtió que algunos gobiernos podrían considerarla demasiado elevada, habida cuenta de que una propuesta de enmienda requería el apoyo de diez Miembros ratificantes para ser discutida. Había que dar al Grupo Gubernamental la posibilidad de analizar más detenidamente esta disposición, que afectaba directamente la capacidad de los gobiernos de presentar enmiendas al Código. El miembro gubernamental de la República de Corea se sumó a esta postura.

#### Párrafo 7

**172.** El Presidente subrayó el vínculo existente entre el párrafo 7 del artículo XV y el artículo VIII, ya que ambos textos se referían al número de Miembros y a la proporción total del arqueo de la flota mundial atribuible a dicho número de Miembros.

**173.** El Vicepresidente de los armadores informó de que, tras el mantenimiento de consultas informales, los interlocutores sociales estaban de acuerdo, en lo que respectaba al párrafo 7, con mantener las palabras «una tercera parte de los Miembros que hayan ratificado el Convenio» y «el 50 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial», por un lado, y suprimir las llaves, por otro. Cualquier decisión acerca de si en el artículo VIII se debería hacer referencia al arqueo de la flota mundial o al arqueo de la flota de los Estados Miembros de la OIT también tendría efectos sobre esta disposición.

**174.** La miembro gubernamental de Dinamarca y Presidenta del Grupo Gubernamental advirtió que, aunque su delegación no ponía objeciones a esas cifras, se debería dar al Grupo Gubernamental la oportunidad de examinar más detenidamente la cuestión. El miembro gubernamental de la República de Corea se sumó a esta postura.

## Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación

### Discusión general

**175.** El Presidente invitó a la Comisión a entablar una discusión general sobre el Título 5.

**176.** El Vicepresidente de los armadores consideraba esencial disponer de un mecanismo de cumplimiento y control de la aplicación. Una de las cuestiones más importantes para su Grupo era la inspección por el Estado del puerto. El «certificado de trabajo marítimo» y «la declaración de conformidad laboral» deberían considerarse como pruebas *prima facie* del cumplimiento de los requisitos establecidos, de forma que los inspectores del Estado del puerto tuvieran que limitarse a examinar dichos certificados. Cuando fuera necesario llevar a cabo inspecciones por el Estado del puerto, éstas deberían restringirse a las condiciones de trabajo y de vida. Los procedimientos de tramitación de quejas a bordo y en tierra podían plantear problemas en lo que respectaba al objetivo de lograr una amplia ratificación.

**177.** El Vicepresidente de la gente de mar afirmó que la principal cuestión que había que examinar respecto de la primera parte del Título 5 era la pertinencia del párrafo 3. Esta disposición debería suprimirse, ya que la Parte A del Código del Título 5 debería poder modificarse según el procedimiento simplificado de enmienda. Aunque las disposiciones relativas a las responsabilidades de las organizaciones autorizadas y los demás requisitos eran satisfactorias, se planteaban problemas considerables en cuanto a los procedimientos de tramitación de quejas en tierra. Era esencial obtener asesoramiento jurídico acerca de esta cuestión. También sería necesario abordar ciertas cuestiones contenidas en los anexos A5-I y A5-II.

- 
- 178.** El miembro gubernamental de Liberia también apoyó la supresión del párrafo 3, e indicó que ciertas cuestiones requerían un examen detenido, como las responsabilidades de las organizaciones y los procedimientos de tramitación de quejas a bordo y en tierra. El convenio cumplía una importante función de asesoramiento de los inspectores del Estado del puerto cuando un buque procedente de un país que no hubiese ratificado el convenio atracara en puerto. Precisó que las disposiciones de la Parte A del Título 5 eran básicamente nuevas en el marco de los procedimientos de la OIT sobre el trabajo marítimo, y que consideraba que quizás sería necesario revisar esta sección de forma expedita; así, el procedimiento de enmienda tácito resultaba más apropiado que el procedimiento explícito.
- 179.** El miembro gubernamental de Noruega dijo que había dos cuestiones especialmente importantes que podían representar graves obstáculos para la ratificación del convenio por Noruega. La primera guardaba relación con la regla 5.2.2 sobre los procedimientos de tramitación de quejas en tierra. En virtud de esta disposición, los Estados del puerto tenían jurisdicción para solucionar conflictos, mientras que la jurisdicción debería estar regulada por el Estado de abanderamiento, por ejemplo, mediante acuerdos bilaterales. La segunda concernía a la regla 5.3 sobre las responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra, que implicaba que el convenio era directamente aplicable en los tribunales de justicia de todos los Estados Miembros; ahora bien, en Noruega, el convenio sólo podía aplicarse mediante la legislación nacional.
- 180.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que era necesario que quedara claro si el término «independencia» guardaba relación o no con las presiones comerciales. Otra cuestión que suscitaba preocupación era la periodicidad de las inspecciones. En virtud del párrafo 3 de la norma A5.2.1 (inspecciones en caso de queja), un inspector debería, si fuera necesario, poder ampliar la inspección a cuestiones no relacionadas con la queja. En el apartado *c*) del párrafo 6 (incumplimiento del convenio) de la norma A5.2.1, sería necesario definir el grado de gravedad de la violación de los requisitos del convenio, antes de examinar el resto del texto. Habían surgido profundas divergencias en cuanto a la redacción del inciso *i*) del apartado *b*) del párrafo 2 de la norma A5.2.2, relativa a los procedimientos de tramitación de quejas en tierra.

### Párrafo 3

- 181.** El Vicepresidente de los armadores propuso mantener el párrafo 3 del Título 5, ya que varios gobiernos querían que se garantizara que la Parte A del Título 5 no pudiera enmendarse con arreglo al procedimiento tácito de enmienda. Esta disposición era esencial para lograr un número máximo de ratificaciones.
- 182.** El Vicepresidente de la gente de mar reiteró la necesidad de suprimir el párrafo 3. En el convenio propuesto se exploraban nuevas esferas en relación con la inspección del trabajo, y los mecanismos de control de la aplicación tenían que superar la prueba del tiempo. En caso de que la experiencia pusiera de manifiesto la conveniencia de realizar ajustes rápidos, el transcurso de períodos prolongados entre las reuniones de la Conferencia Marítima destinadas a examinar el convenio dificultaría dicha tarea. Estas importantes disposiciones no se deberían modificar de forma precipitada. Lo estipulado en el artículo XV y, en particular, el procedimiento de votación descrito en el párrafo 4 garantizaban una protección suficiente, ya que reconocían a cada Grupo el derecho a vetar cualquier decisión con la que no estuviera conforme. El miembro gubernamental de Liberia apoyó la supresión del párrafo 3 y afirmó que esta cuestión no era de fundamental importancia para su Gobierno.
- 183.** La miembro gubernamental de Dinamarca deseaba mantener el párrafo 3 del Título 5. Dado que los gobiernos desempeñaban una función preponderante en la adaptación de los mecanismos de control de la aplicación a la legislación nacional, debían poder determinar

---

con claridad los recursos que exigía y los compromisos que entrañaba la ratificación del convenio. Puesto que incluso los pequeños cambios en los procedimientos de control de la aplicación o en las cuestiones relacionadas con la inspección provocarían un aumento de los gastos, los anexos de la Parte A también se deberían excluir del procedimiento simplificado de enmienda. Los miembros gubernamentales de Alemania, la República de Corea y el Reino Unido respaldaron esa posición. El proceso de introducción de enmiendas no debería ser más fácil para los interlocutores sociales que para los gobiernos.

- 184.** El miembro gubernamental de Corea añadió que, si se eliminaba el párrafo 3, se tendrían que volver a examinar las demás partes del Título 5, y las disposiciones que figuraban en la Parte A tendrían que trasladarse a las reglas.
- 185.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que su Grupo no solicitaría una votación sobre ese tema y que correspondía a los miembros gubernamentales tomar una decisión al respecto.

### **Regla 5.1.1 – Principios generales**

#### **Párrafo 1**

- 186.** La miembro gubernamental de Dinamarca informó de que el Grupo Gubernamental se había reunido y aceptado el texto del párrafo 1 que figuraba entre corchetes, sin modificaciones.
- 187.** El Vicepresidente de los armadores expresó su conformidad y propuso sustituir las palabras «la aplicación del presente Convenio» por «el cumplimiento de sus obligaciones dimanantes del presente Convenio», a efectos de redacción.
- 188.** Al no haber objeciones a la propuesta de los armadores, se decidió suprimir las llaves y adoptar el párrafo con la modificación propuesta.

#### **Párrafo 3**

- 189.** La Comisión adoptó el párrafo 3, sin modificaciones.

### **Regla 5.1.2 – Autorización de las organizaciones reconocidas**

#### **Párrafo 1**

- 190.** La Comisión acordó adoptar el texto del párrafo 1 y suprimir las llaves.

#### **Párrafo 2**

- 191.** La miembro gubernamental de Dinamarca, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso que, a efectos de transparencia y viabilidad, se indicara claramente al final del párrafo 2 que las listas de las organizaciones reconocidas deberían comunicarse a la OIT con el fin de hacerlas públicas.
- 192.** El Vicepresidente de los armadores se sumó a esta propuesta.
- 193.** El Vicepresidente de la gente de mar apoyó la propuesta del Grupo Gubernamental.
- 194.** La Comisión expresó su conformidad y remitió el párrafo 2 al Comité de Redacción.



---

### Párrafo 3

- 195.** La Comisión acordó adoptar el texto del párrafo 3 y suprimir las llaves.

## **Norma A5.1.2 – Autorización de organizaciones reconocidas**

### Párrafo 1

- 196.** La miembro gubernamental de Dinamarca sintetizó el debate mantenido en el Grupo Gubernamental. En cuanto al texto de introducción del párrafo, en éste había que precisar que la autoridad competente debería exigir a la organización reconocida que demostrara sus capacidades únicamente en lo que respectaba a las funciones que le hubieran sido delegadas. Si eso se aceptaba, su Grupo estaría de acuerdo en suprimir los corchetes de la expresión «y la protección de la seguridad social» que figuraba en el apartado *a)*. Con respecto al apartado *b)*, se debería sustituir el término inglés «improve» («mejorar») por la palabra inglesa «update» («actualizar»), que también se utilizaba en las pautas. El Grupo Gubernamental aceptaba el texto de los apartados *c)* y *d)* que figuraba entre corchetes.
- 197.** El Vicepresidente de los armadores dijo que estaba de acuerdo con la propuesta relativa al comienzo del párrafo, y añadió que el examen no sólo debería referirse a la competencia de las organizaciones reconocidas, sino también a su independencia, de acuerdo con el párrafo 1 de la regla 5.1.2. Su Grupo no tenía ninguna objeción con respecto a los apartados *b)*, *c)* y *d)*. En cuanto al apartado *a)*, se deberían suprimir las palabras «y la protección de la seguridad social» que figuraban entre corchetes, ya que la Comisión núm. 3 todavía no había llegado a un acuerdo sobre ese tema; además, la protección social a largo plazo era una cuestión que correspondía al Estado de residencia, y no al Estado de abanderamiento. Otra posible solución — en el supuesto de que se mantuviese la referencia a la protección de la seguridad social — sería reformular esa disposición, de manera que indicara que el Estado de abanderamiento no sería el único responsable de la seguridad social.
- 198.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con la propuesta del Grupo Gubernamental relativa al comienzo del párrafo. Su Grupo también consideraba oportuno sustituir el término «mejorar» que aparecía en el apartado *b)* por «actualizar» y mantener la formulación de los apartados *c)* y *d)*. Con respecto al apartado *a)*, la gente de mar no compartía la opinión de los armadores, y deseaba que se respetara la formulación actual. En primer lugar, los Estados de abanderamiento no delegarían competencias en esferas relacionadas con la protección de la seguridad social que no estaban comprendidas en el marco de su responsabilidad. En segundo lugar, la protección de la seguridad social era tan importante que no podía omitirse de la carta de derechos de la gente de mar; con todo, si la Comisión núm. 3 decidiera otra cosa, el texto se modificaría en consecuencia. La prevención de accidentes era un aspecto que debería añadirse a la lista del apartado *a)*, que tendría que estar en concordancia con la lista de los ámbitos objeto de inspección que figuraba en el anexo A5-I.
- 199.** La Comisión acordó mantener las palabras «y la protección de la seguridad social» del apartado *a)* y suprimir los corchetes. El Comité de Redacción debería examinar la enumeración que figuraba en esa disposición. El término «mejorar» del apartado *b)* se sustituyó por «actualizar». Los apartados *c)* y *d)* se adoptaron con su redacción original. Con respecto al comienzo del párrafo, la Comisión decidió que la autoridad competente debería examinar la competencia e independencia de la organización reconocida en cuanto a las funciones que se hubieran delegado en ella. El comienzo del párrafo y el apartado *a)* se remitieron al Comité de Redacción.

---

**200.** El Comité de Redacción propuso sustituir la parte introductoria del párrafo 1 y el texto del apartado *a)* por el texto siguiente:

1. A los efectos del reconocimiento de conformidad con el párrafo 1 de la regla 5.1.2, la autoridad competente deberá examinar la competencia y la independencia de la organización de que se trate y determinar si la organización ha demostrado, en la medida necesaria para llevar a cabo las actividades comprendidas en la autorización que le ha sido concedida, que:

*a)* posee la competencia técnica en los aspectos pertinentes del presente Convenio y los conocimientos adecuados sobre el funcionamiento del buque, incluidos los requisitos mínimos enunciados en el anexo A5-I;

**201.** El Vicepresidente de los armadores dijo que apoyaba plenamente el texto propuesto.

**202.** A juicio del Vicepresidente de la gente de mar, aunque el texto del comienzo del párrafo era satisfactorio, el Comité de Redacción se había excedido en sus atribuciones al proponer un nuevo apartado *a)*, que parecía retomar una decisión anterior consistente en incorporar una referencia a la «protección de la seguridad social» al final del texto. La gente de mar deseaba mantener el texto original de ese apartado, con la adición convenida de la protección de la seguridad social y la prevención de accidentes

**203.** El Vicepresidente de los armadores estuvo de acuerdo con esa observación y propuso que la Comisión adoptara el texto que ya se había acordado para el apartado *a)*, en vez de la propuesta del Comité de Redacción.

**204.** La Comisión adoptó la formulación del comienzo del párrafo 1 que había propuesto el Comité de Redacción. El apartado *a)* se adoptó en su versión inicial, eliminando los corchetes y añadiendo una referencia a la prevención de accidentes

## Párrafo 2

**205.** La miembro gubernamental de Dinamarca dio cuenta de la larga discusión mantenida por el Grupo Gubernamental sobre el alcance de las competencias delegadas en las organizaciones reconocidas. Dado que el uso del auxiliar inglés «shall» (cuyo equivalente en español es «deberá») imponía una obligación a los Estados Miembros, algunos gobiernos preferían utilizar «may» («podrá») y otros, «should» («debería»). En función de la forma verbal que se eligiese, el texto tal vez tuviera que trasladarse a las pautas. En aras de una mayor precisión, después del término «inspecciones» que aparecía al final del párrafo deberían añadirse las palabras «a ese respecto». Antes de inmovilizar un buque, había que ponerse en contacto con el Estado de abanderamiento correspondiente.

**206.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que el texto debería conservarse en la norma y que debería mantenerse el verbo auxiliar inglés «shall». Se tenía que encontrar un equilibrio entre el interés de los Estados por mantener sus competencias y la necesidad que había en la práctica de que las organizaciones reconocidas pudieran exigir que toda deficiencia fuese subsanada. El Vicepresidente de los armadores respaldó esa propuesta.

**207.** El miembro gubernamental de Noruega dijo que el debate era especulativo, ya que, en la práctica, cuando un gobierno delegaba facultades para expedir un certificado, también delegaba autoridad para retirarlo, lo que se traducía en la prohibición de zarpe, medida que tenía el mismo efecto que la inmovilización. Por otra parte, los inspectores de las organizaciones reconocidas no emitirían un certificado a un buque que no cumpliera con los requisitos de la norma.

**208.** El miembro gubernamental de Singapur consideraba que el texto debería mantenerse como norma, pero que debería utilizarse el auxiliar inglés «may» en vez de «shall».

- 
- 209.** El miembro gubernamental del Reino Unido dijo que el contenido específico de las facultades que se delegaran deberían ser objeto de un acuerdo entre el Estado de abanderamiento y la organización reconocida. Aunque algunas organizaciones no desearan asumir todas esas responsabilidades, otras tal vez estarían dispuestas a hacerlo. Si bien era cierto que muchos gobiernos no desearían conceder esa facultad a organizaciones reconocidas, el verbo auxiliar inglés «shall» («deberá») podría mantenerse, ya que la cuestión del alcance de la autorización se establecería al comienzo del párrafo, mientras que los detalles se estipularían en los acuerdos.
- 210.** Teniendo en cuenta las distintas opiniones expresadas, el Presidente solicitó a los miembros gubernamentales que votaran a mano alzada si preferían utilizar el auxiliar inglés «shall» («deberá») o el auxiliar «may» («podrá»). Los miembros manifestaron su preferencia por «shall».
- 211.** El Vicepresidente de los armadores también propuso que se suprimieran las palabras «cuando lo solicite el Estado del puerto». Esta frase, que se refería al control por el Estado del puerto, no estaba correctamente ubicada, ya que la regla 5.1.2 trataba de la responsabilidad del Estado de abanderamiento. La gente de mar también tenía dudas al respecto.
- 212.** La miembro gubernamental de Dinamarca explicó que, en los casos en que el Estado del puerto observara que la inspección realizada por la organización reconocida no era satisfactoria, tenía derecho, en virtud del Convenio SOLAS, a solicitar que dicha organización se personara a bordo del buque inmediatamente. Dado que se habían producido conflictos cuando las organizaciones reconocidas necesitaban el permiso de los armadores para personarse a bordo del buque, los gobiernos deberían atribuir dicha facultad a las organizaciones reconocidas. El Estado del puerto y la organización reconocida debían ponerse de acuerdo a la hora de exigir que se subsanasen las deficiencias. Existían sistemas establecidos para tratar esta cuestión en las estructuras de la OMI relativas al Estado del puerto, sistemas que no deberían ser diferentes en el marco de las materias de que se ocupaba la OIT. El miembro gubernamental de Noruega se sumó a esta postura.
- 213.** El párrafo 2 se adoptó con la adición de las palabras «a ese respecto» antes de las palabras «cuando lo solicite el Estado del puerto».

### Párrafo 3

- 214.** La miembro gubernamental de Dinamarca informó de que el Grupo Gubernamental se había reunido y aceptado el texto del párrafo 3 que figuraba entre llaves, sin modificaciones.
- 215.** El Vicepresidente de los armadores dijo que el párrafo 3 le parecía aceptable, pero que era demasiado detallado para figurar en un convenio. Dado que la responsabilidad de cumplir esos requisitos incumbía al Estado de abanderamiento, se debería suprimir todo el texto que seguía a las palabras «organizaciones reconocidas».
- 216.** El Vicepresidente de la gente de mar consideraba que esos detalles eran importantes, ya que se deberían extraer enseñanzas de las disposiciones relativas a la gestión contenidas en el Convenio SOLAS. La formulación del párrafo 3 debería mantenerse.
- 217.** La Comisión adoptó el párrafo 3, sin modificaciones.

---

## Nuevo párrafo

**218.** El Comité de Redacción propuso suprimir el párrafo 2 de la regla 5.1.2 e insertar un nuevo párrafo 4 después del párrafo 3:

4. La autoridad competente deberá proporcionar a la Oficina Internacional del Trabajo una lista actualizada de todas las organizaciones reconocidas que haya autorizado a actuar en su nombre y deberá mantener esta lista al día. En la lista han de indicarse las funciones que las organizaciones reconocidas han sido autorizadas a desempeñar. La Oficina pondrá esta lista a disposición del público.

**219.** La Comisión adoptó el texto propuesto.

## **Pauta B5.1.2 – Autorización de las organizaciones reconocidas**

### Párrafos 1, 2 y 3

**220.** El párrafo 1 se adoptó con un pequeño cambio de redacción en el apartado *a)*, donde, delante del término «aplicación», se insertaron las palabras «alcance de la»; además, se suprimieron las llaves.

**221.** Los párrafos 2 y 3 se adoptaron, y se suprimieron las llaves.

### Párrafos 4 y 5

**222.** La miembro gubernamental de Dinamarca informó de que el Grupo Gubernamental deseaba sustituir las palabras «El Miembro debería», que figuraban en los párrafos 4 y 5, por las palabras «Las organizaciones reconocidas deberían», dado que no consideraba que correspondiera a los gobiernos, por ejemplo, establecer un sistema de calificación como el señalado en el párrafo 4.

**223.** El Grupo de los Armadores expresó su conformidad con las propuestas del Grupo Gubernamental.

**224.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con que, en el párrafo 4, se dijera que eran las organizaciones reconocidas y no los Miembros quienes debían establecer sistemas de calificación, pero añadió que la formulación debería ser la siguiente: «Los Miembros deberían exigir a las organizaciones reconocidas que establezcan un sistema de calificación...». En cuanto al párrafo 5, la gente de mar no estaba de acuerdo con que se sustituyeran las palabras «El Miembro» por «Las organizaciones reconocidas», ya que era responsabilidad de los gobiernos y de sus autoridades competentes llevar un registro de los servicios prestados por las organizaciones reconocidas.

**225.** La Comisión acordó adoptar la formulación propuesta por el Grupo de la Gente de Mar para el párrafo 4, y, como solución de compromiso, se acordó una redacción similar para el párrafo 5, a saber: «Los Miembros deberían exigir a las organizaciones reconocidas que lleven un registro de los servicios prestados por ellas...».

**226.** Los párrafos 4 y 5 se adoptaron en la forma propuesta y se suprimieron las llaves.

### Párrafo 6

**227.** Se adoptó el párrafo 6, y se suprimieron las llaves.

---

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

- 228.** El Vicepresidente de los armadores dijo que entre las enmiendas que su Grupo había presentado a la parte del texto no encerrada entre corchetes, varias tenían por objeto calificar la palabra «laboral» con la palabra «marítima», en todo el Título 5. La Comisión aceptaba esta propuesta, y solicitaba a la Oficina que la tuviese en consideración al preparar el próximo documento.
- 229.** El miembro gubernamental de Dinamarca, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso que se añadiera la palabra «marítima» al final del título de la regla 5.1.3, cuyo texto sería entonces «Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima».
- 230.** Al no haber objeciones, la Comisión aceptó esta propuesta.

#### **Párrafo 4**

- 231.** La miembro gubernamental de Dinamarca, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, reconoció que debía quedar constancia de la verificación, pero consideraba que la frase encerrada entre corchetes, «e inscribir en un registro», implicaba demasiadas obligaciones.
- 232.** El Vicepresidente de los armadores indicó que no se oponía a suprimir los corchetes y mantener las palabras «e inscribir en un registro», si bien sería aceptable un texto alternativo que no diese origen a una carga administrativa excesiva.
- 233.** El Vicepresidente de la gente de mar declaró que no se oponía a suprimir las palabras «e inscribir en un registro», pero que sería necesario proponer otro texto, habida cuenta de que debería existir una lista pública de los buques a los que se expediesen certificados laborales marítimos.
- 234.** La Comisión convino en remitir el párrafo 4 al Comité de Redacción, para su examen, y solicitar a éste que tuviese en consideración la necesidad de poner los registros correspondientes a disposición del público, sin que ello implicase cargas suplementarias para los armadores.
- 235.** El Comité de Redacción propuso sustituir las palabras «e inscribir en un registro» por las palabras «e inscribir en un registro que esté a disposición de los interesados», de forma que el párrafo quedase como sigue:
4. Cuando la autoridad competente de un Miembro o una organización reconocida debidamente autorizada a tal efecto haya verificado mediante inspección que un buque que enarbole la bandera del Miembro cumple o sigue cumpliendo las normas del presente Convenio, deberá expedir o renovar, así como inscribir en un registro que esté a disposición de los interesados, un certificado de trabajo marítimo en tal sentido (SOLAS modificado; MARPOL).
- 236.** El Comité de Redacción presentó una observación con su propuesta, en la que sugirió a la Comisión que considerara si el párrafo 4 abarcaba de forma suficiente todas las situaciones mencionadas en el párrafo 3 de la regla 5.1.1, tal y como la Comisión había decidido.
- 237.** La Comisión adoptó la propuesta de redacción del párrafo 4 hecha por el Comité de Redacción.

---

Párrafo 5

- 238.** El Vicepresidente de los armadores señaló la necesidad de clarificar la referencia al Código, precisando que se trataba sólo de su parte A, ya que la parte B no era obligatoria.
- 239.** Al no haber objeciones, la Comisión adoptó esta propuesta.

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

Párrafos 1 a 3

- 240.** Al no haber objeciones, la Comisión acordó suprimir las llaves y adoptar el texto de cada párrafo.

Párrafo 4

- 241.** El Vicepresidente de la gente de mar propuso que se suprimieran las palabras «a partir de la fecha de finalización de la inspección», ya que no aportaban nada al significado de la frase.
- 242.** El miembro gubernamental de China dijo que era necesario armonizar los textos de los párrafos 4 y 3. Las palabras «a partir de la fecha de finalización de la inspección» pertenecían al lenguaje estándar y eran necesarias para garantizar el correcto significado de la frase. Debería dejarse muy claro en el texto que el período de renovación comenzaba a partir de la fecha de la inspección, no a partir de la fecha de expiración del certificado en vigor.
- 243.** Tras entablar una discusión al respecto, la Comisión decidió remitir el párrafo 4 al Comité de Redacción a los efectos de aclaración y simplificación.
- 244.** El Comité de Redacción propuso suprimir las palabras «a partir de la fecha de finalización de la inspección para la renovación» que figuraban en el párrafo 4, y añadir la palabra «contado» después de las palabras «cinco años», de forma que el párrafo quedara como sigue:

4. Cuando la inspección para la renovación haya concluido más de tres meses antes de la fecha de expiración del certificado en vigor, el nuevo certificado de trabajo marítimo será válido por un período no superior a cinco años contado a partir de la fecha de finalización de la inspección.

- 245.** La Comisión adoptó la propuesta.

Párrafo 5

- 246.** La Comisión acordó suprimir los corchetes y adoptar el texto del apartado *c*) del párrafo 5.

Párrafo 6

- 247.** La miembro gubernamental de Dinamarca, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, indicó que su Grupo prefería que el período fuera de seis meses y no de tres.
- 248.** El Vicepresidente de los armadores se sumó a la opinión del Grupo Gubernamental.

- 
- 249.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que no debería haber certificados provisionales. Si un buque cambiaba de propietario, se debían adoptar las medidas apropiadas para que los derechos de la gente de mar se respetaran desde el principio. No obstante, por razones prácticas, un certificado provisional de tres meses de validez les parecería aceptable.
- 250.** El Gobierno del Reino Unido dijo que no podía aceptar que se fijara en tres meses el período de validez del certificado provisional, aludiendo a la responsabilidad de los Estados de abanderamiento de realizar también inspecciones con arreglo al Código internacional de gestión de la seguridad de 1998 (enmendado en 2002) de la OMI. La instauración de un certificado provisional de tres meses de validez supondría que se tendrían que realizar tres inspecciones en el espacio de tres meses, lo cual no era factible. También era importante conceder el tiempo necesario para la adaptación a los nuevos procedimientos. Esta postura recibió el apoyo de los miembros gubernamentales de Pakistán y de la Federación de Rusia, que consideraban que era conforme al Convenio SOLAS.
- 251.** La miembro gubernamental de Dinamarca manifestó su conformidad y dijo que un certificado provisional de seis meses no eximiría a los buques del cumplimiento de las obligaciones dimanantes del convenio. Esta idea quedaba reflejada en el apartado *c)* del párrafo 7 de la norma A5.1.3, en el que se enunciaba lo siguiente: «el capitán conoce las disposiciones del Convenio y las responsabilidades de aplicación».
- 252.** El Vicepresidente de la gente de mar se refirió al anexo A5-I, afirmando que en él se enunciaban muchos derechos básicos cuya realización debía garantizarse en menos de seis meses.
- 253.** El miembro gubernamental de Malta propuso fijar en seis meses la validez del certificado provisional; no obstante, también propuso que el párrafo 7 se ampliara con otros aspectos pertinentes extraídos del anexo A5-I, cuya verificación constituiría un requisito para la expedición de un certificado provisional. Esta propuesta recibió el apoyo del Vicepresidente de los armadores y de los miembros gubernamentales de Singapur y el Reino Unido. El Vicepresidente de la gente de mar también se sumó a la propuesta, señalando que sería importante indicar con claridad qué aspectos se añadirían al párrafo 7.
- 254.** La Comisión decidió que el párrafo 6, junto con los párrafos 7 y 8 (que estaban estrechamente relacionados con él), fuera examinado de nuevo por el Grupo Gubernamental, para lo cual contaría con las orientaciones del Grupo de la Gente de Mar.

#### Párrafo 7

- 255.** El Vicepresidente de los armadores propuso un cambio en la versión inglesa que no afectaba a la versión española, consistente en reemplazar, en el apartado *b)*, las palabras «is covered by» por la palabra «has», de forma que el texto quedase como sigue: «the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention; and». No se planteó objeción alguna a esta propuesta.

#### Párrafos 6, 7 y 8

- 256.** La miembro gubernamental de Dinamarca, que intervino en nombre del Grupo Gubernamental, señaló que su Grupo había vuelto a examinar los párrafos 6, 7 y 8 para atender las preocupaciones de la gente de mar. En general, estaban de acuerdo con la propuesta de ampliar el párrafo 7 para incorporar en él las cuestiones que figuraban en el anexo A5-I. Se propuso sustituir el texto del apartado *a)* del párrafo 7 por las palabras siguientes: «El buque ha sido inspeccionado, en la medida de lo razonable y factible, con

---

respecto a las materias que figuran en el anexo A5-I, teniendo en cuenta la verificación de los aspectos señalados en *b)*, *c)* y *d)*». El resto del párrafo quedaría igual. Esta modificación tal vez conllevara la introducción de un cambio en la parte del anexo A5-II relativa al certificado provisional. También se formuló otra propuesta en relación con una modificación que debería hacerse, a raíz de ese cambio, tras el apartado *c)* del párrafo 1 de la norma A5.2.1, relativa a las inspecciones en los puertos.

- 257.** El Vicepresidente de los armadores apoyó la formulación propuesta.
- 258.** El Vicepresidente de la gente de mar agradeció los esfuerzos desplegados para tener en cuenta las preocupaciones de la gente de mar. El orador solicitó a la Oficina que aclarase si era apropiado utilizar la expresión «en la medida de lo razonable y factible» en la parte obligatoria del Código, pues consideraba que la formulación de la parte A del Código debería ser inequívoca.
- 259.** El Consejero Especial respondió que el uso de expresiones como «razonable» y «en la medida de lo factible» era frecuente en disposiciones vinculantes como las de la parte A, y citó varios ejemplos de fórmulas parecidas.
- 260.** El miembro gubernamental del Reino Unido dijo que el Grupo Gubernamental había hecho grandes esfuerzos para dar respuesta a las preocupaciones de la gente de mar. Los gobiernos habían examinado detenidamente las cuestiones tratadas en el anexo A5-I, pero habían señalado que los requisitos serían distintos dependiendo del estado en el que se encontraran los buques: en construcción, nuevos o con nuevo abanderamiento. La mejor manera de abordar las preocupaciones de la gente de mar era remitirse al anexo A5-I e inspeccionar en la medida de lo posible en cada circunstancia concreta.
- 261.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que, habida cuenta de la explicación ofrecida por el Consejero Especial y de las observaciones formuladas por el miembro gubernamental del Reino Unido, la gente de mar podía aceptar el texto propuesto. Además, en vista de la modificación correlativa propuesta para el apartado *c)* del párrafo 1 de la norma A5.2.1, relativa a las inspecciones en los puertos, la gente de mar podría estar de acuerdo en que se expidieran certificados provisionales para un período de seis meses.
- 262.** El miembro gubernamental de Noruega dijo que se debía establecer una distinción entre la certificación del buque y los documentos que se exigirían con respecto a cada marino. No debería hacer falta una inspección adicional en relación a la expedición de un certificado provisional, dado que los requisitos previstos en los Títulos 1 y 2 eran aplicables, independientemente de la certificación del buque. No obstante, en el caso de que la Comisión adoptara un requisito adicional de inspección, y a fin de evitar una nueva carga administrativa, se debería considerar que el sistema especial de control público previo al embarque que rige en Noruega satisface tal requisito.
- 263.** Tras otras deliberaciones, la Comisión acordó sustituir el texto actual del apartado *a)* del párrafo 7 de la norma A5.1.3 por «El buque ha sido inspeccionado, en la medida de lo razonable y factible, con respecto a las materias que figuran en el anexo A5-I, teniendo en cuenta la verificación de los aspectos señalados en *b)*, *c)* y *d)*». Se convino en suprimir la palabra «tres» que figuraba entre corchetes en los párrafos 6 y 8, y adoptar el término «seis» que aparecía entre corchetes en esos párrafos. A raíz de ese cambio, se introdujo una modificación correlativa en la norma A5.2.1, relativa a las inspecciones en los puertos, consistente en añadir un nuevo apartado después del apartado *b)* del párrafo 1. Asimismo, se indicó que tal vez fuera preciso modificar también el anexo relativo al certificado.



---

## Párrafo 10

- 264.** El Grupo Gubernamental estableció un pequeño grupo de trabajo para que examinara el texto de los párrafos 10 y 11 y todas las disposiciones y anexos conexos. Dicho grupo de trabajo estuvo integrado por los miembros gubernamentales de Canadá, Dinamarca, y Estados Unidos y Liberia, y esta última hizo las veces de portavoz.
- 265.** La portavoz informó de que, en la norma A5.1.3, se proponía sustituir los párrafos 10 y 11 por un único párrafo, que rezaba como sigue:

10. La declaración de conformidad laboral deberá adjuntarse al certificado de trabajo marítimo. Constará de dos partes:

- a) La parte I deberá redactarla la autoridad competente; en ella se deberán indicar las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo que están plenamente incorporadas en los requisitos nacionales, así como los requisitos nacionales que no dimanen de las disposiciones expresas del Convenio. En ella también se deberá hacer referencia a los requisitos específicos para cada tipo de buque previstos en la legislación nacional. Recogerá toda disposición sustancialmente equivalente adoptada en virtud del párrafo 3 del artículo VI del presente Convenio.
- b) La parte II también deberá redactarla el armador. En ella se deberán indicar las medidas adoptadas para velar por el cumplimiento durante los períodos comprendidos entre las inspecciones, así como las medidas propuestas para garantizar que haya una mejora continua.

## Párrafo 11

- 266.** El Vicepresidente de los armadores preguntó si no se debería suprimir la referencia a las organizaciones reconocidas en el párrafo 11. Esta tarea incumbía al Estado de abanderamiento y no debería atribuirse a las organizaciones reconocidas.
- 267.** El Vicepresidente de la gente de mar expresó su conformidad con el texto tal y como figuraba en el proyecto recomendado.

## Párrafo 12

- 268.** La miembro gubernamental de Dinamarca dijo que el Grupo Gubernamental había examinado la obligación de hacer públicos esos registros y que un miembro gubernamental había formulado objeciones al respecto. También se había discutido acerca de la necesidad de que en los registros se empleara el mismo idioma y se había propuesto que el inglés fuese el idioma de trabajo, ya que, en una disposición similar contenida en el párrafo 13, también se proponía dicho idioma. El Vicepresidente de la gente de mar y el miembro gubernamental de Noruega convinieron en que el idioma de trabajo podría ser el inglés.
- 269.** La miembro gubernamental de Dinamarca dijo que algunos gobiernos podrían considerar gravosa la preparación de textos en inglés. Los memorandos de entendimiento solían contener textos estándar en inglés. Dicha práctica también podría aplicarse a este caso, lo que dispararía en gran medida la preocupación de los Estados.
- 270.** El miembro gubernamental de Finlandia dijo que, en lo que respectaba a determinadas vías de circulación nacionales situadas en zonas en las que se hablaba un idioma local común, no era necesario llevar registros en inglés.
- 271.** El miembro gubernamental de Corea propuso que la disposición se modificara para especificar en ella que se podría emplear «el inglés y/o el idioma de trabajo de la gente de mar».

- 
- 272.** El Vicepresidente de los armadores dijo que la obligación de hacer públicos los registros (esto es, ponerlos a disposición de, por ejemplo, los representantes de los armadores y de la gente de mar) le parecía gravosa, ya que sólo concernía a cada uno de los armadores en particular. Así pues, su Grupo propuso suprimir todo el texto que figuraba a continuación de las palabras «declaración de conformidad laboral».
- 273.** El miembro gubernamental de Noruega propuso que, en la línea 7, después de las palabras «de la gente de mar», se insertaran las palabras «que se encuentre a bordo del buque», de forma que la frase dijera lo siguiente: «o ponerse de cualquier otra forma a disposición de la gente de mar que se encuentre a bordo del buque...». Esto redundaría en una mayor claridad del texto.
- 274.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que era esencial para la protección de los derechos de la gente de mar que sus representantes tuvieran acceso a esos registros. Esto era especialmente cierto en los casos en que un buque cambiaba frecuentemente de propietario. En esos casos, los registros precedentes eran de gran interés. Su Grupo estaba de acuerdo con la redacción del párrafo 12 tal y como figuraba en el proyecto recomendado.
- 275.** A propuesta del Presidente, la Comisión acordó adoptar el párrafo 12 tal y como figuraba en el proyecto recomendado, previa adición de la indicación de que en el registro debería emplearse el inglés — admitiéndose la posibilidad de que quede excluido de este requisito el transporte marítimo meramente local. Se solicitaría al Comité de Redacción que redactara el texto adicional.
- 276.** El Comité de Redacción propuso sustituir el párrafo 12 por el texto siguiente:

12. Los resultados de todas las inspecciones u otras verificaciones ulteriores que se realicen respecto del buque de que se trate y toda deficiencia importante que se detecte durante cualquiera de esas verificaciones deberán anotarse en un registro, así como la fecha en que se determinó que las deficiencias fueron subsanadas. De conformidad con la legislación nacional, este registro, acompañado de su traducción al inglés en caso de que no esté redactado en dicho idioma, deberá incluirse dentro de la declaración de conformidad laboral o figurar como anexo a la misma o ponerse de cualquier otra forma a disposición de la gente de mar, de los inspectores del Estado de abanderamiento, de los funcionarios habilitados del Estado del puerto y de los representantes de los armadores y la gente de mar.

- 277.** La Comisión adoptó la propuesta.

### Párrafo 13

- 278.** El Vicepresidente de los armadores dijo que la expresión «se pondrá a disposición» de la segunda frase del párrafo 13 debería suprimirse. Los armadores estaban de acuerdo en que cualquier certificado de inspección debería exponerse en un lugar bien visible a bordo del buque. El miembro gubernamental de Singapur se hizo eco de esa opinión.
- 279.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que era importante no modificar la disposición de la segunda frase del párrafo 13. Las recientes medidas de reforzamiento de la seguridad planteaban a menudo dificultades para embarcarse en un buque. Además, debido a que en algunos acuerdos de empleo se prohibía el contacto entre la gente de mar y sus representantes, era fundamental que estos representantes dispusieran de copias de esos registros. El orador recordó a la Comisión que lo que se estaba debatiendo allí era una cuestión del «control de la aplicación y cumplimiento», y que una parte importante de dicha tarea consistía en asegurar el acceso a una información pertinente.

- 
- 280.** Los miembros gubernamentales de Dinamarca y Francia se mostraron partidarios de mantener la segunda frase, en la que se exigía que se facilitaran copias de los documentos.
- 281.** El miembro gubernamental de los Países Bajos dijo que el requisito de facilitar copias de los certificados y las declaraciones podría aceptarse si su costo fuera sufragado por quienes las solicitaran, lo que ahorraría ese gasto a los gobiernos.
- 282.** A propuesta del Presidente, la Comisión acordó adoptar el párrafo 13 tal y como figuraba en el proyecto recomendado.

#### Párrafo 14

- 283.** Luego de intercambiar opiniones, la Comisión convino en solicitar al Comité de Redacción que especificara que el alcance de la exención del requisito de preparar traducciones al inglés se ampliara a las disposiciones de los párrafos 12 y 13.
- 284.** El Comité de Redacción propuso sustituir el párrafo 14 por el texto siguiente:
14. El requisito de la traducción al inglés, mencionado en los párrafos 12 y 13, no se aplicará en el caso de los buques que sólo efectúen viajes nacionales.
- 285.** El Comité de Redacción también formuló una observación acerca del concepto de «viajes nacionales», señalando que, tal y como estaba redactado en la actualidad, el párrafo 6 del artículo II hacía referencia a los «buques que no emprendan viajes internacionales».
- 286.** El Vicepresidente de la gente de mar podría aceptar en principio la propuesta, pero afirmó que seguía sin haber una definición de «viaje nacional». En su observación, el Comité de Redacción sugirió que se podría incluir una referencia apropiada, pero el texto definitivo del párrafo 6 del artículo II todavía no se había decidido. Una solución podría ser reemplazar «viajes nacionales» por «transporte nacional», siempre que el texto del párrafo 6 del artículo II se armonizara en consecuencia.
- 287.** El Vicepresidente de los armadores aceptó la expresión «transporte nacional».
- 288.** La Comisión adoptó el texto propuesto por el Comité de Redacción, previa sustitución de la expresión «viajes nacionales» por la expresión «transporte nacional».

#### Párrafo 15

- 289.** La miembro gubernamental de Dinamarca, que intervino en nombre del Grupo Gubernamental, propuso añadir como apartado e) la cláusula de cese de la validez siguiente: «cuando se produzcan cambios sustanciales en la estructura o el equipo contemplados en el Título 3». Tal vez tuviera que añadirse en el párrafo 5 una cláusula parecida sobre las circunstancias en las que se podía expedir un certificado a título provisional.
- 290.** El Vicepresidente de los armadores dijo que su Grupo podía apoyar la propuesta de eliminar los corchetes del apartado d) y añadir la nueva cláusula de invalidez.
- 291.** El Vicepresidente de la gente de mar también propuso incluir una referencia a las disposiciones del párrafo 3 de la norma A4.1 sobre los requisitos exigidos por los Miembros y aplicables a las instalaciones y el equipo de enfermería y atención médica a bordo de los buques que enarbolan su bandera.

---

**292.** El miembro gubernamental del Reino Unido dijo que no siempre era necesario expedir un certificado de trabajo marítimo a título provisional cuando se producían «cambios sustanciales» en la estructura o el equipamiento contemplados en el Título 3. Así pues, no era preciso añadir una cláusula similar en el párrafo 5.

**293.** El párrafo 15 se adoptó añadiendo un nuevo apartado *e)* y eliminando los corchetes.

#### Párrafo 16

**294.** El Presidente señaló a la atención de la Comisión la propuesta del Grupo Gubernamental de eliminar los corchetes de las dos referencias a una «organización reconocida» y de trasladar a la pauta todo el texto que había después de la primera frase (a partir de «Si los dos Estados»). El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con esa propuesta.

**295.** El Vicepresidente de los armadores propuso modificar el texto para que dijera «nuevo certificado para todo el período o a título provisional».

**296.** El miembro gubernamental de los Estados Unidos dijo que el término «certificado» abarcaba tanto los documentos expedidos a título provisional como los documentos expedidos para todo el período. El Vicepresidente de la gente de mar y el miembro gubernamental de los Países Bajos estuvieron de acuerdo con esa observación.

**297.** El párrafo 16 se adoptó por consenso con los cambios propuestos por el Grupo Gubernamental, lo que conllevaba que se incluyera una referencia al apartado *e)* y se trasladara la segunda frase del texto al final de la pauta B5.1.3, con el consiguiente cambio de «transmitirá» por «debería transmitir».

#### Párrafo 17

**298.** El Presidente señaló a la atención de la Comisión la propuesta del Grupo Gubernamental de añadir la palabra «cabalmente» después de «cumple», de manera que la frase dijera «si existen pruebas de que el buque de que se trate no cumple cabalmente lo dispuesto...».

**299.** El Vicepresidente de los armadores señaló que el certificado sólo debería retirarse en caso de violación grave de las disposiciones del convenio.

**300.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con la finalidad de la propuesta del Grupo Gubernamental, pero formuló algunas reservas con respecto al uso de la palabra «cabalmente».

**301.** La Comisión decidió remitir esa cuestión al Comité de Redacción para que examinara si se debería utilizar una expresión como «cumple cabalmente» o si se debería cambiar el sentido de la frase y referirse a una «violación sustancial» de los requisitos.

**302.** El Comité de Redacción formuló la siguiente observación:

La expresión «cumplir sustancialmente» no se utiliza en el convenio y, dado que no está definida, su significado no está claro y puede confundirse con el concepto de «equivalencia sustancial» que aparece en el párrafo 4 del artículo VI.

El término «violación sustancial» puede constituir un cambio importante de énfasis, ya que la palabra «violación» se utiliza en relación con las inspecciones realizadas por el Estado del puerto; véase el párrafo 6 de la norma A5.2.1.

**303.** Se llegó a la conclusión de que el Comité de Redacción necesitaría más orientaciones antes de proponer un texto.

- 
- 304.** El Vicepresidente de la gente de mar se pronunció a favor de mantener el texto tal y como se había propuesto con anterioridad, suprimiendo las llaves y el subrayado de puntos. La disposición se refería a dos circunstancias: la existencia de pruebas del incumplimiento y el hecho de que el buque no hubiera adoptado ninguna medida correctiva. Por esta razón, el texto podía aceptarse tal y como figuraba en el proyecto recomendado.
- 305.** El Vicepresidente de los armadores dijo que eso no sería aceptable. En el texto se debía aludir a una «violación sustancial» y no meramente a un incumplimiento, ya que la retirada del certificado de trabajo marítimo era una medida muy grave.
- 306.** En vista de la falta de acuerdo, la Comisión dio por finalizada la discusión sobre el texto en cuestión.

### **Pauta B5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral**

#### **Párrafo 2**

- 307.** La miembro gubernamental de Dinamarca informó de las deliberaciones del Grupo Gubernamental sobre el párrafo 2. Se había expresado un apoyo general al mantenimiento de ambas referencias. Aunque se había puesto en duda la pertinencia de la Regla 5 del Capítulo XI-1 de SOLAS, relativa al Registro de Sinopsis Continuo del buque, la referencia se había aceptado porque no era obligatoria y era importante para el Grupo de la Gente de Mar.
- 308.** El Vicepresidente de los armadores reiteró que el texto del proyecto recomendado de convenio debería depurarse al máximo y contener el menor número posible de referencias a otros instrumentos. El texto entre corchetes debería suprimirse.
- 309.** El Vicepresidente de la gente de mar hizo hincapié en que la disposición que se estaba examinando era una pauta y que los Estados de abanderamiento sólo debían prestarle la consideración debida. La referencia al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) era apropiada y la Regla 5 del Capítulo XI-1 de SOLAS, relativa al Registro de Sinopsis Continuo del buque, era un documento valioso. Las referencias a estos importantes documentos deberían mantenerse.
- 310.** El Vicepresidente de los armadores reconoció la condición de pauta de la disposición y retiró sus observaciones.
- 311.** La Comisión adoptó el párrafo 2 tal y como estaba redactado y suprimió los corchetes.

#### **Párrafo 3**

- 312.** La miembro gubernamental de Dinamarca dijo que el Grupo Gubernamental apoyaba de forma generalizada el principio del cumplimiento continuado enunciado en el párrafo 3. Se debería mantener el texto y suprimir las llaves.
- 313.** El Vicepresidente de los armadores consideraba que el concepto de mejora continua era inapropiado y debería suprimirse, ya que la cuestión verdaderamente importante era la del cumplimiento o incumplimiento.
- 314.** El Vicepresidente de la gente de mar se sumó a la opinión del Grupo Gubernamental y recordó a los armadores que la disposición que se estaba examinando no era obligatoria.

---

**315.** En vista de la condición de pauta de la disposición, el Vicepresidente de los armadores retiró sus observaciones.

**316.** El párrafo 3 se adoptó en su forma propuesta y las llaves se suprimieron.

## **Norma A5.1.4 – Inspección y control de la aplicación**

### **Párrafo 1**

**317.** La miembro gubernamental de Dinamarca indicó que el Grupo Gubernamental había acordado aceptar el texto del párrafo 1 sin modificaciones, a excepción de la palabra «periódicas» que figuraba en la primera línea, la cual debería suprimirse. Esta palabra estaba mal ubicada y era superflua, pues la periodicidad de las inspecciones aparecía ya indicada en el párrafo 4 de la norma. Algunos miembros gubernamentales habían propuesto añadir las palabras «no programadas», pero esta propuesta no había recibido el apoyo suficiente, pues, como se había recordado, el texto no descartaba las inspecciones no programadas, que no tenían carácter obligatorio.

**318.** El Vicepresidente de los armadores se pronunció a favor de la supresión de las llaves. La palabra «periódicas» debería permanecer en la norma, ya que su empleo dimanaba de forma lógica de la formulación del párrafo 1 de la regla 5.1.4. No obstante, su Grupo estaba dispuesto a aceptar la opinión mayoritaria al respecto.

**319.** El Vicepresidente de la gente de mar apoyó la postura del Grupo Gubernamental.

**320.** La Comisión decidió suprimir las llaves y adoptar el párrafo con el cambio propuesto por el Grupo Gubernamental.

### **Párrafo 2**

**321.** La miembro gubernamental de Dinamarca informó de que en su Grupo había habido consenso a favor del mantenimiento del texto del párrafo 2 tal y como estaba redactado.

**322.** El Vicepresidente de los armadores consideraba que el texto entre llaves contenía demasiados detalles y debería suprimirse. No obstante, su Grupo estaría dispuesto a aceptar la opinión mayoritaria.

**323.** El Vicepresidente de la gente de mar convino con el Grupo Gubernamental en que el texto entre llaves debería mantenerse.

**324.** El párrafo 2 se adoptó en la forma propuesta y las llaves se suprimieron.

### **Párrafo 7, apartado c)**

**325.** La miembro gubernamental de Dinamarca afirmó que el Grupo Gubernamental no había podido adoptar un enfoque consensuado en relación con el apartado c) del párrafo 7. La mayoría de los gobiernos había preferido la primera alternativa porque guardaba una mayor coherencia con el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar) 1996 (núm. 178), por un lado, y porque las implicaciones de las palabras empleadas en la segunda alternativa eran excesivas, por otro. Algunos miembros gubernamentales habían expresado su preferencia por la segunda alternativa, porque en ella figuraban las palabras «transgresión grave de los derechos de la gente de mar». El Grupo Gubernamental consideraba que el procedimiento de apelación mencionado en ambas alternativas debería figurar en un apartado separado a los efectos de legibilidad.

- 
- 326.** El Vicepresidente de los armadores prefería claramente la primera alternativa. La inmovilización de un buque era una medida muy grave para los armadores y sólo podía justificarse en caso de que existiera un peligro significativo para la seguridad o la salud de la gente de mar. Este convenio no era una carta de derechos de la gente de mar, sino una refundición de normas mínimas sobre el trabajo marítimo. En el párrafo 14 de la norma A5.1.4, en el que se preveía el pago de indemnizaciones a los armadores en caso de ejercicio abusivo de las atribuciones de los inspectores, se ponía de manifiesto que el convenio no se refería únicamente a los derechos de la gente de mar, sino también a los de los armadores y a los de los Estados. En cuanto al derecho de apelación, éste sólo se aplicaba a lo enunciado en el apartado c); sin embargo, si la referencia a este derecho se colocaba en un apartado separado, dicho derecho se aplicaría al párrafo entero. Con todo, en lo que respectaba al procedimiento de apelación, su Grupo estaría dispuesto a aceptar la opinión mayoritaria.
- 327.** El Vicepresidente de la gente de mar insistió en la importancia que revestía esta disposición para los marinos, ya que se refería a la inspección de los buques que no satisfacían todos los requisitos por los inspectores del Estado de abanderamiento. Su Grupo prefería la segunda alternativa. Mientras que en la primera se utilizaba el término «deficiencia», en la segunda se hablaba de «incumplimiento», que parecía más apropiado para tratar los derechos de la gente de mar. La segunda alternativa también contenía un elemento que no figuraba en la primera, a saber, la referencia a una «transgresión grave de los derechos de la gente de mar previstos en el presente Convenio». Esa formulación era fundamental, dado que los inspectores del Estado de abanderamiento se ocuparían de buques que incumplieran las disposiciones del convenio. Además, el orador manifestó su desacuerdo con la expresión «grave peligro para la seguridad o la salud [...] de la gente de mar» de la primera alternativa, según la cual el riesgo de que la salud o la seguridad de la gente de mar se vieran amenazadas no tenía consecuencias, a menos que el peligro se considerara grave. Los gobiernos deberían examinar detenidamente la posibilidad de adoptar la segunda alternativa. Este convenio estipulaba derechos y principios fundamentales y derechos sociales y en materia de empleo de la gente de mar. El respeto de esos derechos no podía garantizarse si los Estados de abanderamiento no permitían que sus propios inspectores inmovilizaran un buque por incumplimiento de los requisitos. Sin embargo, la cuestión que estaba en juego no era la inmovilización de los buques, sino la transgresión grave de los derechos de la gente de mar. La inmovilización era una simple consecuencia de esa violación. El Vicepresidente de la gente de mar instó a los gobiernos a que reconsideraran su posición. Con respecto al procedimiento de apelación, el orador compartía la opinión del Grupo Gubernamental.
- 328.** El miembro gubernamental de España también se mostró partidario de la segunda alternativa. En ella se abordaba la potestad que tenían los inspectores de inmovilizar un buque, que era la medida más eficaz para garantizar el cumplimiento del convenio, dadas sus importantes repercusiones económicas. La inmovilización de los buques no debería autorizarse únicamente por motivos de salud y seguridad, sino también por la violación de los derechos de la gente de mar. No había jerarquía alguna en relación con los derechos, y, en un espacio de trabajo tan reducido como el de la gente de mar, cada derecho dependía de que se respetaran los demás derechos, y toda deficiencia tendría automáticamente repercusiones de gran alcance. Por ejemplo, se consideraba que una de las principales causas de accidentes era la violación repetida de los derechos de la gente de mar por lo que se refería al tiempo de trabajo y los períodos de descanso. Los miembros gubernamentales del Reino Unido y de Venezuela respaldaron esa postura.
- 329.** El miembro gubernamental del Reino Unido dijo que las competencias concedidas al Estado de abanderamiento en la primera versión ya se preveían en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974. El nuevo Convenio utilizaría el instrumento más potente del arsenal de los Estados Miembros, a

---

saber, el derecho a inmovilizar un buque. Sin embargo, habida cuenta de las graves repercusiones que tenía una inmovilización, antes de las palabras «peligro para la seguridad o la salud o la integridad de la gente de mar», debería insertarse el término «importante».

- 330.** El miembro gubernamental de Venezuela añadió que optar por la primera alternativa significaba dar preferencia a la situación económica del buque frente al bienestar y los derechos de la gente de mar. Podría haber casos de incumplimiento de los derechos de la gente de mar que no entrañaran un «grave peligro para la seguridad o la salud [...] de la gente de mar», pero que deberían justificar la inmovilización del buque, como la práctica del trabajo infantil o el trabajo forzoso.
- 331.** La miembro gubernamental de Dinamarca prefería la primera opción. Los reglamentos actuales ya prevenían la inmovilización de los buques por los Estados de abanderamiento. La Comisión debería ceñirse a la solución que se ofrecía en el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178). El término «incumplimiento» suponía emitir un juicio radical, en un sentido u otro, y no era adecuado para evaluar situaciones ambiguas. Además de la inspección, los Estados de abanderamiento disponían de otros procedimientos que permitían garantizar el cumplimiento, como los procedimientos administrativos y el control a cargo de los tribunales.
- 332.** El miembro gubernamental de Ucrania respaldó esa posición y propuso que el Estado de abanderamiento interviniera en los casos en que no se cumplieran los requisitos del Convenio, mediante el retiro del certificado de trabajo marítimo contemplado en el párrafo 17 de la norma A5.1.3.
- 333.** El miembro gubernamental de Malta propuso, como fórmula conciliatoria, tomar como punto de partida el texto de la segunda alternativa, pero insertando el término «importante», antes de las palabras «peligro para la seguridad o la salud o la integridad de la gente de mar», y refiriéndose a una «transgresión grave de los requisitos del Convenio» en vez de a una «transgresión grave de los derechos de la gente de mar previstos en el presente Convenio». La referencia a los requisitos del Convenio estaba en concordancia con lo dispuesto en los convenios de la OIT y de la OMI, y era más general que la expresión «transgresión grave de los derechos de la gente de mar». Los buques podrían inmovilizarse aunque los derechos de la gente de mar no se vieran perjudicados, por ejemplo, si un armador no renovaba el certificado del buque. Los miembros gubernamentales de Bulgaria y del Reino Unido y el Vicepresidente de los armadores estuvieron de acuerdo con esa postura, ya que lograba un equilibrio entre las preocupaciones del Grupo de la Gente de Mar y el Grupo de los Armadores.
- 334.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que los Estados de abanderamiento tenían más responsabilidades que las previstas en el párrafo 17 de la norma A5.1.3, y que éstas figuraban en instrumentos como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Dijo que resultaba preocupante que se evitaran las palabras directamente relacionadas con el reconocimiento y el respeto de los derechos de la gente de mar, y se opuso a la tendencia a camuflar los derechos de la gente de mar. Todo buque que incumpliera los derechos de la gente de mar previstos en el convenio debía inmovilizarse. El orador estuvo de acuerdo en incluir el término «importante» antes de la expresión «peligro para la seguridad o la salud o la integridad de la gente de mar». En cuanto a la palabra «incumplimiento», tanto ese término como la palabra «deficiencia» tenían elementos inherentes de subjetividad. La opinión de los inspectores del Estado de abanderamiento se basaba en criterios profesionales y debía confiarse en ella.
- 335.** El miembro gubernamental de la República de Corea dijo que la inmovilización era una sanción muy grave, que debía examinarse con detenimiento. Permitir la inmovilización por



---

cualquier incumplimiento grave de los requisitos del convenio era una medida excesiva. Ello dificultaría la ratificación del instrumento por la República de Corea.

- 336.** Tras celebrar consultas informales, la miembro gubernamental de Dinamarca, hablando en nombre del Grupo gubernamental, dijo que su Grupo había examinado el segundo texto alternativo. La mayoría de los gobiernos podría ser flexible respecto de las modificaciones propuestas; sin embargo, otros seguían teniendo serias reservas acerca de sus posibles repercusiones sobre la disposición relativa al Estado del puerto. Se manifestó preocupación en relación con la palabra «derechos», y algunos gobiernos habían indicado que seguían prefiriendo la expresión «los requisitos del presente Convenio». Se señaló que, en lo que respectaba al control de la aplicación por parte de los inspectores del Estado de abanderamiento, la inmovilización no era el único método eficaz de garantizar el cumplimiento. Los gobiernos también habían examinado la cuestión de la autoridad competente y de la autoridad conferida a los inspectores. En algunos países, los inspectores no podían inmovilizar un buque sin una autorización previa. Con todo, el texto no interfería con dichos procedimientos, al igual que no excluía la existencia de directrices complementarias internas en las que los inspectores podrían apoyarse para desempeñar su labor.
- 337.** El Presidente indicó que en esta disposición se establecía un proceso de concatenación que habilitaba a los gobiernos para elegir un proceso o delegar autoridad, ya que, por ejemplo, algunos países contaban con inspectores marítimos mientras que otros disponían de inspectores del trabajo, dotados o no de poderes policiales.
- 338.** El Vicepresidente armador dijo que los armadores, aunque preferían el término «requisitos», también podrían aceptar el término «derechos», en tanto el Comité de Redacción siguiera examinando la cuestión del «derecho de apelación».
- 339.** El miembro gubernamental de Malta afirmó que, aunque hubiera preferido el término «autoridad competente», también podría aceptar el término «inspector». Sin embargo, no podría aceptar la sustitución de la expresión «requisitos del presente Convenio», ya que con ella se abarcaba tanto los casos de incumplimiento como los derechos de la gente de mar.
- 340.** El Vicepresidente de la gente de mar propuso modificar el texto para que dijera lo siguiente: «... los requisitos del presente Convenio (inclusive los derechos de la gente de mar)...». Los miembros gubernamentales de Dinamarca, Malta, Reino Unido y Singapur apoyaron este texto.
- 341.** El miembro gubernamental de la India señaló a la atención de la Comisión la totalidad de la regla y la norma, señalando que toda ella trataba de «requisitos del presente Convenio». Esto recibió el apoyo del miembro gubernamental de Liberia.
- 342.** El Vicepresidente de la gente de mar expresó su preocupación acerca de lo que él consideraba como una restricción continua de las disposiciones del convenio. El objetivo era impedir que en los buques se violaran los derechos de la gente de mar, pero la cuestión no sería motivo de inquietud si se aplicaran y cumplieran todas las medidas de protección.
- 343.** El miembro gubernamental de la República de Corea destacó que había muchas formas de asegurar que se corrigieran las deficiencias y que la inmovilización no era la única. También se podrían aplicar medidas administrativas sanciones penales o civiles. El problema del apartado c) era que, en él, la inmovilización figuraba como la única forma de velar por la rectificación de las deficiencias. Se deberían tener en cuenta las prácticas de otros sectores al determinar la formulación de este párrafo. Refiriéndose a la lista de casos que figuraba en el párrafo 15 de la norma A5.1.3, el orador propuso que la Comisión

---

elaborara una lista de casos de incumplimiento de mayor y menor gravedad, especificando de forma muy clara las sanciones que se habían de aplicar en cada caso.

- 344.** El miembro gubernamental de Noruega apoyó la propuesta del miembro gubernamental de Malta y del Grupo de la Gente de Mar y expresó su acuerdo con que se incluyera en el texto una referencia a los derechos de la gente de mar. Los Estados de abanderamiento deberían responsabilizarse de las condiciones existentes a bordo de los buques que enarbolaban su bandera. Toda limitación de las atribuciones de los inspectores parecería artificial. No era necesario especificar todas las diferentes sanciones posibles en el instrumento, ya que éstas se basaban en distintos ordenamientos jurídicos. Sólo era necesario incluir la medida más extrema: la inmovilización. El Estado de abanderamiento debería ser el garante no sólo de la adecuación del buque a la navegación, sino también de los derechos de la gente de mar a bordo.
- 345.** El miembro gubernamental de México dijo que uno de los principios básicos subyacentes a todo convenio internacional era el de la equidad entre los sectores económicos de cada país. En ese contexto, dicho principio implicaba que a los inspectores del trabajo que desarrollaban su labor a bordo de buques no se les debería dar un trato distinto del que recibían los inspectores del trabajo que desempeñaban sus funciones en tierra. A fin de garantizar dicha equidad, y dado que los inspectores que trabajaban en tierra tenían acceso a mecanismos de sanción efectivos, los inspectores que trabajaban a bordo de buques también debían tener acceso a ellos. La propuesta del miembro gubernamental de Malta era sumamente pertinente y contaba con el apoyo de su delegación.
- 346.** El Vicepresidente de los armadores dijo que aceptaba las propuestas formuladas por Malta y por la gente de mar. No obstante, consideraba que la parte del texto relativa al derecho de apelación debería trasladarse permanentemente a un párrafo aparte.
- 347.** Por consiguiente, la Comisión acordó adoptar el texto siguiente: «c) exigir que se repare el incumplimiento y, cuando tengan motivos para considerar que un caso de incumplimiento entraña una transgresión grave de los requisitos (inclusive los derechos de la gente de mar) previstos en el presente Convenio, o representa un grave peligro para la seguridad o la salud o la integridad de la gente de mar, prohibir que un buque abandone el puerto hasta que se hayan adoptado las medidas oportunas.».

#### Párrafo 12

- 348.** El Presidente señaló a la atención de la Comisión la preferencia del Grupo Gubernamental por la utilización del término «inspección» en vez de «investigación».
- 349.** El Vicepresidente de los armadores prefería el término «investigación», ya que las investigaciones solían llevarse a cabo a raíz de un incidente. El Vicepresidente de la gente de mar y el miembro gubernamental de Francia coincidieron con esa observación.
- 350.** La miembro gubernamental de Dinamarca, que intervino en nombre del Grupo Gubernamental, dijo que el texto estaba retomado de las discusiones celebradas en Nantes. Después de haber investigado un determinado incidente, se llevaría a cabo una inspección para subsanar la deficiencia. Las investigaciones se abordaban en la regla 5.1.6, titulada «Siniestros marítimos», y por ello, en este caso, era oportuno referirse a una inspección.
- 351.** Al no haber ninguna oposición enérgica al respecto, la Comisión acordó adoptar el término «investigación» en los dos casos en que aparecía en el párrafo 12.

---

## Párrafo 14

- 352.** La miembro gubernamental de Dinamarca dijo que, en términos generales, el Grupo Gubernamental aceptaba el texto que figuraba en el proyecto recomendado. Sin embargo, había un problema con el término «injustificado», que consideraban excesivo y debería suprimirse.
- 353.** El Vicepresidente de los armadores y el Vicepresidente de la gente de mar no se opusieron a la propuesta del Grupo Gubernamental.
- 354.** La Comisión decidió suprimir los corchetes del texto contenido en el párrafo 14 y eliminar la expresión «o injustificado».

## Pauta B5.1.4 – Inspección y control de la aplicación

### Párrafo 8, apartados g) y h)

- 355.** El miembro gubernamental de Dinamarca, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso que se sustituyera la palabra «o» del texto entre llaves de los apartados g) y h) por la frase «y, si procede,». La otra parte del texto entre llaves de los apartados g) y h) podría adoptarse.
- 356.** El Vicepresidente de los armadores y el Vicepresidente de la gente de mar estuvieron de acuerdo.
- 357.** El miembro gubernamental de Liberia pidió aclaraciones del Grupo Gubernamental porque, a su entender, habían acordado mantener la referencia original a una «organización reconocida» en el apartado g) y suprimirla en el apartado h), debido a que no procedía notificar a las organizaciones reconocidas los accidentes de trabajo o las enfermedades profesionales. Apoyaron su intervención los miembros gubernamentales de Francia y Estados Unidos.
- 358.** Por lo tanto, la Comisión acordó suprimir las llaves y adoptar el texto modificado del apartado g), según el siguiente tenor: «y, si procede, la organización reconocida». También acordó suprimir el texto entre llaves del apartado h).

### Párrafo 10

- 359.** La miembro gubernamental de Dinamarca, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, dijo que el párrafo 10 debería trasladarse a las disposiciones obligatorias del Código (Parte A). Sin embargo, en la versión inglesa del apartado b) debería sustituirse la palabra «penalties» por «sanctions», a fin de poder aplicar una gama más amplia de sanciones.
- 360.** El Vicepresidente de los armadores y el Vicepresidente de la gente de mar estuvieron de acuerdo en que el párrafo podría insertarse en el Código obligatorio, y no plantearon inconvenientes en que se sustituyera la palabra «penalties» por «sanctions» en el texto inglés.
- 361.** A juicio del miembro gubernamental de la India, en ese párrafo había tres elementos: 1) asegurarse de que el inspector no tuviese intereses directos o indirectos en el buque; 2) asegurar la confidencialidad; y 3) asegurarse de que se previeran sanciones. La oradora preguntó si la Oficina podía tratar de delinear más claramente estos tres elementos en la próxima fase de preparación de esta disposición.

- 
362. La Comisión acordó sustituir en el texto inglés la palabra «penalties» por «sanctions», y pidió a la Oficina que encontrara un lugar apropiado para esta disposición en la Parte A del Código.

### **Regla 5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo**

363. El Presidente indicó su deseo de posponer la discusión sobre la regla 5.1.5 hasta que el texto revistiera una forma más próxima a la definitiva.
364. El Vicepresidente de la gente de mar se mostró de acuerdo, pero deseaba que la Comisión tuviera presente que la regla 5.1.5 no se refería a reclamaciones y quejas ordinarias, sino a las cuestiones de carácter grave relativas a la inobservancia de los derechos y requisitos del Convenio. Expresó la esperanza de que tal distinción resultara útil a los miembros de la Comisión cuando reflexionaran acerca de esta regla.

### **Norma A5.2.1 – Inspecciones en los puertos**

#### **Párrafo 1**

365. Como consecuencia de los cambios adoptados en relación a los párrafos 6, 7 y 8 de la norma A5.1.3, y con el fin de tener en cuenta la inquietud de la gente de mar en cuanto a la posibilidad de que un buque quizás cambie de bandera para evitar cumplir los requisitos exigidos para la obtención de un certificado definitivo, el Grupo Gubernamental propuso añadir en la norma A5.2.1 un texto por el que se permitiera una inspección más detallada. El texto sugerido figuraría a continuación del nuevo apartado *b)*, como sigue: «hay pruebas para creer que el buque ha cambiado de bandera con el único propósito de evitar el cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio». Este cambio podría requerir una modificación correlativa en la parte del anexo A5-II que trata del certificado provisional.
366. El Vicepresidente de los armadores dijo que el apartado *b)* de la norma A5.2.1 daba respuesta a muchas de las inquietudes relativas al cambio de bandera de los buques, por lo que el nuevo apartado propuesto resultaba superfluo. Añadió que las palabras «hay motivos razonables» deberían sustituirse por las palabras «hay motivos fundados», a fin de que estén en consonancia con la terminología utilizada en las normas de la OMI y en el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147).
367. El Vicepresidente de la gente de mar solicitó una aclaración acerca de si una inspección llevada a cabo con arreglo a la norma A5.2.1 podría desembocar indistintamente en un certificado definitivo o un certificado provisional. Si se trataba de un certificado definitivo, la gente de mar podía apoyar esa sugerencia. La palabra «pruebas» del nuevo apartado propuesto era demasiado fuerte, y se sugerían como alternativa las palabras «motivos razonables». Análogamente, la palabra «único» en la expresión «único propósito» también debería suprimirse. Si bien «motivos fundados» era una expresión reconocida, «motivos razonables» otorgaba cierta libertad de acción a los inspectores, y por lo tanto contaba con el apoyo de la gente de mar en este contexto. Por lo que se refería a las disposiciones relativas a las indagaciones a bordo de los buques, se estaba considerando la posibilidad de utilizar las palabras «sospecha razonable», que ampliarían aún más la facultad discrecional.
368. El miembro gubernamental del Reino Unido sugirió que se hiciera una modificación correlativa en el texto del certificado provisional de trabajo marítimo que figuraba en el anexo A5-II, concretamente en el apartado *a)*, que debería quedar redactado como sigue:

---

«después de haberse efectuado una inspección, se comprobó que este buque cumple con los requisitos aplicables del presente Convenio».

- 369.** Los Vicepresidentes de los armadores y de la gente de mar estuvieron de acuerdo en que este cambio no parecía plantear problemas, a reserva de que fuese objeto de una discusión ulterior cuando la Comisión examinase el anexo.
- 370.** Al no haber ninguna objeción importante, se decidió adoptar el nuevo apartado, que figurará a continuación del apartado *b)*, cuyo texto es el siguiente: «hay motivos razonables para creer que el buque ha cambiado de bandera con el propósito de evitar el cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio».
- 371.** La miembro gubernamental de Dinamarca, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, indicó que la mayoría de los gobiernos apoyaba la supresión del texto entre llaves que figuraba al final de la última frase del párrafo 1: «o un obstáculo evidente para la aplicación de los principios o derechos establecidos en el presente Convenio», aunque algunos habían señalado que querían mantener el texto con modificaciones. Si se aceptara dicha supresión, esta parte del texto debería estar en consonancia con la redacción de los apartados precedentes.
- 372.** El Vicepresidente de los armadores dijo que los armadores siempre habían insistido en que las disposiciones relativas a las inspecciones por el Estado del puerto deberían limitarse a las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques y, por lo tanto, estaban a favor de que se suprimiese el texto entre llaves.
- 373.** El Vicepresidente de la gente de mar recordó que el texto entre llaves era importante para la aplicación del convenio. Señaló que el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), contenía disposiciones que permitían inmovilizar un buque en los casos en que éste no dispusiera de una provisión de alimentos y agua adecuada para el viaje, el alojamiento no presentara condiciones de higiene adecuadas, o hubiera parásitos a bordo. El Convenio de Formación y el Convenio SOLAS contenían asimismo disposiciones que permitían inmovilizar un buque si la tripulación del mismo no comprendía las instrucciones, o si el ejercicio de evacuación fuera deficiente. Dado que este era el caso, les parecía que las circunstancias previstas en el proyecto de convenio no eran menos importantes y requerían una cláusula como la que figuraba entre llaves. No obstante, podría considerarse la posibilidad de introducir cambios en la redacción.
- 374.** El Vicepresidente de los armadores estuvo de acuerdo en que todos los ejemplos de infracciones a los distintos instrumentos marítimos citados por el orador que lo precedió hacían deseable disponer de la facultad de inmovilizar los buques, pero indicó que los apartados anteriores al texto entre llaves de que se trataba abarcaban las circunstancias ilustradas con esos ejemplos. El Convenio núm. 147 no contenía una referencia análoga a los «obstáculos evidentes para la aplicación», y estipulaba que, al tomar medidas con respecto a un buque, el Miembro no deberá detener o demorar el buque sin motivo. El contexto de la disposición que se examinaba era la inspección y, específicamente, la posibilidad de llevar a cabo una inspección más detallada en determinadas circunstancias. Los apartados, con el añadido de un nuevo apartado, deberían tener en cuenta las inquietudes expresadas por el Grupo de la Gente de Mar.
- 375.** El miembro gubernamental de Singapur manifestó su total acuerdo con los armadores en cuanto a que el texto entre llaves al final del párrafo 1 debería suprimirse, dado que el control por el Estado del puerto debería limitarse a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar. En cuanto al nuevo apartado, presentó una moción de orden, puesto que la formulación del mismo no había sido objeto de discusión. Su delegación prefería las palabras «motivos fundados», en lugar de las palabras «motivos razonables».

- 
- 376.** El miembro gubernamental de la India estuvo de acuerdo. Esta enmienda del texto que no estaba entre paréntesis no era realmente una modificación correlativa. Dado que se trataba de una disposición que se refería al control por el Estado del puerto, no debería utilizarse el término «razonable», pues era demasiado subjetivo. La palabra «fundados» era menos ambigua.
- 377.** El Vicepresidente de la gente de mar se refirió a la moción de orden y recordó a la Comisión que este texto que no estaba entre paréntesis se había modificado como resultado del acuerdo alcanzado con respecto a los certificados provisionales. Por consiguiente, la discusión había concluido. En cuanto a las palabras entre corchetes, el párrafo 6 era también pertinente, dado que establecía las condiciones para poder inmovilizar un buque. Esta cuestión estaba también relacionada con las disposiciones relativas a los procedimientos de queja en tierra, ya que determinaba de qué manera debían tratarse en última instancia estos problemas. En vista de la estrecha vinculación entre ambos, los párrafos 1 y 6 deberían examinarse conjuntamente.
- 378.** Los miembros gubernamentales de Alemania, Bahamas, China, República de Corea, Dinamarca, Grecia, Japón, Países Bajos y Pakistán apoyaron la posición del miembro gubernamental de Singapur con respecto al texto entre llaves. Dado que el inspector del Estado del puerto debería ser lo más objetivo posible, la tarea de determinar si se trataba de «un obstáculo evidente para la aplicación de los principios o derechos establecidos en el presente Convenio» era demasiado subjetiva y extremadamente difícil para que los inspectores del Estado del puerto pudiesen realizarla. Esta apreciación podría implicar complejas cuestiones jurídicas, que tal vez exigiesen un examen judicial, por lo que no debería quedar librada a la decisión de un solo inspector. En la regla 5.2.1 sólo se mencionaban las condiciones de trabajo y de vida, y esto mostraba claramente el alcance que se quería dar a las inspecciones. El párrafo 8 preveía el pago de una indemnización. En caso de que los resultados de la inspección fuesen impugnados de manera satisfactoria, los inspectores del Estado del puerto se verían confrontados a muy graves problemas para probar que habrían encontrado una deficiencia que constituía un obstáculo como se preveía en el texto entre llaves, dado que esa apreciación no podía hacerse de manera objetiva. El texto entre llaves debería suprimirse.
- 379.** El miembro gubernamental de Venezuela se opuso a la opinión mayoritaria del Grupo Gubernamental. Era necesario que los derechos de la gente de mar estuviesen amparados por inspecciones detalladas, que no deberían limitarse a cuestiones de seguridad y salud y de protección. No deberían ignorarse los vínculos con el párrafo 6. El texto entre llaves podría sustituirse por las palabras siguientes: «o una violación de los principios o derechos previstos en el presente Convenio».
- 380.** El Presidente suspendió la discusión para que pudieran efectuarse consultas entre los miembros de la gente de mar. Esta cuestión no volvió a examinarse.

### **Regla 5.2.2 – Procedimientos de tramitación de quejas en tierra**

- 381.** El Vicepresidente de la gente de mar insistió en que la regla 5.2.2 era una disposición fundamental para su Grupo, ya que trataba cuestiones jurídicas de carácter internacional muy importantes, como la igualdad ante la ley, la no discriminación y diversos aspectos relacionados con la incompatibilidad entre jurisdicciones. Su Grupo consideraba que la mayoría de los gobiernos no podría ratificar el convenio si en éste se restringiera el acceso de la gente de mar a los medios de protección jurídica.
- 382.** A juicio del Vicepresidente de los armadores y del Vicepresidente de la gente de mar, los gobiernos deberían adoptar una posición sobre esta cuestión.

- 
- 383.** El miembro gubernamental de los Países Bajos, que intervino en nombre de los miembros gubernamentales de la Unión Europea presentes en la Comisión (Alemania, Bélgica, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Portugal, Reino Unido y Suecia) indicó que se distribuirían varios documentos relativos a esta cuestión y propuso aplazar la discusión para que dichos documentos pudieran examinarse. Los Vicepresidentes de los armadores y de la gente de mar dijeron que sus Grupos también distribuirían documentos.

## **Anexo A5-II**

- 384.** El miembro gubernamental de los Estados Unidos afirmó que el Grupo de Trabajo informal encargado de pulir el texto del Certificado de Trabajo Marítimo que figuraba en el anexo A5-II no estaba ocupándose del fondo de las cuestiones, sino únicamente de cambios formales, con el fin de eliminar las repeticiones. El párrafo 11 de la norma A5.1.3 se había incorporado al nuevo párrafo 10. Se había tomado en consideración el párrafo 1 de la pauta B5.1.3, con el fin de mejorar el certificado y de lograr mayor claridad en cuanto a la manera en que debería utilizarse el documento. Se había modificado la actual redacción del anexo A5-II, a saber, «Se certifica que...», para aclarar lo que había de certificarse y para ofrecer transparencia a los armadores, la gente de mar y los inspectores del Estado de abanderamiento y del Estado rector del puerto. Algunos cambios propuestos podrían entrañar cambios correlativos en otras partes del texto.
- 385.** Un miembro del Grupo de los Armadores subrayó que se consideraba que todos los anexos eran textos en curso de elaboración, y que el texto de los tres documentos debería permanecer entre corchetes.
- 386.** Tras nuevas deliberaciones del Grupo de Trabajo, el miembro gubernamental de los Estados Unidos comunicó que su labor seguía en curso y que cualquier acuerdo definitivo sobre el formulario del certificado podría conllevar la introducción de modificaciones correlativas en otras partes del texto. El Grupo de Trabajo había refundido la Declaración de Conformidad Laboral en dos partes, a partir de las tres que lo componían en un principio. La nueva parte I sería una mezcla de las antiguas partes I y II, y en ella se establecería con claridad la autoridad competente para expedir declaraciones y los aspectos concretos que tendría que abarcar. Las 15 materias que se especificaban inicialmente en la parte I se habían trasladado a la parte II. El objetivo era aumentar la transparencia respecto de la obtención de información y aclarar cuestiones relacionadas con la «equivalencia sustancial» y los requisitos concretos. Las disposiciones de la parte II se aplicarían luego de cualquier inspección, a fin de garantizar que el buque se pusiera efectivamente en conformidad. En cuanto al certificado, se habían hecho algunos cambios en su formulación.
- 387.** Un miembro del Grupo de los Armadores dio las gracias al Grupo de Trabajo y dijo que los resultados logrados deberían mantenerse con miras al nuevo debate y las futuras modificaciones.
- 388.** El Vicepresidente de la gente de mar se hizo eco de esa opinión y señaló que confiaba en que el nuevo enfoque racionalizado permitiera elaborar un texto bien fundamentado para su examen en la próxima reunión de la Conferencia.
- 389.** El Presidente agradeció al Grupo de Trabajo su gran esfuerzo y tomó nota de sus propuestas.

---

## Observaciones finales

- 390.** La Comisión concluyó sus discusiones acerca del texto entre corchetes del proyecto recomendado sin examinar o alcanzar un acuerdo sobre determinados textos entre corchetes que figuraban en los artículos II, VIII, XIV y XV, en el Título 5 y en los anexos. La Comisión no examinó ningún texto de las disposiciones que no estuviera entre corchetes, a excepción de algunos cambios correlativos derivados del examen del texto entre corchetes.
- 391.** El Representante del Secretario General recordó el mandato de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, que había consistido en examinar el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo — recomendado por el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo — y proponer un texto en aras de la adopción del convenio por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 94.<sup>a</sup> reunión (marítima).
- 392.** Aunque se habían realizado avances sustanciales, todavía quedaban algunas cuestiones que no habían sido resueltas por las Comisiones técnicas. La Comisión de Organización de Labores había decidido que los textos entre corchetes sobre los que no se hubiera alcanzado ninguna decisión no se incluirían en el documento que iba a ser adoptado por la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, sino que se remitirían a la 94.<sup>a</sup> reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo.
- 393.** Tras mantener consultas con los interlocutores sociales, el Grupo Gubernamental había propuesto un mecanismo especial para abordar todas las cuestiones pendientes que seguían figurando entre corchetes, incluido cualquier texto entre corchetes que pudiera quedar de las Comisiones núms. 2 y 3. Este mecanismo consistiría en un proceso consultivo transparente en forma de reunión, en el cual todos los mandantes interesados podrían participar y formular observaciones sobre los resultados logrados. Este proceso permitiría que todos los gobiernos interesados pudieran participar y que los interlocutores sociales determinaran cuáles y cuántos de sus miembros podrían tomar parte en él. Aun cuando la Oficina aportaría servicios, instalaciones y organización logística, la reunión no debería suponerle costos directos. La responsabilidad en cuanto a proponer cualquier texto futuro para complementar el texto adoptado por la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria incumbiría a la Oficina. Todas las inquietudes que los miembros de la Comisión abrigasen con respecto al texto no encerrado entre corchetes deberían resolverse mediante el proceso de enmienda.
- 394.** Con el fin de gestionar las enmiendas relativas al texto no encerrado entre corchetes, se pondría en marcha un segundo mecanismo, distinto del procedimiento previsto para determinar el destino del texto que aún seguía entre corchetes, que se establecería en virtud de una resolución adoptada por la Conferencia; ninguna de las Comisiones se había ocupado de uno ni de otro.
- 395.** El miembro gubernamental de Liberia dijo que los dos mecanismos deberían estar relacionados, a fin de no tener que participar en dos procesos.
- 396.** Los Vicepresidentes de los armadores y de la gente de mar dieron las gracias al Presidente por su eficaz conducción de los trabajos, y a la Secretaría, por su asistencia.



---

**397.** El Presidente dijo que la Comisión se había esforzado por cumplir al máximo su cometido, a pesar del poco tiempo disponible. Tenía motivos para sentirse satisfecha de lo realizado, pero también debía ser consciente de que quedaba mucho camino por recorrer. El orador agradeció a todos los miembros de la Comisión su activa y abnegada participación durante toda la Conferencia Preparatoria, y a la Oficina, su cooperación.

Ginebra, 23 de septiembre de 2004.

*(Firmado)* B. M. Shinguadja,  
Ponente.