
ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO

PTMC/04/3-3

Informe de la Comisión núm. 3

Conferencia Técnica Marítima Preparatoria

Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004



OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO GINEBRA

PTMC/04/3-3

Informe de la Comisión núm. 3

Conferencia Técnica Marítima Preparatoria

Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004

ISBN 92-2-316772-8

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. 3.....	1
Introducción.....	1
Discusión general.....	2
Título 4. Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social	3
Norma A4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra.....	3
Pauta B4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra	5
Pauta B4.1.1 – Enfermería y prestación de atención médica	5
Regla 4.2 – Responsabilidad del armador.....	9
Norma A4.2 – Responsabilidad del armador.....	13
Regla 4.3 – Protección de la salud y la seguridad y prevención de accidentes.....	16
Norma A4.3 – Protección de la salud y la seguridad y prevención de accidentes	19
Pauta B4.3 – Protección de la salud y la seguridad y prevención de accidentes	30
Pauta B4.3.1 – Disposiciones sobre accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales.....	31
Pauta B4.3.7 – Programas nacionales de protección y de prevención.....	34
Pauta B.4.4 – Acceso a instalaciones de bienestar en tierra	34
Pauta B4.4.4 – Financiación de los servicios de bienestar	34
Regla 4.5 – Seguridad social.....	36
Norma A4.5 – Seguridad social	39
Pauta B4.5 – Seguridad social	55
Palabras de clausura	57

Informe de la Comisión núm. 3

1. En su primera sesión, celebrada el 14 de septiembre de 2004, la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria constituyó 3 comisiones técnicas. Una de ellas, la Comisión núm. 3, estaba encargada de examinar las disposiciones propuestas para el convenio refundido sobre el trabajo marítimo en su Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social (Comisión núm. 3). La Comisión estuvo compuesta inicialmente por 85 miembros (62 miembros gubernamentales, 18 miembros de la gente de mar y 5 miembros armadores). Para garantizar la igualdad de votos, se atribuyeron 45 votos a cada miembro gubernamental con derecho a voto, 155 votos a cada miembro de la gente de mar y 558 votos a cada miembro armador. La composición de la Comisión se modificó dos veces, de modo que varió también en consecuencia el número de votos atribuido a cada miembro ¹.
2. La Comisión constituyó su Mesa de la manera siguiente:

Presidente: Sra. R. D. Baldoz (miembro gubernamental, Filipinas)
Vicepresidentes: Sr. J. J. Cox (miembro armador, Estados Unidos)
Sra. J. Smith (miembro de la gente de mar, Noruega)
Sra. M. Lewandowska (miembro gubernamental, Polonia)
Ponente: Sra. F. A. Elhamid (miembro gubernamental, Egipto)
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 sobre el proyecto recomendado (documento PTMC/04/2).

Introducción

5. En su discurso de apertura, la Presidenta puso de relieve la importancia de la labor de la Comisión en su propio país y el compromiso que éste había contraído con respecto a la creación de un instrumento histórico y poderoso, que proporcionara un marco jurídico eficaz para los profesionales del sector marítimo. Subrayó que esta labor era trascendental para lograr el objetivo universal de la justicia social. Dijo también que las disposiciones que la Comisión núm. 3 tenía ante sí habían sido las más difíciles de elaborar, en particular las relativas a la seguridad social, además de haber sido objeto de intensos debates durante la reunión que el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel había celebrado en la ciudad de Nantes, Francia, en el mes de enero de 2004. Las disposiciones en estudio eran el resultado de la reunión del Grupo de Trabajo sobre la protección social de la gente de mar, que había

¹ Se hicieron las modificaciones siguientes:

- a) 15 de septiembre por la mañana: 74 miembros (63 miembros gubernamentales con 10 votos para cada miembro con derecho a voto, 6 miembros de la gente de mar con 105 votos cada uno y 5 miembros armadores con 126 votos cada uno);
- b) 16 de septiembre: 75 miembros (64 miembros gubernamentales con 15 votos para cada miembro con derecho a voto, 6 miembros de la gente de mar con 160 votos cada uno y 5 miembros armadores con 192 votos cada uno).

tenido lugar posteriormente, en el mes de abril de 2004. Por último, la oradora presentó el modo en que la Comisión abordaría sus trabajos, según lo determinado por la Comisión de Organización de Labores. Las disposiciones más controvertidas se tratarían en primer lugar.

6. El representante adjunto del Secretario General de la Conferencia presentó los documentos que la Comisión núm. 3 tenía ante sí, a saber, el proyecto recomendado y los correspondientes comentarios, así como los procedimientos de carácter único que se habían ideado para facilitar las labores de la Comisión. Señaló luego algunas de las cuestiones fundamentales que iban a examinarse. Se había encomendado a la Comisión que abordara la cuestión relativa a la seguridad social, una de las más importantes y que mayores retos planteaba, así como el tema de la atención médica; el texto relativo a las instalaciones de enfermería a bordo de los buques debía debatirse más detenidamente. También había algunas cuestiones referentes a la responsabilidad de los armadores acerca de las cuales no se había llegado a un acuerdo, así como un nuevo texto sobre la protección de la salud y la seguridad y la prevención de los accidentes. La Comisión también iba a tener la posibilidad de examinar el ámbito de aplicación de algunas de las disposiciones que figuraban en las reglas y normas.

Discusión general

7. El Vicepresidente de los armadores reconoció que las cuestiones que la Comisión núm. 3 tenía ante sí eran muy importantes para la gente de mar, hecho que los armadores admitían y valoraban. Sin embargo, su Grupo tenía tres preocupaciones principales en cuanto al Título 4. En primer lugar, el ámbito de aplicación era demasiado vasto, puesto que la definición de «gente de mar» incluía a toda persona a bordo de un buque. El ámbito de aplicación debía considerarse con respecto a cada uno de los títulos del proyecto recomendado. La segunda cuestión de importancia fundamental era la seguridad social. Preocupaba a los armadores el hecho de que únicamente dos Estados Miembros hubieran ratificado el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165). El Grupo de los Armadores quería que el convenio garantizara condiciones óptimas y pudiera ser ratificado y aplicado. La tercera cuestión era la relativa a la atención médica. Los armadores se opondrían a la idea de que se les exigiera disponer de programas completos de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques.
8. La Vicepresidenta de la gente de mar puntualizó que la labor de la Comisión se centraba en un importante aspecto de las condiciones de empleo de la gente de mar. La responsabilidad en cuanto al suministro de protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social se repartía entre los Estados, los armadores y la gente de mar, razón por la cual era importante que cada una de las partes cumpliera sus obligaciones. La protección de la gente de mar en materia de seguridad social es un asunto por demás complejo debido a la propia naturaleza de la industria naviera, en la cual hay gente de mar de distintas nacionalidades que trabaja en un sector mundial y navega en buques que enarbolan pabellones diferentes. La Comisión tenía ante sí la tarea de asegurar que la gente de mar estuviera suficientemente protegida, pese a las dificultades que ello entrañaba. El elemento clave era el papel que correspondía desempeñar al Estado de abanderamiento, por ser el único que podía garantizar que se atendieran las necesidades de la gente de mar en materia de protección social a bordo de los buques. Esto significaba facilitar el acceso a su propio régimen de seguridad social, en caso necesario, y cerciorarse de que los empleadores asumieran sus responsabilidades, además de colaborar con ellos y con el Estado de residencia para resolver la cuestión de la protección social de larga duración para la gente de mar. A la gente de mar le resultaba inaceptable que se circunscribiera el alcance del término «gente de mar» en lo referente al Título 4.

-
9. La miembro gubernamental de Egipto señaló que, para la gente de mar, la protección social y el bienestar eran las cuestiones más importantes que la Comisión tenía ante sí, y que debían repartirse las responsabilidades relativas al suministro de protección. Hizo hincapié en que, para poder hacer efectivos los derechos, era importante garantizar que los textos finalmente adoptados fueran muy claros.
 10. El miembro gubernamental de Alemania puso de relieve la envergadura de la labor que la Comisión tenía por delante, en su intento por reglamentar la protección social a escala mundial, dado que ni en la Unión Europea se había logrado una armonización al respecto. Por último, destacó la importancia de llegar a un entendimiento en este ámbito.

Título 4. Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social ²

Norma A4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra

Párrafo 4, a)

11. El Vicepresidente de los armadores estuvo de acuerdo en que se mantuviera el texto encerrado entre llaves, a saber:

Todos los buques {que lleven {15} o más marinos a bordo y que efectúen una travesía de más de tres días} deberán disponer de una enfermería independiente que se utilice exclusivamente con fines médicos.
12. La Vicepresidenta de la gente de mar dijo que el requisito de proveer una enfermería independiente debía estar sujeto a la duración de la travesía, y que la especificación de que la duración de dicha travesía debía ser superior a tres días era aceptable. El número de 15 marinos tomado como umbral era demasiado elevado. Este número había sido extraído del Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), pero se lo debía revisar porque no resultaba pertinente en el contexto examinado.
13. El miembro gubernamental de Bahamas, en representación de los miembros gubernamentales de la Comisión, dijo que, en general, los gobiernos no se habían pronunciado sobre el número que figura entre llaves. Sin embargo, se había estimado que tres días era quizá un lapso de tiempo demasiado breve, y que la posibilidad de disponer de mecanismos de evacuación aérea de urgencia era un elemento importante.
14. El Vicepresidente de los armadores reconoció que era necesaria la presencia de personal médico en los pequeños navíos para travesías mayores de tres días, incluso con una tripulación de menos de 15 marinos. Pero no resultaría práctico contar con una enfermería a bordo si la tripulación no era numerosa. Quizá fuese preferible remitirse a la legislación nacional para determinar cuál era el número apropiado de marinos que un navío pequeño debía tener para estar obligado a contar con una enfermería a bordo.
15. El Grupo de la Gente de Mar se opuso a que la determinación del número mínimo de marinos se estableciera con arreglo a la legislación nacional, habida cuenta de que uno de los cometidos del Convenio era el establecimiento de requisitos mínimos. A su juicio, el

² El presente informe sigue el orden de las disposiciones del proyecto recomendado, y no recoge necesariamente el orden en que se examinaron los diferentes temas en la Comisión.

número de las personas a bordo no era pertinente, puesto que siempre sería necesario contar con atención médica y evitar la propagación de enfermedades infecciosas.

16. El miembro gubernamental del Japón, con el apoyo del Grupo de los Armadores, dijo que la cifra mínima de 15 marinos figuraba en el Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar) mar), 1987 (núm. 164), y que la situación no había cambiado en forma sustancial desde entonces. Por lo tanto, no existía razón alguna para cambiar esa cifra.
17. En respuesta a una pregunta formulada por el Grupo de los Armadores respecto del nexo existente entre la disposición que se estaba discutiendo y las disposiciones relativas a la necesidad de contar con una enfermería a bordo que figuran en el proyecto de instrumento, un representante del Secretario General expresó que dichas cuestiones estaban interrelacionadas. Por lo tanto, la Comisión debía examinar la cuestión de la ubicación de las disposiciones adecuadas. El espíritu de los convenios anteriores consistía en establecer requisitos relativos a la existencia de una enfermería a bordo en razón de los diferentes tamaños de los navíos. Cabía añadir que las tripulaciones de los buques de carga eran entonces de menor tamaño.
18. La Vicepresidenta de la gente de mar propuso que se redujera el número de 15 a 10. El Grupo de los Armadores y los miembros gubernamentales de Dinamarca, Japón y Malta, rechazaron dicha propuesta.
19. La miembro gubernamental de la Argentina estaba dispuesta a apoyar la propuesta de reducción del número de marinos a diez. Tras las consultas hechas a la Prefectura Naval Argentina y la Marina Mercante, se había llegado a la conclusión de que la tripulación de los buques a que se hace referencia en el apartado *a)* del párrafo 4 está compuesta aproximadamente por 14 a 20 marinos.
20. El miembro gubernamental de Malta dijo que el acceso a los mecanismos de evacuación aérea de urgencia era un elemento importante en el caso de una travesía que durara más de tres días. La Vicepresidenta de la gente de mar sugirió que se incluyera una referencia a los mecanismos de evacuación aérea de urgencia en el apartado *c)* del párrafo 4.
21. El Vicepresidente de los armadores dijo que la propuesta de modificar el texto que no figuraba entre corchetes debía ser presentada como parte integrante del proceso formal de enmiendas; no obstante, su Grupo no apoyaría la inclusión de un requisito vinculante.
22. La Presidenta tomó nota de que se había llegado a un acuerdo respecto al mantenimiento del apartado *a)* del párrafo 4, tal como figura en el proyecto recomendado.

Párrafo 4, c)

23. El Grupo de los Armadores, con el apoyo del Grupo de la Gente de Mar, propuso que se reemplazara la referencia a 100 o más «marinos» que figura en el apartado *c)* del párrafo 4, por 100 o más «personas». La Presidenta tomó nota del consenso y remitió la disposición al Comité de Redacción.
24. El Comité de Redacción tomó nota de la decisión adoptada por la Comisión núm. 3 de modificar el apartado *c)* del párrafo 4 del proyecto recomendado por el texto siguiente:
 - c)* todos los buques que lleven {100} o más personas a bordo y que normalmente hagan travesías internacionales de más de tres días deberán llevar un médico calificado encargado de prestar atención médica. En la legislación nacional también deberá especificarse qué otros buques deben llevar un médico, teniendo en cuenta, entre otros

factores, la duración, índole y condiciones de la travesía y el número de personas a bordo.

25. La Comisión convino en suprimir las llaves del texto del Comité de Redacción y adoptó dicho texto.

Pauta B4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra

Pauta B4.1.1 – Enfermería y prestación de atención médica

26. La Vicepresidenta de la gente de mar sugirió que, dado que los cuatro primeros párrafos de la pauta eran pertinentes para estructurar las cuestiones, se debería considerar la posibilidad de incluir una remisión al Título 3 del instrumento, o de transferir los párrafos 1 a 4 al Título 3.
27. El Grupo de los Armadores y el Grupo Gubernamental, este último representado por el miembro gubernamental de Bahamas, estuvieron de acuerdo en que se transfirieran las disposiciones al Título 3. El miembro gubernamental de Bahamas, en representación de los miembros gubernamentales de la Comisión, aclaró que, en cualquier caso, las disposiciones deberían conservar su carácter de pautas.
28. Habida cuenta del consenso general alcanzado, la Presidenta presentó la siguiente instrucción a la Comisión de Organización de Labores:
- La Comisión recomienda que los párrafos 1 a 4 sean transferidos al Título 3. Se pide a la Comisión de Organización de Labores que adopte las medidas adecuadas.
29. La Comisión de Organización de Labores aprobó la transferencia de los párrafos 1 a 4 al Título 3.
30. A raíz de la decisión adoptada por la Comisión de Organización de Labores, el Comité de Redacción transfirió los párrafos 1 a 4 de la pauta B4.1.1 a la pauta B3.1 del Título 3. Por consiguiente, el Comité de Redacción propuso que el título de la pauta B4.1.1 rezara «Prestación de atención médica».
31. La Comisión adoptó la propuesta del Comité de Redacción para sustituir el título de la pauta B4.1.1 por el siguiente: «Prestación de atención médica».

Párrafo 1

32. El Vicepresidente de los armadores, con el apoyo del Grupo de la Gente de Mar, pidió que se sustituyese la frase «impida la propagación de enfermedades infecciosas» por la frase «adopte todas las medidas razonables para impedir la propagación de enfermedades infecciosas», puesto que sería imposible impedir la propagación de dichas enfermedades en todos los casos. El miembro gubernamental de Bahamas, en representación de los miembros gubernamentales de la Comisión, apoyó, en general, el principio del párrafo 1, y no presentó impugnación alguna a las mínimas modificaciones de redacción.
33. Habida cuenta del consenso general alcanzado, la Presidenta transmitió la disposición al Comité de Redacción con las instrucciones siguientes:

La Comisión sugiere que la frase «impida la propagación de enfermedades infecciosas» sea redactada de una manera menos estricta, puesto que sería imposible impedir la propagación de enfermedades infecciosas en todos los casos. La Comisión sugiere que el texto

se lea como sigue: «... se adopten medidas encaminadas a impedir la propagación de enfermedades infecciosas...».

Párrafo 2

34. Existía consenso respecto de la conservación del párrafo 2 del proyecto recomendado.

Párrafo 3

35. No se propuso modificación alguna al párrafo 3 del proyecto recomendado.

Párrafo 4

36. La Vicepresidenta de la gente de mar sugirió que se actualizara el término «retrete». El miembro gubernamental de Bahamas, en representación de los miembros gubernamentales de la Comisión, adujo que, en pos de la coherencia del instrumento, se debería emplear el término que figura en el Título 3, a saber, «instalaciones sanitarias», en vez de «retrete».
37. El miembro gubernamental de Bahamas, con el apoyo del miembro gubernamental de Ucrania, sugirió que se suprimiera la frase «o en un lugar muy cercano», exigiendo de este modo la incorporación de las instalaciones sanitarias en la enfermería. A juicio de su Gobierno, ello evitaría la propagación de enfermedades infecciosas.
38. El miembro gubernamental de Dinamarca, con el apoyo de los miembros gubernamentales de Alemania, Egipto y Venezuela, se opuso a la supresión de la frase «o en un lugar cercano». La miembro gubernamental de Italia sugirió que se conservaran estas palabras, precedidas de la frase «en caso de que no sea posible».
39. El párrafo 4 fue transmitido al Comité de Redacción, acompañado de la instrucción de sustituir el término «retrete» por el término «instalaciones sanitarias».

Párrafo 5

40. El Vicepresidente de los armadores sostuvo que el párrafo 5 no pertenecía a la pauta B4.1, en la medida en que se refería a la formación y, los párrafos anteriores, al diseño. Además, los términos empleados podían limitar el Código sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código de Formación) o interferir en el mismo. El orador afirmó que la distinción realizada entre los buques consignados en el apartado *a*) del párrafo 5 y los abarcados por el apartado *b*) del mismo párrafo era innecesaria y nada conveniente, puesto que el Código de Formación debía aplicarse en todos los casos. Hubiera bastado con referirse a ese Código en términos generales en el apartado *d*) de la norma A4.1.4. El Grupo de los Armadores, respaldado por el miembro gubernamental de Venezuela, propuso que se suprimiera el párrafo 5.
41. El Grupo de la Gente de Mar, apoyado por los miembros gubernamentales de Filipinas y Japón, se opuso a la supresión del párrafo 5 por considerar que era apropiado referirse en términos generales al Código de Formación en la norma, y disponer recomendaciones más detalladas en las pautas. El miembro gubernamental de Filipinas añadió que el principal tema abordado en el párrafo no era la formación, sino las personas aptas para proporcionar la atención médica. En opinión de su Gobierno, seguía existiendo un vínculo importante con la norma A4.1.4.
42. El miembro gubernamental de Bahamas, respaldado por los miembros gubernamentales de Egipto y Reino Unido, coincidió con el Grupo de los Armadores en que era necesario evitar la repetición y la posible contradicción con el Código de Formación.

-
43. La miembro gubernamental del Reino Unido, con el apoyo de los miembros gubernamentales de Egipto, Francia y Malta, propuso que se suprimieran los pormenores relativos a la formación y se dejara una referencia general a la formación médica que se impartía de conformidad con lo dispuesto en el Código de Formación.
 44. El miembro gubernamental de Georgia recordó que el párrafo aludía al nivel de formación. Ello debía considerarse a la luz del párrafo 4, *d*) de la norma A4.1 sobre «Atención médica a bordo de buques y en tierra», norma que sería necesario modificar a fin de que rezara «al menos un oficial» en lugar de «al menos un marino», y en la que debería sustituirse «o» por «y» en el tercer renglón.
 45. El miembro gubernamental de Francia indicó que existía una incoherencia entre las versiones inglesa y francesa del texto, puesto que en la versión inglesa se hablaba de «nivel» de formación, mientras que en francés sólo se decía «formación».
 46. La Vicepresidenta de la gente de mar expresó su inquietud de que, en caso de suprimirse o modificarse el párrafo para hacer referencia únicamente al Código de Formación, se perdieran requisitos y especificaciones que iban más allá de dicho Código.
 47. Un representante del Secretario General declaró que el párrafo 5 no versaba fundamentalmente sobre el contenido de la formación, sino que más bien daba orientaciones en cuanto al tipo de personal médico cualificado que sería necesario en distintos viajes, lo que proporcionaba por lo tanto una protección. Asimismo, indicó que, como el Código de Formación había sido enmendado, sólo la versión enmendada se aplicaría al Convenio.
 48. El Vicepresidente de los armadores estaba dispuesto a aceptar la referencia general al Código de Formación a guisa de compromiso, si bien consideraba que se trataba de una repetición innecesaria. En cuanto al contenido de los cursos de formación, los Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI) que habían ratificado el Código de Formación eran responsables de definir el programa. Los cursos modelo se impartían, no obstante, por conducto de la OMI.
 49. Un representante del Secretario General informó a la Comisión que la OIT, la OMI y la Organización Mundial de la Salud (OMS) estaban programando el examen de los requisitos en materia de formación, y anhelaban revisar la guía médica de a bordo, cuyo alcance iba más allá de lo estipulado en el Código de Formación.
 50. La Comisión acordó aplazar la discusión del párrafo 5 hasta que el Grupo de los Armadores pudiera celebrar más consultas sobre ese texto y su relación con el Código de Formación. Ello daría además a la Oficina la oportunidad de aportar a la Comisión más aclaraciones sobre el particular.
 51. La representante del Secretario General confirmó que el objetivo del párrafo 5 era complementar el Código de Formación; este Código aborda el contenido de la formación de la gente de mar, incluida la formación médica. El propósito del párrafo 5 es asegurar la presencia de un número mínimo de marinos que posean conocimientos médicos en todos los buques.
 52. La Vicepresidenta de la gente de mar exhortó a que se conservase el párrafo 5 en su totalidad. El miembro gubernamental de Dinamarca apoyó la solicitud presentada por la Vicepresidenta, e hizo hincapié en el hecho de que se trataba de una pauta y, como tal, ofrecía un margen de acción lo suficientemente flexible para que pudieran hacerse distintos arreglos.

-
- 53.** El Vicepresidente de los armadores, con el apoyo del miembro gubernamental del Reino Unido, expresó sus reservas respecto de que en el párrafo 5 figurasen requisitos menos estrictos que los establecidos en el Código de Formación. La miembro gubernamental de la Federación de Rusia advirtió que podrían surgir problemas en el momento de decidir qué instrumento primaria.
- 54.** El Vicepresidente de los armadores, tras escuchar la aclaración hecha por varios miembros gubernamentales en el sentido de que los cursos de formación en atención médica y en primeros auxilios dependen de la aprobación de los gobiernos, sugirió que se insertase la palabra «autorizada» después de las palabras «formación en primeros auxilios» que figuran en el párrafo 5, *a)* y después de las palabras «formación en técnicas de socorro» que figuran en el párrafo 5, *b)*. El Grupo de la Gente de Mar apoyó dicha propuesta.
- 55.** El Vicepresidente de los armadores propuso que se suprimiera la frase «que abarque una formación práctica en los servicios de urgencias o de accidentes de un hospital, cuando ello sea posible, y una formación en técnicas de socorro, como la terapia intravenosa». El orador adujo que ese texto había sido extraído del Convenio núm. 164 de la OIT, el cual había sido adoptado con anterioridad a la revisión del Código de Formación, y que parecería desactualizado si se lo hiciese figurar en el convenio. Los miembros gubernamentales de Bahamas, Egipto, Estados Unidos y Noruega apoyaron esta propuesta.
- 56.** El miembro gubernamental de Francia propuso que se conservaran las palabras «formación práctica» y que se suprimieran las palabras «en los servicios de urgencias o de accidentes de un hospital, cuando ello sea posible». Su propuesta recibió el apoyo del Grupo de la Gente de Mar.
- 57.** El Grupo de los Armadores aceptó el cambio propuesto, pero instó a reflexionar, antes de la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, acerca de otros ejemplos de técnicas de socorro que fuesen más representativos que la terapia intravenosa.
- 58.** Se adoptó el apartado *a)* del párrafo 5, que, parcialmente, reza así:
- ... los buques que normalmente puedan tener acceso en un plazo de ocho horas a una atención médica calificada y servicios médicos deberían designar al menos a un marino que haya seguido la formación en primeros auxilios autorizada, exigida en el Código de Formación...
- 59.** Se adoptó el apartado *b)* del párrafo 5, que, parcialmente, reza así:
- ... todos los demás buques deberían designar al menos a un marino que haya seguido la formación en atención médica autorizada, exigida en el Código sobre Formación que abarque una formación práctica y una formación en técnicas de socorro, como la terapia intravenosa...

Párrafo 9

- 60.** El Vicepresidente de los armadores señaló a la Comisión que sería necesario enmendar el párrafo 9 de la pauta B4.1.1 como consecuencia de la discusión habida y de la decisión adoptada en relación con la regla 4.3 de suprimir la referencia a «los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo». El Grupo de los Armadores propuso que se suprimiera la última oración del párrafo 9, puesto que, a su juicio, era redundante, y dicha supresión no menoscabaría en absoluto el fondo de la sección relativa a la seguridad y la salud.
- 61.** La Vicepresidenta de la gente de mar estuvo de acuerdo con la enmienda del párrafo 9 que se derivaba necesariamente de la supresión de la frase «los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo» de la regla 4.3. Se debería suprimir la referencia a los

sistemas de gestión. Sin embargo, el Grupo de la Gente de Mar se opuso a que se suprimiera la totalidad de la última oración del párrafo 9.

62. El Vicepresidente de los armadores dijo que su Grupo se inclinaba por la supresión del texto del párrafo 9 que figura entre llaves. Sin embargo, expresó que, debido a la falta de tiempo y a fin de llegar a un acuerdo, su Grupo estaba dispuesto a aceptar un texto enmendado en el que se suprimiese la referencia a los sistemas de gestión, de conformidad con las decisiones anteriores de la Comisión. Por lo tanto, el texto del último renglón del párrafo 9 quedaría redactado en los términos siguientes:

Esta información debería incluirse en las políticas y programas en materia de seguridad y salud en el trabajo a bordo.

63. El Grupo de la Gente de Mar expresó su apoyo general al texto propuesto, pero propuso añadir la última frase al proyecto recomendado, a saber «descritos en la regla 4.3 y en las disposiciones conexas del Código».

64. La Comisión adoptó el siguiente texto en reemplazo de la última oración del párrafo 9 del proyecto recomendado:

Esta información debería incluirse en las políticas y programas en materia de seguridad social y salud en el trabajo a bordo descritos en la regla 4.3 y en las disposiciones conexas del Código.

Regla 4.2 – Responsabilidad del armador

65. El miembro gubernamental de Malta preguntó si en la quinta reunión del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar se habían dado por terminadas las discusiones respecto a las cuales se indica en la Lista de comentarios sobre el proyecto recomendado (documento PTMC/04/2) que las «sigue habiendo».
66. La representante del Secretario General explicó que, en el momento de enviarse a prensa la Lista de comentarios, las conclusiones de la quinta reunión del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT (12-14 de enero de 2004) aún no habían sido sometidas al Consejo de Administración de la OIT ni al Comité Jurídico de la OMI. Desde entonces, ambos órganos ejecutivos habían dado ya su aprobación a las recomendaciones del Grupo Mixto, en las cuales se autoriza a dicho Grupo Mixto a proceder al desarrollo de una solución sostenible a largo plazo, de carácter vinculante, para resolver los problemas de seguridad financiera que se planteaban en los casos de indemnización por muerte o lesiones corporales de la gente de mar.
67. El miembro gubernamental del Reino Unido puntualizó que la siguiente reunión del Grupo Mixto no tendría lugar sino hasta el mes de mayo de 2005, y que no era probable que el Grupo Mixto pudiera elaborar una solución sostenible a largo plazo antes de la 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, que se celebraría aproximadamente un año después.
68. La representante del Secretario General convino en que no era probable que el resultado de las discusiones del Grupo Mixto estuvieran prontas en la reunión marítima de la Conferencia. Esto era algo que los delegados debían tener presente.
69. La miembro gubernamental de Noruega expresó su apoyo a la mayor parte del texto de la regla 4.2 por considerar que, en lo que se refería a la protección social, la responsabilidad

de un Estado de abanderamiento debía ser promulgar una legislación por la que se exigiera a los armadores el suministro de protección en materia de seguridad social.

- 70.** El miembro gubernamental de Dinamarca consideraba que la regla 4.2 era muy importante, y expresó la opinión de que la protección social de la gente de mar que estuviera prestando servicio a bordo de un buque debía incumbir principalmente a los armadores.
- 71.** Un observador, que intervino en su carácter de representante de la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA), señaló que la regla 4.2 y la norma A4.2 tenían como objetivo salvaguardar los derechos fundamentales de la gente de mar en lo que respectaba a la atención médica. Este derecho, que era antiguo y se remontaba al siglo XIII, había sido aceptado durante largo tiempo como una obligación de los armadores. La finalidad del derecho era claramente sencilla, a saber, garantizar que podía aplicarse rápidamente sin necesidad de recurrir a una interpretación judicial. Este derecho implicaba que, cuando un marino se encontraba enfermo o lesionado, ya estuvieran o no dicha enfermedad o lesión relacionadas con su empleo, el armador tenía la obligación de brindar asistencia hasta el momento en que estuviera claro que su salud no iba a mejorar. Las únicas excepciones previstas a esta responsabilidad eran aquellos casos en que se ocultara una enfermedad existente en el momento del empleo, o en que la lesión se debiera a una falta intencionada. El uso de términos tales como «que se deriven del empleo» o «enfermedad profesional» ponían de manifiesto la necesidad de demostrar el vínculo existente entre la enfermedad o la lesión y el empleo.

Párrafo 1

- 72.** El Vicepresidente de los armadores consideraba que la regla, tal como estaba redactada en el texto en estudio, abarcaría a aquellas personas que se encontraban a bordo de los buques y respecto a las cuales los armadores no debían tener responsabilidades de corta o larga duración. El orador facilitó una lista indicativa de las personas a las cuales no podía considerarse gente de mar en el contexto del proyecto de convenio, y que no debían quedar amparadas por las disposiciones que figuraban en el mismo sobre la responsabilidad del armador en cuanto a la salud y la atención médica.
- 73.** La Vicepresidenta de la gente de mar indicó que, en el párrafo 1 de la regla 4.2, se hacía referencia a la protección de la gente de mar «empleada en» buques que enarbolan la bandera de los Estados Miembros, y ello en relación con el derecho a recibir ayuda y apoyo material del armador para hacer frente a las consecuencias financieras de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas «mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar». Así redactado, este texto excluiría a muchas personas enumeradas en la lista de los armadores y, por consiguiente, daba respuesta a sus inquietudes. El Grupo de la Gente de Mar deseaba mantener el texto que figuraba entre corchetes, puesto que éste ampliaba la responsabilidad del armador. La miembro gubernamental de Noruega le dio su apoyo.
- 74.** El miembro gubernamental de Dinamarca propuso que se sustituyeran las palabras «o que se deriven del empleo en virtud de ese acuerdo» por las palabras «o que se deriven de su servicio a bordo». El texto que figura entre corchetes en el proyecto recomendado es demasiado amplio. El armador sólo debía ser responsable de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas en períodos durante los cuales la persona se encontraba a bordo del buque. La regla 4.5 abarcaría los demás períodos.
- 75.** El miembro gubernamental del Japón subrayó la necesidad de velar por que la regla 4.2 y su norma fueran tan fáciles de aplicar y controlar como fuese posible. Teniendo en cuenta que la gente de mar se trasladaba con frecuencia de un buque a otro, a menudo era difícil determinar qué armador era responsable por una enfermedad o lesión, sobre todo porque

éstas podían manifestarse mucho después de que el marino hubiera abandonado el buque. El orador afirmó que esto podría comprometer la obtención de una reparación rápida por parte de la gente de mar. Por lo tanto, los términos empleados en el párrafo 1 no debían ser demasiado amplios, y debía suprimirse el texto que figuraba entre corchetes.

76. Los miembros gubernamentales de Egipto y Singapur respaldaron la supresión del texto encerrado entre corchetes.
77. El Vicepresidente de los armadores no cuestionaba que los armadores tuvieran cierta responsabilidad en cuanto al suministro de cobertura médica. Entendía que el texto colocado entre corchetes en el párrafo 1 tenía como objeto proteger a la gente de mar de cualquier enfermedad o lesión que pudiera manifestarse una vez concluido el período previsto por el acuerdo de empleo. Aunque sería difícil demostrar la relación de esa enfermedad con un período específico de empleo, era de suponer que éste era el motivo por el cual, en el párrafo 2 de la regla 4.2, se había incluido una referencia a «disposiciones jurídicas que rigen ... las cuestiones de responsabilidad». El Grupo de los Armadores podía aceptar la propuesta presentada por Dinamarca. Debía encontrarse una redacción apropiada para que la gente de mar pudiera presentar su reclamación una vez terminado el período del acuerdo, aunque evidentemente ello implicaría disponer de un mecanismo para demostrar la validez de la reclamación.
78. El miembro gubernamental del Japón opinaba que demostrar la causa de una enfermedad que se manifestaba una vez finalizado el acuerdo de empleo y determinar el empleador al que le correspondería efectuar el pago sería un proceso excesivamente complicado, por lo que debía suprimirse el texto del párrafo 1 que figuraba entre corchetes.
79. El Grupo de los Armadores sugirió que la inclusión de las palabras «que se deriven del empleo» implicaba que la disposición abarcaba todo el período de duración del acuerdo de empleo. Si un acuerdo contemplaba los períodos de vacaciones, abarcaría por lo tanto la enfermedad, la lesión o la muerte ocurridas durante ese período.
80. La Vicepresidenta de la gente de mar dijo que, en el párrafo 1, el texto encerrado entre corchetes se refería a la enfermedad, lesión o muerte «que se deriven del empleo» más que a las «ocurridas durante el empleo» y que, por consiguiente, dicho párrafo sólo abarcaba la enfermedad, lesión o muerte que se hubieren producido como consecuencia del empleo.
81. El Vicepresidente de los armadores declaró que las palabras podían interpretarse en ambos sentidos, por lo que era necesario aportar una aclaración.
82. La miembro gubernamental del Reino Unido señaló que el objetivo del párrafo 1 era abarcar dos series de circunstancias, a saber, la protección financiera de la gente de mar contra las consecuencias de la enfermedad, las lesiones o la muerte ocurridas durante el período de validez del acuerdo de empleo, y la enfermedad o lesiones que se manifestaran una vez concluido el período de empleo, pero guardaran relación con el mismo. La oradora se manifestó a favor del mantenimiento del texto que figuraba entre corchetes.
83. El Vicepresidente de los armadores dijo no estar de acuerdo en que se cubrieran las enfermedades y accidentes ocurridos durante los períodos de vacaciones. Por lo general, los armadores no protegían a la gente de mar contra aquellas eventualidades que se producían fuera de su empleo, si bien tenían una clara responsabilidad en cuanto a las enfermedades o accidentes derivados de la prestación de servicios.
84. El miembro gubernamental de Dinamarca indicó que, en su país, una misma compañía podía emplear a los marinos en virtud de un contrato de empleo y durante un período indefinido, que algunas veces podía ser de hasta treinta años, aunque dichos marinos

trabajaran en buques distintos. En estas circunstancias, los armadores seguían proporcionándoles prestaciones de enfermedad y, en los casos especiales, tratamiento médico, aunque los marinos no se encontraran a bordo de un buque.

- 85.** El miembro gubernamental de los Países Bajos apuntó que la distinción más importante no radicaba en la naturaleza del contrato de empleo, sino en las enfermedades de corta duración y las discapacidades o enfermedades de larga duración. Debía indemnizarse a un marino que no pudiera trabajar, estuviera o no dicha discapacidad provocada por su trabajo. Si la discapacidad del marino era permanente, sería importante identificar la causa de la misma para indemnizarlo según el derecho civil.
- 86.** La miembro gubernamental de Italia también consideraba que era importante realizar determinadas distinciones en el texto. En su opinión, debían distinguirse las enfermedades y accidentes profesionales ocurridos durante el empleo, por un lado y, por otro lado, aquellas enfermedades que se producían en períodos de vacaciones, por ejemplo. En su país, dos regímenes distintos de seguridad social contemplaban cada una de estas contingencias. El proyecto de convenio debía reproducir un sistema de esta índole.
- 87.** El miembro gubernamental de Bahamas pidió a la OIT que aportara una aclaración en cuanto a si en la frase «preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo» quedaban abarcados los períodos durante los cuales un marino no estaba trabajando a bordo.
- 88.** La representante del Secretario General indicó que, en el párrafo 1, g) del artículo II, se definía que el acuerdo de empleo de la gente de mar abarcaba tanto el contrato de trabajo como el contrato de enrolamiento por lo que, de hecho, la cuestión incumbía a la legislación y la práctica nacionales. La oradora añadió que, independientemente de la existencia de regímenes tales como los vigentes en Dinamarca, en general se cubría a la gente de mar «que prestaba servicio» en virtud de un acuerdo de empleo mientras se encontrara a bordo, o estuviera viajando hasta el buque o siendo repatriada. Durante los períodos de vacaciones, la gente de mar quedaba cubierta por los regímenes de seguridad social que se aplicaban generalmente, y no por la responsabilidad del armador. El texto encerrado entre corchetes abarcaría las enfermedades y lesiones derivadas del empleo a bordo de un buque o del viaje hacia el buque o la repatriación, o las relacionadas con los mismos.
- 89.** Se mantuvo el texto entre corchetes. La Comisión pidió al Comité de Redacción que revisara dicho texto a fin de asegurarse de que, tal como estaba redactado, reflejaba las opiniones de la Comisión, según las cuales el texto debía garantizar que las consecuencias financieras de la enfermedad, lesión o muerte del marino se limitaran a las consecuencias derivadas del empleo a bordo de los buques o de los viajes desde y hacia el buque, o relacionadas con los mismos.
- 90.** El Comité de Redacción, en lugar de proponer una versión revisada del párrafo 1, presentó un nuevo párrafo con el fin de aportar mayor claridad al párrafo 1. Se recibió el comentario siguiente del Comité de Redacción:

El texto actual de la regla 4.2, párrafo 1, se consideraría en conformidad con las opiniones de la Comisión si se suprimieran los corchetes y se definiera en la norma el concepto de «prestar servicio en virtud de un acuerdo de empleo».

En la norma A4.2 podría insertarse un nuevo párrafo 1 con el texto siguiente:

1. A los efectos del párrafo 1 de la regla 4.2, deberá considerarse que la gente de mar presta servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar cuando esté empleada o contratada mediante un acuerdo, mientras esté en tránsito desde o hacia un buque y en otras circunstancias especificadas en el acuerdo de empleo de la gente de mar, incluso durante los períodos en que la gente de mar pueda estar en tierra para recibir un tratamiento médico.

-
91. El Grupo de los Armadores manifestó su preocupación por varios elementos del texto del Comité de Redacción y llegó a la conclusión de que era preferible el párrafo 1 del proyecto recomendado. Recibió el apoyo del Grupo de la Gente de Mar, que, además, instó a que se conservase el texto del proyecto recomendado que figura entre corchetes.
 92. A juicio de un observador de la Asociación Marítima Internacional Cristiana, en el texto encerrado entre corchetes en el párrafo 1 del proyecto recomendado se hacía referencia al momento en el que se produjo la lesión o enfermedad y no a su causa.
 93. La Vicepresidenta de la gente de mar aclaró que, a juicio de su Grupo, en el texto que no figuraba entre corchetes se hacía referencia a las responsabilidades en relación con las consecuencias de una enfermedad, lesión o muerte que ocurrieran durante el acuerdo de empleo; en el texto encerrado entre corchetes se hacía referencia a una enfermedad o lesión que se relacionara con el trabajo o que fuese consecuencia del mismo, pero que sólo se manifestara más tarde.
 94. La Comisión aceptó la propuesta de suprimir los corchetes y conservar el texto, y adoptó el párrafo 1 del proyecto recomendado.

Párrafo 2

95. El Vicepresidente de los armadores y la Vicepresidenta de la gente de mar, así como los miembros gubernamentales de Noruega y Singapur, apoyaron la propuesta de mantener el párrafo 2 de la regla 4.2 del proyecto recomendado.
96. El miembro gubernamental del Japón cuestionó que hubiera motivos sólidos y pertinentes para conservar dicho párrafo.
97. Se pidió al Comité de Redacción que revisara el texto del párrafo 2 de la regla 4.2 con objeto de asegurarse que no suponía ninguna traba para la aplicación de la legislación nacional de los Miembros en materia de responsabilidad.
98. El Comité de Redacción propuso que se sustituyera el párrafo 2 por el texto siguiente:
 2. La presente regla no irá en perjuicio de ningún recurso legal al alcance de la gente de mar.
99. El Grupo de los Armadores sugirió que se aprobase el texto propuesto por el Comité de Redacción. El Grupo de la Gente de Mar aceptó dicha propuesta, y la Comisión la adoptó.

Norma A4.2 – Responsabilidad del armador

Párrafo 1, a)

100. El Vicepresidente de los armadores dijo que en las leyes nacionales se abordaba de diferentes maneras la cuestión relativa a la responsabilidad del armador por enfermedad y lesiones de la gente de mar prevista en el párrafo 1, a) de la norma A4.2.
101. La Vicepresidenta de la gente de mar tomó nota de que, en el párrafo 2 del comentario 31 (sobre la regla 4.2) de la Lista de comentarios, se indica que el párrafo 1, a) aparecía entre corchetes porque aún estaba pendiente el resultado de las discusiones que se llevaban a cabo en el marco del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono

de la gente de mar. Pidió a la Oficina que aclarase la relación existente entre el párrafo 1, *a)* y la labor del Grupo Mixto.

- 102.** La representante del Secretario General señaló a la Comisión que el Consejo de Administración de la OIT y el Comité jurídico de la OMI habían autorizado al Grupo Mixto a proceder al desarrollo de soluciones sostenibles a largo plazo, de carácter vinculante, para resolver los problemas de seguridad financiera que se planteaban en los casos de indemnización por muerte o lesiones corporales de la gente de mar. La siguiente reunión del Grupo Mixto estaba programada para el mes de mayo de 2005, y probablemente el resultado de la misma no estaría pronto para la 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo. La Comisión debería tenerlo presente cuando formulara las instrucciones que impartiría al Comité de Redacción. El resultado de la labor del Grupo Mixto revestía importancia para los apartados *a)* y *b)* del párrafo 1, puesto que ambos versaban sobre el período de responsabilidad durante el cual se debía garantizar la seguridad financiera.
- 103.** La miembro gubernamental de Noruega apoyó la inclusión de cualesquiera de los tres párrafos encerrados entre corchetes.
- 104.** El miembro gubernamental de Dinamarca prefería el primer texto encerrado entre corchetes, en el que se hacía referencia a «la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada».
- 105.** El miembro gubernamental del Japón prefería que se mantuviera el segundo texto encerrado entre corchetes, «y la terminación de su contrato», y se suprimiera el primero, «la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada» y el tercero «o que se deriven del empleo que desempeñaron durante esas fechas».
- 106.** La miembro gubernamental de Egipto pensaba que sería preferible que se les informase sobre el resultado de las deliberaciones del Grupo Mixto.
- 107.** El miembro gubernamental de Singapur propuso que se conservara el primer texto encerrado entre corchetes y se suprimiesen los demás.
- 108.** La Vicepresidenta de la gente de mar consideró que se deberían conservar los corchetes para no menoscabar la labor del Grupo Mixto.
- 109.** El Grupo de los Armadores estuvo, en principio, de acuerdo. Sin embargo, no se esperaba que el Grupo Mixto cumpliera su cometido en los próximos dos o tres años, y el convenio debería estar terminado con anterioridad a dicho lapso de tiempo.
- 110.** La representante del Secretario General recordó a la Comisión que era necesario que hubiese compatibilidad con la labor desarrollada por la Comisión en relación con el Título 2.

Párrafo 1, *b)*

- 111.** El Vicepresidente de los armadores propuso que se modificase el párrafo 1, *b)* de la norma A4.2 para que los armadores pudieran cerciorarse de que contaban con los recursos financieros necesarios para cumplir las obligaciones derivadas de su responsabilidad, sin exigir, en forma específica, la contratación de un seguro.
- 112.** La Vicepresidenta de la gente de mar tomó nota de que, en el párrafo 2 del comentario 31 (sobre la regla 4.2) de la Lista de comentarios, se indica que se ha encerrado entre corchetes el apartado *b)* del párrafo 1, en espera de que finalicen las deliberaciones del

Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. A su Grupo le complacería que se conservara el texto entre corchetes hasta tanto el Grupo Mixto no finalizara sus deliberaciones.

113. El miembro gubernamental del Japón recomendó que se conservara el texto del párrafo 1, *b*), excepto en lo que respectaba a la supresión de la frase «la fecha en que se considere que ésta ha sido debidamente repatriada».
114. La miembro gubernamental de Egipto pensaba que sería preferible que se les informase sobre el resultado de las deliberaciones del Grupo Mixto.
115. El miembro gubernamental de Singapur propuso que se enmendara la primera parte del párrafo 1, *b*) para que su texto fuese el siguiente: «los armadores deberán obtener un seguro que prevea el pago de una indemnización establecida por la legislación nacional en caso de muerte o (...)». El resto del texto debía permanecer tal como figuraba entre corchetes.

Párrafo 1, a) y b)

116. El Vicepresidente de los armadores, apoyado por el Grupo de la Gente de Mar, pidió que la Oficina conservara el texto del párrafo 1, *a*) y *b*) de la norma A4.2 entre corchetes. Esto tenía por finalidad evitar cualquier perjuicio a las deliberaciones del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, aunque en la Comisión núm. 2 se había decidido examinar algunos de los asuntos que estaban en estudio en dicho Comité Mixto.
117. La Comisión remitió la siguiente cuestión a la Comisión de Organización de Labores:

La Comisión analizó estos dos apartados, consciente de que posiblemente el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar no pudiese concluir su labor a tiempo para la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo. La Comisión estimaba que no podía adoptar una decisión en relación con dichos apartados y, por lo tanto, recomienda que se conserven esos textos entre corchetes. Se solicita a la Comisión de Organización de Labores que adopte las medidas apropiadas.

Párrafo 4

118. La Vicepresidenta de la gente de mar prefería que la responsabilidad del armador en cuanto al pago del salario de un marino que ya no se encontraba a bordo se extendiese por un período no inferior a 16 semanas, como se establecía en el Convenio núm. 55, y rechazó la solución según la cual la responsabilidad debía extenderse por un período no inferior a 12 semanas. El Convenio núm. 165, que establecía 12 semanas, había recibido tan sólo 2 ratificaciones, mientras que el Convenio núm. 55 contaba con 16 ratificaciones.
119. La miembro gubernamental de Noruega prefería un período no inferior a 16 semanas, al igual que los miembros gubernamentales de Egipto, Japón, Singapur y Reino Unido.
120. El miembro gubernamental de Dinamarca habría apoyado un período no inferior a 12 semanas, pero estaría dispuesto a aceptar la propuesta que presentaran los interlocutores sociales.
121. En respuesta a la petición de clarificación formulada por el Grupo de los Armadores, la representante del Secretario General explicó que, en el párrafo 4, se había incluido la

palabra «puede» para evitar cualquier obstáculo a la ratificación y otorgar cierta flexibilidad a los Estados Miembros.

- 122.** La Presidenta llegó a la conclusión de que un período no inferior a 16 semanas era aceptable para la Comisión, y se pidió al Comité de Redacción que suprimiese la referencia a [12] semanas.
- 123.** El Grupo de los Armadores sugirió que se suprimiese la última frase del párrafo 4, sugerencia que fue aceptada por el Grupo de la Gente de Mar. Esta posición común recibió el apoyo de los miembros gubernamentales de Filipinas, Japón, Noruega, y Singapur.
- 124.** El miembro gubernamental de Dinamarca advirtió que existían circunstancias en las que, de conformidad con la legislación danesa, los armadores no tenían responsabilidad respecto de la gente de mar, aunque dicha responsabilidad sí estaba prevista en las legislaciones de otros países, con la exigencia de que se cumpliera un período mínimo de empleo. Propuso que, para tener en cuenta estas consideraciones jurídicas, se insertaran en el texto que está encerrado entre corchetes las palabras «a toda la gente de mar» después de las palabras «prestaciones monetarias». Propuso también que, después de la palabra «enfermedad» se añadiera el texto siguiente:

No obstante, en el caso de la gente de mar cuyas tareas no estén relacionadas con la seguridad de las operaciones del buque y que no haya sido empleada por el armador, la legislación nacional podrá limitar la responsabilidad del armador al período de servicio de contratación a bordo, a menos que la gente de mar sufra una lesión de origen profesional.

- 125.** La miembro gubernamental de Finlandia apoyó la propuesta de conservación del texto que figura entre corchetes. Apoyó el principio del pago de salarios sin la exigencia de que se cumpliera el requisito de haber prestado servicios durante un período anterior a la enfermedad, pero señaló que en el texto se hace referencia a otras prestaciones monetarias y que, en su país, esas prestaciones están condicionadas al cumplimiento del requisito de haber prestado servicios durante un período anterior a la enfermedad.
- 126.** Se pidió al Comité de Redacción que suprimiese la oración final del párrafo 4 de la norma A4.2. Consecuentemente, el Comité de Redacción propuso el texto siguiente:

4. La legislación nacional puede limitar la responsabilidad del armador en cuanto al pago de la totalidad o parte del salario de la gente de mar desembarcada a un período que no podrá ser inferior a 16 semanas, contado a partir del día del accidente o del comienzo de la enfermedad.

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

- 127.** El Vicepresidente de los armadores destacó que la regla, la norma y la pauta se referían, con frecuencia, a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, acerca de lo cual se había celebrado una discusión detallada en la 91.^a reunión (junio de 2003) de la Conferencia Internacional del Trabajo. Desde 2003 sólo se había mantenido una primera discusión sobre esta materia, orientada más bien a promover los sistemas de gestión que a lograr que éstos fueran obligatorios, por lo que el tema no estaba lo suficientemente maduro como para incluirlo en un proyecto de convenio. El orador afirmó que existían muchos programas de salud y seguridad en el trabajo a bordo de buques, y que se habían creado comités de seguridad y salud en virtud de los requisitos estipulados por la OMI. También había una serie de leyes nacionales que contemplaban la cuestión. Su Grupo proponía que se suprimieran todas las referencias a los «sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo» del texto; así, por ejemplo, la referencia del párrafo 2 se

consideraba inapropiada y debía suprimirse. En cambio, el párrafo 3 era más operativo y, posiblemente, podría enmendarse.

- 128.** El Grupo de la Gente de Mar sostuvo que la referencia a los sistemas de gestión de la seguridad y salud en el trabajo era importante, dado que era necesario dar mayor relieve a la recopilación de datos, la evaluación del riesgo y la prevención, así como a otros temas que planteaba el enfoque basado en los sistemas.
- 129.** Un representante del Secretario General subrayó la importancia que tenían la seguridad y la salud en el trabajo para la OIT, así como la promoción por parte de esta Organización del enfoque moderno de los sistemas de gestión de la seguridad y salud en el trabajo, que se recogía en distintas directrices publicadas por la OIT, como, por ejemplo, las *Directrices de la OIT relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y salud en el trabajo (ILO-OSH, 2001)*.

Párrafo 2

- 130.** El Vicepresidente de los armadores propuso que se suprimiera la referencia a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo. Si bien los armadores no tenían ninguna objeción en cuanto a la adopción de un enfoque basado en la promoción en esta esfera, el texto no se consideraba apropiado en un sector que ya había avanzado mucho en el ámbito de la seguridad y la salud en el trabajo. Los armadores querían que el interés siguiera centrándose en las cuestiones relativas a la seguridad y la salud en el trabajo, en lugar de abogar por sistemas burocráticos. Debía volver a formularse el párrafo para hacer mayor hincapié en las consultas celebradas con los interlocutores sociales con respecto a la adopción de medidas en materia de seguridad y salud en el trabajo. Se propuso un texto del tenor siguiente:

La autoridad competente de cada Miembro celebrará consultas con las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar interesadas en relación con las medidas que habrán de adoptarse en materia de seguridad y salud en el trabajo.

- 131.** La Vicepresidenta de la gente de mar destacó la necesidad de evaluar los riesgos y elaborar estadísticas. En particular, indicó que la escasez de estadísticas sobre siniestros hacía difícil examinar los motivos por los que éstos se producían. Se trataba de elementos claros que podían figurar en un proyecto de convenio.
- 132.** El miembro gubernamental del Japón estuvo de acuerdo con los armadores en que podía suprimirse la referencia a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, y declaró que esos sistemas no debían ser obligatorios. Como en el Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134) no se incluía esa referencia, su Gobierno tenía reservas importantes acerca de su inclusión en el texto en discusión. El orador alegó asimismo que este requisito se solaparía con el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) y daría lugar a trámites burocráticos innecesarios. Los miembros gubernamentales del Reino Unido y Venezuela se sumaron a su opinión, y este último subrayó además que ya existían numerosos procesos, de los que se tenía constancia, para supervisar las medidas en materia de seguridad y salud.
- 133.** El miembro gubernamental de Bahamas afirmó que su Gobierno estaba a favor de toda medida que, en la práctica, contribuyera a mejorar la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques. Ahora bien, imponer a la gente de mar más trámites burocráticos, ya de por sí considerables, tal vez diera lugar a más complicaciones, incluso de salud.
- 134.** El miembro gubernamental de Filipinas se declaró a favor de la propuesta presentada por los armadores de reforzar la redacción relativa a la consulta con los interlocutores sociales.

El miembro gubernamental de Dinamarca sugirió que «previa consulta a» sería más apropiado que «en consulta con».

- 135.** La miembro gubernamental de la Argentina expresó el apoyo de su Gobierno al proyecto recomendado, puesto que establecía un vínculo importante entre la seguridad a bordo de los buques y el mundo laboral. Los miembros gubernamentales de Dinamarca, Francia y Noruega también apoyaron el texto del proyecto recomendado.
- 136.** La miembro gubernamental del Reino Unido se refirió a la labor que estaba realizando la Organización Marítima Internacional (OMI) para elaborar orientaciones sobre los programas de seguridad y salud en el trabajo. Señaló que ello sería pertinente para las discusiones de la Comisión. Propuso que se sustituyera la frase «sistemas de seguridad y salud en el trabajo», por «políticas en materia de seguridad y salud en el trabajo». En principio, los miembros gubernamentales de Francia y el Japón apoyaron la propuesta.
- 137.** El Grupo de los Armadores declaró que estaba dispuesto a apoyar la propuesta presentada por la miembro gubernamental del Reino Unido, siempre y cuando no se mantuviera la referencia específica a las *Directrices de la OIT relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y salud en el trabajo (ILO-OSH, 2001)*.
- 138.** La miembro gubernamental de la Argentina también dio su apoyo a la propuesta, si bien pidió que se mantuviera la referencia a las Directrices de la OIT. La Presidenta informó a la Comisión que estas Directrices sólo se habían anotado para indicar la fuente del texto.
- 139.** La Vicepresidenta de la gente de mar manifestó su inquietud con respecto a la utilización de la palabra «políticas», que tal vez no fuese lo suficientemente concreta. Asimismo, sugirió que este asunto fuera debatido en un grupo de trabajo de composición reducida, habida cuenta de que la gente de mar quería abordar la evaluación del riesgo y la supervisión. La Comisión estuvo de acuerdo en constituir un grupo de trabajo tripartito, integrado por seis personas, que se encargaría de examinar el párrafo 2.
- 140.** El miembro gubernamental del Japón informó sobre la labor del Grupo de Trabajo, el cual propuso el siguiente texto en lugar del párrafo 2, con objeto de asegurar una sana gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques:

La autoridad competente de cada Miembro, [en consulta con/previa consulta a] los representantes de las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, y teniendo en cuenta las normas y pautas internacionales pertinentes, elaborará y promulgará orientaciones nacionales para la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques que enarbolan su bandera.

- 141.** El Vicepresidente de los armadores estuvo en general de acuerdo con el texto propuesto por el Grupo de Trabajo. En dicho texto se abordaban las preocupaciones manifestadas por los armadores respecto a la referencia a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo que consta en el párrafo 2 de la regla. En cuanto a la elección entre las palabras «en consulta con» y las palabras «previa consulta a», frases éstas que figuran en el texto propuesto por el Grupo de Trabajo, al Grupo de la Gente de Mar le parecía muy importante la frase «en consulta con», que fue apoyada también por los miembros gubernamentales de Canadá, Estados Unidos, Finlandia y Namibia.
- 142.** El Vicepresidente de los armadores sugirió que la frase «previa consulta a» sería más apropiada que «en consulta con», habida cuenta de los requisitos procesales impuestos por muchos procedimientos judiciales nacionales. Esta frase recibió también el apoyo de los miembros gubernamentales de Argelia, Bahamas, Dinamarca, Egipto, Filipinas, Francia, Ghana, Japón, Reino Unido, Federación de Rusia, Singapur, Suecia y Túnez.

-
143. La Comisión estuvo de acuerdo en utilizar la frase «previa consulta a», a pesar de que el Grupo de la Gente de Mar había reiterado su marcada preferencia por «en consulta con».
144. El Grupo de la Gente de Mar propuso que se sustituyera la referencia a «las normas y pautas internacionales pertinentes» por «los códigos aplicables, junto con las pautas y normas recomendadas por las organizaciones internacionales, las administraciones y las organizaciones del sector marítimo». Se prefería ese texto porque se basaba en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS), inspirado a su vez en varios otros instrumentos internacionales.
145. El Vicepresidente de los armadores y los miembros gubernamentales de Argelia, Bahamas, Canadá, Dinamarca, Egipto, Estados Unidos, Filipinas, Finlandia, Francia, Ghana, Japón, Namibia, Noruega, Reino Unido, Singapur y Túnez apoyaron esta propuesta.
146. La Comisión aceptó la propuesta presentada por el Grupo de la Gente de Mar.
147. Con objeto de aportar mayor claridad al texto, la representante del Secretario General sugirió que se insertase la palabra «nacionales» luego de «administraciones».
148. La Comisión adoptó el texto siguiente:

La autoridad competente de cada Miembro, previa consulta a las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, y teniendo en cuenta los códigos aplicables, junto con las pautas y normas recomendadas por las organizaciones internacionales, las administraciones nacionales y las organizaciones del sector marítimo, elaborará y promulgará orientaciones nacionales para la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques que enarbolan la bandera del Estado Miembro.

Párrafo 3

149. El Vicepresidente de los armadores dijo que el texto del párrafo 3 que figura en el proyecto recomendado era aceptable. Tuvo el apoyo de la Vicepresidenta de la gente de mar y del miembro gubernamental del Japón.
150. La Comisión convino en conservar el párrafo 3.

Norma A4.3 – Protección de la salud y la seguridad y prevención de accidentes

151. El Vicepresidente de los armadores informó a la Comisión que su Grupo plantearía algunas cuestiones concretas sobre los distintos párrafos de la norma A4.3. La Comisión ya había aceptado un texto en relación con el párrafo 2 de la regla 4.3, en el cual se suprimía la referencia a «sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo»; por lo tanto, sería necesario proceder a esta supresión también en la norma conexas.
152. La Vicepresidenta de la gente de mar apoyó el proyecto recomendado, ya que en él se abordaba una serie de cuestiones que tenían suma importancia para la gente de mar. Asimismo, sería necesario estudiar con cuidado las posibles repercusiones de toda propuesta que implicara cambios de redacción. El Grupo de la Gente de Mar estaba preparado, no obstante, para velar por que el texto fuera coherente con las supresiones realizadas en el párrafo 2 de la regla 4.3.
153. Al miembro gubernamental del Reino Unido le preocupaba que el conjunto de la norma llevara implícita la existencia de una obligación con respecto a las enfermedades profesionales, en lugar de limitar dicha obligación a las enfermedades infecciosas y

transmisibles. Si bien el orador reconocía la importancia que tenían las enfermedades profesionales en el marco de la seguridad y la salud en el trabajo, su Gobierno quería poner sobre aviso a la Comisión de que semejante obligación podría ser sumamente onerosa, en particular en cuanto a los requisitos adicionales en materia de notificación.

- 154.** El miembro gubernamental de Bahamas propuso que se examinara el uso de la palabra «riesgo» en sus distintos contextos y en el conjunto de la norma. En la frase «evaluación de los riesgos», la palabra «riesgos» tenía un significado concreto en el campo de la seguridad, la salud y la prevención de accidentes. En cambio, en la frase «riesgo de exposición», la palabra «riesgo» no era un término técnico y se la podía suprimir sin alterar el significado de la oración. Era preciso examinar el uso de la palabra «riesgo» cada vez que se la utilizaba.

Párrafo 1

- 155.** El Vicepresidente de los armadores declaró que, en el apartado *a)* del párrafo 1, sería necesario suprimir la referencia a los «sistemas de gestión», teniendo en cuenta la anterior discusión sobre la regla 4.3. Su Grupo proponía asimismo que se suprimieran las palabras «adopción y la aplicación y», así como las palabras «efectivas de». Por lo tanto, el apartado *a)* rezaría: «La promoción de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de buques que enarboles la bandera del Miembro, incluida una evaluación de los riesgos, así como la formación e instrucción de la gente de mar;».
- 156.** El Grupo de los Armadores también propuso algunos cambios relativos al párrafo 1, *b)* de la versión inglesa, a fin de que se leyera «*occupational accidents, injuries and diseases on board*» en lugar de «*occupational accidents and injury and diseases on board*» y, en la versión española, «accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales a bordo» en lugar de «accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales a bordo». De este modo, en la versión inglesa se entendería que el adjetivo «profesionales» no sólo calificaba a los accidentes, sino también a las lesiones y las enfermedades y, en la versión española, quedaría claro que «profesionales» calificaba también a los accidentes del trabajo. Efectivamente, era oportuno que los armadores tuvieran interés por las enfermedades profesionales y examinaran esta cuestión. El Grupo de los Armadores propuso asimismo que, en el apartado *b)* del párrafo 1, las palabras «reducir y prevenir» fueran sustituidas por «reducir o prevenir». Por último, propuso que, en el mismo párrafo, la palabra «ambientales» fuera sustituida por «medioambientales», debido a que la palabra «ambientales» podía ser demasiado restrictiva.
- 157.** El Vicepresidente de los armadores propuso que, en el apartado *c)* del párrafo 1, se sustituyera la palabra «programas» por «medidas», y se suprimieran las palabras que figuraban después de «accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales», por considerarlas redundantes, teniendo en cuenta que, en otros párrafos de la norma, se empleaban términos más concretos. En cambio, su Grupo apoyaba el apartado *d)* del párrafo 1 del proyecto recomendado.
- 158.** El Grupo de la Gente de Mar apoyó el texto del proyecto recomendado, quedando entendido que sería necesario abordar las preocupaciones manifestadas por los armadores en cuanto a la referencia a los sistemas de gestión. El Grupo no apoyaba la modificación propuesta en relación con el apartado *a)* del párrafo 1, encaminada a suprimir las palabras «adopción y la aplicación y» y las palabras «efectivas de». En cuanto al apartado *b)* del párrafo 1, el Grupo se sumaba a los comentarios hechos por el Vicepresidente de los armadores con respecto a la importancia de las enfermedades profesionales, y puntualizó que el hecho de velar por que se redujeran las enfermedades profesionales a bordo beneficiaría a todos los interesados. Sin embargo, se expresó preocupación por que la sustitución de «y» por «o», en el mismo párrafo, fuera demasiado restrictiva. El Grupo de

la Gente de Mar también consideraba que debía mantenerse la palabra «ambientales», dado que ésta se entendía en su acepción habitual y era muy útil para incluir el ruido y las vibraciones, cuestiones que debían figurar en la norma, sobre todo si, al final, las demás disposiciones sobre el ruido y las vibraciones eran transferidas al Título 3.

- 159.** Los miembros gubernamentales de Canadá, Dinamarca y Federación de Rusia expresaron su apoyo al párrafo 1 del proyecto recomendado.
- 160.** El miembro gubernamental del Japón declaró que, si bien apoyaba en general las propuestas presentadas por los armadores, se disponía de cierto margen de flexibilidad para recoger las inquietudes expresadas por la gente de mar en relación con el apartado *b)* del párrafo 1. La miembro gubernamental de Italia apoyó las propuestas relativas a los apartados *a)* y *b)* del párrafo 1, además de respaldar el texto original del apartado *c)* del párrafo 1 del proyecto recomendado, el cual era importante para garantizar una mejora continua.
- 161.** El miembro gubernamental de Bahamas propuso que se suprimieran las palabras «el riesgo de», que figuraban antes de «exposición», en el apartado *b)* del párrafo 1.
- 162.** El miembro gubernamental de Filipinas estaba de acuerdo, en líneas generales, con la intención de las propuestas presentadas por los armadores para simplificar el texto. En concreto, el orador apoyaba el cambio propuesto con respecto al apartado *b)* del párrafo 1, a fin de dejar claro que el adjetivo «profesionales» calificaba a accidentes, lesiones y enfermedades. Sin embargo, no consideraba apropiado que, en el mismo párrafo, se sustituyera «ambientales» por «medioambientales». En cuanto a la cuestión de la mejora continua mencionada en el apartado *c)* del párrafo 1, su Gobierno estaba de acuerdo en suprimir la referencia, ya que sería difícil supervisar dicha mejora.
- 163.** El miembro gubernamental de Namibia, respaldado por el miembro gubernamental de Dinamarca, se opuso a la propuesta presentada por los armadores de sustituir «programas» por «medidas» en el apartado *c)* del párrafo 1, ya que era importante disponer de programas con el fin de identificar los problemas y proporcionar indicadores para evaluar los avances logrados. El miembro gubernamental de Dinamarca se preguntaba también si no debía hacerse referencia a la existencia de un número mínimo de marinos a bordo que condicionara la necesidad de disponer de programas.

Párrafo 2

- 164.** El Vicepresidente de los armadores propuso que, en el apartado *a)* del párrafo 2, se realizara una modificación similar a la propuesta en el apartado *b)* del párrafo 1, a fin de aportar mayor claridad a la referencia a las enfermedades profesionales. Asimismo, propuso que, en el apartado *b)* del párrafo 2, se suprimiera la referencia a «sistema de gestión» y se cambiara «obligación» por «obligaciones». En cuanto al apartado *c)* del párrafo 2, el Grupo de los Armadores opinaba que éste podía menoscabar las prácticas óptimas que solían aplicarse en esa esfera, ya que en lugar de basarse en la práctica existente, el párrafo pretendía imponer algo distinto. El orador aludió a la distinción entre enfermedades agudas y crónicas. Las primeras exigían una respuesta inmediata y, las segundas, una solución a largo plazo. Podría ser de utilidad especificar el tamaño mínimo de los buques que debían contar con comités de seguridad y salud.
- 165.** La Vicepresidenta de la gente de mar, respaldada por la miembro gubernamental de la Federación de Rusia, apoyó el párrafo 2 del proyecto recomendado.
- 166.** El miembro gubernamental del Japón pidió que, en el texto del apartado *c)* del párrafo 2, relativo a los oficiales responsables de la seguridad y la salud a bordo, no se excluyera la

posibilidad de que los miembros del personal subalterno pudieran ser oficiales responsables de la seguridad y la salud. El orador citó las disposiciones del Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134).

- 167.** El miembro gubernamental del Reino Unido declaró que la referencia del apartado *a)* del párrafo 2 a los instrumentos internacionales que tratan sobre riesgos específicos era incorrecta, ya que dichos instrumentos se referían a los peligros más que a los riesgos.

Párrafo 3

- 168.** El Vicepresidente de los armadores expresó sus inquietudes con respecto a la referencia a «mejora continua» que figura en el párrafo 3.
- 169.** La miembro gubernamental de la Federación de Rusia apoyó el párrafo 3 del proyecto recomendado.

Párrafo 4

- 170.** El miembro gubernamental de Dinamarca dijo que, en el párrafo 4 de la norma A4.3, se hace referencia a la «exposición a peligros en el lugar de trabajo a bordo de buques». Propuso que, dado que el ruido y las vibraciones constituyen peligros en el lugar de trabajo, esa disposición fuese transferida al Título 3, junto con las pautas B4.3.2 y B4.3.3.
- 171.** La Vicepresidenta de la gente de mar prefería que el párrafo 4 fuese conservado en el Título 4, puesto que su significado era más amplio que el de las pautas B4.3.2. y B4.3.3. Tuvo el apoyo del Vicepresidente de los armadores, si bien este último dijo que su Grupo tenía la intención de proponer modificaciones a la referencia que se hace en el párrafo 4 a «sistema de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo».
- 172.** El Vicepresidente de los armadores afirmó que el párrafo 4 se prestaba a confusión y era redundante, por lo que debía suprimirse.
- 173.** El miembro gubernamental de Dinamarca propuso que, en el párrafo 4, se incluyera una referencia a las normas de la OMI y la ISO relativas al ruido y las vibraciones. La Presidenta estuvo de acuerdo en transmitir la propuesta al Grupo de Trabajo.

Párrafo 5

- 174.** El Vicepresidente de los armadores planteó una inquietud referente a la necesidad de tener en cuenta la orientación, tal como se afirma en el párrafo 5. En virtud de lo dispuesto en dicho párrafo, los Miembros tenían tres obligaciones, a saber, la notificación, las estadísticas e investigaciones y la investigación de los accidentes de trabajo.
- 175.** El miembro gubernamental de Ucrania señaló los requisitos exigidos en materia de datos estadísticos y notificación. El orador quiso saber cómo debían definirse los casos «graves» implícitos en la referencia a la orientación proporcionada por la Organización Internacional del Trabajo y la Recomendación sobre la lista de enfermedades profesionales, 2002 (núm. 194). Algunos casos que podían parecer poco graves al principio podían acabar teniendo consecuencias serias. Sería importante aclarar qué se entendía por accidentes de trabajo, los cuales debían incluir una referencia a la pérdida de capacidad. La miembro gubernamental de la Federación de Rusia se hizo eco de las preocupaciones relacionadas con la dificultad de definir la palabra «graves». La obligación de notificación debía aplicarse a todos los accidentes.

Párrafo 6

- 176.** El Vicepresidente de los armadores expresó la profunda preocupación de su Grupo con respecto al párrafo 6 y a las posibilidades que ofrecía de que se violara la intimidad de la gente de mar.
- 177.** El miembro gubernamental del Reino Unido expresó su inquietud por el hecho de que la referencia a «orientación» figurara en una parte obligatoria del instrumento, y sugirió que fuese transferida a las pautas.

Párrafo 7

- 178.** Al Vicepresidente de los armadores le preocupaba que, en el párrafo 7, la obligación impuesta a los Estados Miembros en virtud del Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134) se hubiera trasladado a los armadores.
- 179.** El miembro gubernamental del Reino Unido expresó una preocupación similar a la planteada con respecto al párrafo 6, a saber, que la referencia a «pautas» se hacía en una parte obligatoria del instrumento, y propuso que fuera colocada en la pauta B4.3.

Párrafo 8

- 180.** El Vicepresidente de los armadores propuso que el párrafo 8 fuese transferido a las pautas, puesto que los términos empleados eran más apropiados para una pauta.

Párrafos 1 a 8

- 181.** A raíz de su discusión sobre la norma A4.3, la Comisión acordó que un grupo de trabajo integrado por seis personas se encargaría de examinar los asuntos planteados.
- 182.** El miembro gubernamental del Japón, en su carácter de ponente del Grupo de Trabajo, presentó el texto revisado de la norma A4.3 y la pauta B4.3.1, preparado por el mismo Grupo. Las labores del Grupo de Trabajo se habían regido por los principios convenidos de que era necesario definir claramente las responsabilidades respectivas y velar por que pudieran mantenerse los principios existentes. Se sometió el texto siguiente a la consideración de la Comisión:

Norma A4.3 – Protección de la salud y la seguridad y prevención de accidentes

1. La legislación u otras medidas que se han de adoptar de conformidad con el párrafo 3 de la regla 4.3 deberán incluir lo siguiente:
- a) la adopción y la aplicación y promoción efectivas de [políticas/programas] de seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques que enarboles la bandera del Miembro, incluida una evaluación de los riesgos, así como la formación e instrucción de la gente de mar; COMENTARIO: los armadores prefieren el término «políticas» y la gente de mar el término «programas»;
 - b) precauciones razonables para prevenir los accidentes de trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales a bordo de los buques, con inclusión de medidas para reducir y prevenir el riesgo de exposición a niveles perjudiciales de factores ambientales y de sustancias químicas, así como al riesgo de lesiones o enfermedades que puedan derivarse del uso del equipo y de la maquinaria a bordo de buques;
 - c) programas a bordo para la prevención de accidentes de trabajo, lesiones y enfermedades profesionales y para una mejora continua de la protección de la seguridad y la salud en el trabajo, en la que participen representantes de la gente de mar y todas las demás personas interesadas en su aplicación; y

d) requisitos para inspeccionar, notificar y corregir las condiciones inseguras y para investigar y notificar los accidentes de trabajo a bordo.

2. Las disposiciones mencionadas *supra* deberán:

- a) tener en cuenta los instrumentos internacionales pertinentes que tratan sobre la protección de la seguridad y la salud en el trabajo en general y sobre riesgos específicos, y deberán abordar todas las cuestiones relativas a la prevención de accidentes de trabajo, lesiones y enfermedades profesionales que sean aplicables al trabajo de la gente de mar y, en particular, los relacionados con el empleo marítimo; (C.134A/2 modificado)
- b) especificar claramente la obligación de los armadores, la gente de mar y otras personas interesadas de cumplir las normas aplicables y [las políticas/los programas] de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques, prestando especial atención a la seguridad y la salud de la gente de mar menor de 18 años;
- c) especificar el deber del capitán y/o de la persona designada por el capitán para asumir la responsabilidad concreta en cuanto a la aplicación y el cumplimiento de [las políticas/los programas] de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques;
- d) especificar las facultades de los miembros de la tripulación del buque que han sido designados o elegidos representantes encargados de las cuestiones de seguridad a efectos de su participación en las reuniones del comité de seguridad del buque.

3. Las normas mencionadas en el párrafo 3 de la regla 4.3 deberán ser examinadas y, de ser necesario, revisadas periódicamente, en consulta con los representantes de las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, para tener en cuenta la evolución de la tecnología y de las investigaciones, a fin de facilitar una mejora continua de [las políticas/los programas] de seguridad y salud en el trabajo y de proporcionar un entorno de trabajo seguro a la gente de mar en los buques que enarbolan la bandera del Miembro.

4. La conformidad con los requisitos de los instrumentos internacionales aplicables sobre los niveles aceptables de exposición a peligros en el lugar de trabajo a bordo de buques y sobre la elaboración y aplicación del sistema de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques será considerada conforme con los requisitos del presente Convenio. COMENTARIO: Este párrafo se ha dejado inalterado en espera del resultado de la discusión sobre el ruido y las vibraciones que tendrá lugar en la Comisión núm. 2.

5. La autoridad competente deberá asegurarse de que los accidentes de trabajo y las lesiones [y enfermedades] profesionales sean notificados de manera adecuada, [teniendo en cuenta la orientación proporcionada por la Organización Internacional del Trabajo respecto de la notificación y registro de los accidentes de trabajo [y enfermedades profesionales]], y de que se compilen, analicen y publiquen estadísticas completas de tales accidentes y, cuando sea necesario, de que se les dé seguimiento mediante investigaciones sobre las tendencias generales y sobre los peligros señalados. Deberán investigarse todos los accidentes de trabajo graves. (C.134A2) COMENTARIO: Los armadores pidieron que se suprimiera el texto que figura entre corchetes.

6. La notificación e investigación de las cuestiones de seguridad y salud en el trabajo deberán estar diseñadas para asegurar la protección de los datos personales de la gente de mar, [y deberán tener en cuenta la orientación proporcionada por la Organización Internacional del Trabajo sobre este tema]. (Basado en el *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre protección de los datos personales de los trabajadores*, 1997). COMENTARIO: Los armadores pidieron que el texto que se ha encerrado entre corchetes sea transferido a la Parte B.

7. Los Miembros deberán exigir que los armadores, las organizaciones de gente de mar y la autoridad competente del Miembro interesado colaboren para adoptar medidas destinadas a señalar a la atención de la gente de mar que trabaja a bordo de sus buques información acerca de riesgos particulares a bordo, por ejemplo, por medios tales como avisos oficiales que contengan instrucciones pertinentes [y reuniones de información, pautas sobre los niveles máximos de exposición a factores ambientales potencialmente peligrosos en el lugar de trabajo u otros peligros, o los resultados de un proceso sistemático de evaluación de los riesgos]. COMENTARIO: Se convino en que el texto que se ha encerrado entre corchetes sea transferido a la Parte B.

8. La autoridad competente deberá exigir que, al proceder los armadores a la evaluación y gestión de los riesgos, se haga referencia a la información estadística apropiada de sus buques y de las estadísticas generales proporcionadas por la autoridad competente del Estado cuya bandera enarbolan sus buques.

Pauta B4.3 – Protección de la salud y la seguridad y prevención de accidentes

Pauta B4.3.1 – Disposiciones sobre accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales

1. Las disposiciones exigidas en virtud de la norma A4.3 deberían tener en cuenta el Repertorio de recomendaciones prácticas sobre la prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos de la Organización Internacional del Trabajo, de 1996, y las versiones ulteriores y otras normas, pautas y repertorios de recomendaciones prácticas conexos de la OIT e internacionales relativos a la protección de la seguridad y la salud en el trabajo, incluidos los niveles de exposición que puedan indicar.

2. La autoridad competente debería velar por que en las pautas nacionales de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques que enarbolan su bandera se aborden las cuestiones siguientes, en particular:

- a) disposiciones generales y disposiciones básicas;
- b) características estructurales del buque;
- c) máquinas;
- d) los efectos del ruido en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo;
- e) los efectos de las vibraciones en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo;
- f) los efectos de factores ambientales distintos de los previstos en los apartados d) y e) en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo;
- g) medidas especiales de seguridad sobre el puente y bajo el puente;
- h) equipos de carga y descarga;
- i) prevención y lucha contra incendios;
- j) anclas, cadenas y cables;
- k) cargas peligrosas y lastres;
- l) equipo de protección personal para la gente de mar; (C.134A4/3)
- m) trabajo en espacios confinados;
- n) cansancio;
- o) los efectos de la dependencia de las drogas y el alcohol;
- p) protección y prevención contra el VIH/SIDA;
- q) respuesta ante emergencias y accidentes.

183. El Vicepresidente de los armadores indicó que, en líneas generales, el texto del Grupo de Trabajo resultaba aceptable para su Grupo, si bien los armadores propondrían cambios concretos. En particular, el Grupo de los Armadores deseaba que se incluyera una referencia a las «políticas» en materia de seguridad y salud en el trabajo, puesto que así se reconocía la importante función de los Gobiernos, sin mencionar que, en la práctica, las declaraciones de política eran en general el punto de partida tanto para los Gobiernos como para los armadores. El orador afirmó que, normalmente, la aplicación y la promoción se basaban en las políticas. También indicó que, teniendo en cuenta que el Grupo de los Armadores había declarado preferir el término «programas» a «políticas», podría hacerse referencia tanto a «políticas» como a «programas». En el apartado d) del párrafo 2, su Grupo se oponía a que se empleara la palabra «facultades», prefiriendo el término «responsabilidades», ya que este último se entendería de forma más generalizada. En cuanto al párrafo 5 y, contrariamente a lo que se decía en el comentario que figuraba en el

texto, el Grupo de los Armadores estaba a favor de incluir las palabras «y enfermedades». Ahora bien, en lo que se refería a las palabras «teniendo en cuenta la orientación proporcionada por la Organización Internacional del Trabajo respecto de la notificación y registro de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales», los armadores consideraban que era más apropiado incluirlas en la pauta y no en la norma, y expresaron la misma inquietud con respecto a la redacción similar del párrafo 6.

- 184.** La Vicepresidenta de la gente de mar estuvo de acuerdo en que el texto del Grupo de Trabajo ponía de manifiesto que reinaba un consenso importante con respecto al mismo. En líneas generales, el texto resultaba aceptable para su Grupo, con la condición de que se resolvieran algunos asuntos de fondo que aún estaban pendientes. El Grupo de la Gente de Mar prefería el término «programas» a «políticas», por considerar que este último era demasiado general. En el párrafo 3 del texto propuesto, la oradora propuso sustituir «periódicamente» por «con regularidad», cambio que fue respaldado por el Grupo de los Armadores. Por último, la oradora pidió que volviera a redactarse el párrafo 8 con el fin de dejar claro que esta evaluación y gestión de los riesgos debía llevarse a cabo, y no dejarse al libre albedrío del armador. Asimismo, debía disponerse de información estadística.
- 185.** El Vicepresidente de los armadores comentó, con respecto al párrafo 8, que si bien a su Grupo no le preocupaba particularmente el momento en que se llevara a cabo la evaluación de los riesgos, se oponía a que se emplearan las palabras «y gestión».
- 186.** El miembro gubernamental de Suecia propuso que, en el párrafo 3, la referencia a «en consulta con» rezara «previa consulta a». En el párrafo 7 no era necesario referirse por partida doble a los Miembros y las autoridades competentes.
- 187.** La miembro gubernamental de la Federación de Rusia, refiriéndose a las palabras «todos los accidentes de trabajo graves», que aparecen en el párrafo 5, declaró que, o bien debía definirse claramente qué se entendía por casos «graves», o bien, y preferentemente, dicha redacción debía sustituirse por «todos los accidentes de trabajo». El Vicepresidente de los armadores reconoció que la definición de «graves» planteaba ciertas dificultades, y propuso que se incluyera una referencia a la legislación y la práctica nacionales a fin de determinar los casos que se consideraban «graves». El orador subrayó, no obstante, que esta disposición no impediría y no debía impedir la investigación de accidentes de poca gravedad cuando fuera necesario.
- 188.** El miembro gubernamental de Filipinas, respaldado por un observador en representación de la Asociación Marítima Cristiana Internacional, sostuvo que en todo el instrumento debía hacerse un uso sistemático de «accidentes de trabajo y lesiones y enfermedades profesionales», a fin de dejar claro que las lesiones y enfermedades quedaban abarcadas, estuvieran o no relacionadas con el trabajo.
- 189.** El Vicepresidente de los armadores dijo que, para su Grupo, era importante que las palabras «de trabajo/profesionales» calificaran a los accidentes, las lesiones y las enfermedades, ya que los armadores no debían ser responsables de notificar las condiciones preexistentes o aquellas condiciones que no estaban relacionadas con el trabajo. En este contexto, el orador expresó su preocupación con respecto a la privacidad de los trabajadores.
- 190.** La miembro gubernamental de Dinamarca apoyaba en general el texto del Grupo de Trabajo, y propuso algunas modificaciones de índole menor al apartado c) del párrafo 1 de la norma y al párrafo 2 de la pauta, los cuales debían incluir principios relativos a la prevención.

-
- 191.** El Vicepresidente de los armadores propuso que la referencia que figura en el apartado *a)* del párrafo 1 del texto del Grupo de Trabajo a los «programas» de seguridad y salud en el trabajo y las demás referencias subsiguientes se sustituyeran por las palabras «políticas y programas». Dicha propuesta recibió el apoyo del Grupo de la Gente de Mar y de los miembros gubernamentales de Canadá, Italia, Japón, Malta y Federación de Rusia.
- 192.** La Comisión adoptó el cambio propuesto por los armadores y el apartado *b)* del párrafo 1 de la norma A4.3, con la modificación introducida por el Grupo de Trabajo.
- 193.** El miembro gubernamental de Dinamarca propuso una enmienda al apartado *c)* del párrafo 1 de la norma A4.3 para insertar el texto siguiente a continuación de las palabras «aplicación y»:
- tomar debidamente en cuenta los principios de prevención, según las cuales se dispone, entre otras cosas, que la prevención del riesgo en su origen, la adaptación del trabajo al individuo, especialmente en lo que respecta al diseño de los lugares de trabajo y a la sustitución de elementos peligrosos por otros que no lo sean o que sean menos peligrosos, deben primar sobre los equipos de protección personal para la gente de mar.
- 194.** El Vicepresidente de los armadores dijo que la enmienda presentada expresaba un principio consagrado de la seguridad y la salud en el trabajo. Reconoció que el convenio mejoraría con la inclusión de este principio, pero estimó que se lo debería colocar en las pautas y no en las normas. El miembro gubernamental de Bahamas manifestó su acuerdo con lo anterior.
- 195.** El Grupo de la Gente de Mar pidió que se confirmase que la propuesta de cambio tenía por objeto garantizar que los principios de prevención tendrían preeminencia sobre la utilización de equipos de protección, y no daría a entender que el equipo de protección personal carecía de importancia. Tras recibir confirmación de parte del miembro gubernamental de Dinamarca, el Grupo apoyó la enmienda presentada y declaró que dicha preeminencia se desprendía de manera lógica de la noción de mejora continua y, por lo tanto, se la debería conservar en el apartado *c)* del párrafo 1.
- 196.** Los miembros gubernamentales de Canadá, España, Estados Unidos y Malta apoyaron la enmienda presentada.
- 197.** El Grupo de la Gente de Mar dijo que en el texto solamente se hacía referencia al diseño del lugar de trabajo, y argumentó que, habida cuenta de que los marinos también viven en los buques, se debería ampliar el alcance de dicha referencia para que abarque también el diseño del alojamiento.
- 198.** El miembro gubernamental de Dinamarca sugirió que se reglamentara esta cuestión en el Título 3 (Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda) y el miembro gubernamental de Malta se opuso a su inclusión en el apartado *c)* del párrafo 1 por la misma razón.
- 199.** El Grupo de la Gente de Mar sugirió que se aplazara la discusión de este aspecto de la enmienda presentada hasta tanto la Comisión no dispusiese del resultado de las discusiones sobre el Título 3 que se llevaban a cabo en la Comisión núm. 2.
- 200.** El Vicepresidente de los armadores propuso una enmienda al apartado *c)* del párrafo 1 para añadir, a continuación de la palabra «aplicación», las palabras «tomando en cuenta las medidas preventivas que incluyen el control de ingeniería y de diseño, la sustitución de las tareas colectivas tanto como individuales por procesos y procedimientos, y la utilización del equipo de protección personal».

-
- 201.** La Vicepresidenta de la gente de mar y los miembros gubernamentales de Alemania, China, Dinamarca, Egipto, Estados Unidos, Finlandia, Japón, Malta, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, Singapur y Túnez apoyaron esta enmienda.
- 202.** Se adoptó el párrafo 1, *c*) del texto del Grupo de Trabajo en su tenor modificado.
- 203.** Se adoptó el párrafo 1, *d*) del texto del Grupo de Trabajo.
- 204.** Se adoptó el párrafo 2, *a*) del texto del Grupo de Trabajo.
- 205.** Se modificaron los apartados *b*) y *c*) del párrafo 2 del texto del Grupo de Trabajo con objeto de sustituir el texto que figuraba entre corchetes por las palabras «políticas y programas», y se los adoptó con esa modificación.
- 206.** El Grupo de la Gente de Mar propuso que se sustituyera la palabra «facultades», que figura en el apartado *d*) del párrafo 2, por la palabra «autoridad». Esta propuesta recibió el apoyo del miembro gubernamental del Japón y fue adoptada por la Comisión. Se adoptó el párrafo 2, *d*) del texto consiguiente del Grupo de Trabajo.
- 207.** La Vicepresidenta de la gente de mar propuso que se sustituyera la palabra «periódicamente», que figura en el párrafo 3, por la palabra «regularmente». Los armadores y los miembros gubernamentales de Dinamarca, Egipto, Japón, Malta, Federación de Rusia y Túnez apoyaron esta propuesta, que fue adoptada.
- 208.** El miembro gubernamental de Suecia reiteró que la frase «en consulta con», que figura en el párrafo 3, era improcedente. En el texto se hace referencia a la legislación que sólo puede ser adoptada por los gobiernos o los parlamentos, y no «en consulta con» las organizaciones de interlocutores sociales.
- 209.** El Grupo de la Gente de Mar propuso que se hiciera una adaptación del texto del Grupo de Trabajo para que rezara:
- Las normas a las que se hace referencia en el párrafo 3 de la regla 4.3 deberán ser revisadas periódicamente, en consulta con las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar y, de ser necesario, deberán ser revisadas para tener en cuenta la evolución de la tecnología y de las investigaciones...
- 210.** La propuesta presentada por el Grupo de la Gente de Mar recibió el apoyo de los miembros gubernamentales de Italia, Japón y Suecia. Se adoptó el párrafo 3 del texto consiguiente del Grupo de Trabajo.
- 211.** Los armadores propusieron que se sustituyese la referencia que se hace al «sistema de gestión» por las palabras «políticas y programas». Se adoptó dicha propuesta.
- 212.** El Vicepresidente de los armadores expresó su preocupación por el hecho de que parecía que el párrafo 4 exigía solamente que los gobiernos observaran los instrumentos internacionales aplicables, y no que ajustaran sus políticas y programas a las necesidades de la gente de mar. Instó a que se ahondara en el análisis del significado y el efecto del párrafo 4 en la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo.
- 213.** Se adoptó el texto consiguiente del párrafo 4 del Grupo de Trabajo.
- 214.** El Grupo de los Armadores propuso que se suprimieran los corchetes que figuran en el párrafo 5 del texto del Grupo de Trabajo. No obstante, reiteraron que, a juicio suyo, quizá fuese más adecuado que la referencia a las directrices de la OIT constase en las pautas.

-
- 215.** La miembro gubernamental del Reino Unido advirtió que podía resultar difícil notificar de manera «adecuada» las enfermedades profesionales, ya que muchas enfermedades no se manifestaban hasta después de transcurrido un período considerable de tiempo. La oradora opinaba que, como la Asociación Internacional de Medicina Marítima estaba estudiando el asunto en ese momento, el examen del párrafo 5 podía diferirse hasta la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo.
- 216.** La miembro gubernamental de la Federación de Rusia respaldó la supresión de los corchetes y propuso que, en la primera frase del párrafo, se hiciera referencia a «accidentes de trabajo y lesiones y enfermedades profesionales», en aras de una mayor coherencia con las demás disposiciones del proyecto de convenio. La oradora recibió el apoyo del miembro gubernamental de Filipinas, el cual propuso asimismo que se incluyera la palabra «enfermedades» en la referencia a «estadísticas completas».
- 217.** La miembro gubernamental de la Federación de Rusia indicó que la obligación de investigar abarcaba los accidentes de trabajo «graves», y preguntó qué criterio debía emplearse para determinar los accidentes de trabajo que podían considerarse «graves».
- 218.** El Grupo de los Armadores propuso que se suprimieran las palabras «todos» y «graves» en la última frase del texto del Grupo de Trabajo, propuesta que fue respaldada por los miembros gubernamentales de Egipto, Finlandia y Ucrania.
- 219.** Se adoptó el párrafo 5 del texto del Grupo de Trabajo, en su tenor modificado, que rezaba así:

La autoridad competente deberá asegurarse de que los accidentes de trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales sean notificados de manera adecuada, teniendo en cuenta la orientación proporcionada por la Organización Internacional del Trabajo respecto de la notificación y registro de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, y de que se compilen, analicen y publiquen estadísticas completas de tales accidentes y enfermedades y, cuando sea necesario, de que se les dé seguimiento mediante investigaciones sobre las tendencias generales y sobre los peligros señalados. Deberán investigarse los accidentes de trabajo.

- 220.** Se suprimieron los corchetes del párrafo 6 del texto del Grupo de Trabajo, el cual fue adoptado.
- 221.** El miembro gubernamental de Suecia, siguiendo su razonamiento de que, en el párrafo 7, no era necesario referirse tanto a los «Miembros» como a la «autoridad competente», propuso que en dicho párrafo se estipulara que, o bien los «Estados Miembros» o bien «la autoridad competente» «colaborarán con las organizaciones de armadores y de gente de mar». Tras recibir el apoyo de los miembros gubernamentales de Egipto, Filipinas y Reino Unido, se adoptó la segunda opción.
- 222.** La Comisión acordó que el texto encerrado entre corchetes del párrafo 7 sería transferido a la Parte B.
- 223.** Se adoptó el párrafo 7 del texto del Grupo de Trabajo, que rezaba así:
- La autoridad competente colaborará con las organizaciones de armadores y de gente de mar para adoptar medidas destinadas a señalar a la atención de la gente de mar que trabaja a bordo de sus buques información acerca de riesgos particulares a bordo, por ejemplo, por medios tales como avisos oficiales que contengan instrucciones pertinentes.
- 224.** El Vicepresidente de los armadores propuso que el párrafo 8 rezara así:

La autoridad competente deberá exigir que los armadores que procedan a una evaluación de los riesgos en relación con la seguridad y la salud en el trabajo consulten la información estadística apropiada de sus buques y de las estadísticas generales proporcionadas por la autoridad competente del Estado cuya bandera enarboles sus buques.

225. La Comisión manifestó su acuerdo y adoptó el texto del párrafo 8.

Pauta B4.3 – Protección de la salud y la seguridad y prevención de accidentes

226. El Vicepresidente de los armadores propuso que la pauta B4.3.2 (Exposición al ruido) y la pauta B4.3.3 (Exposición a las vibraciones) fuesen transferidas al Título 3. La Vicepresidenta de la gente de mar y el miembro gubernamental de los Estados Unidos apoyaron esta propuesta.

227. La Comisión examinó conjuntamente la pauta B4.3.2 (Exposición al ruido) y la pauta B4.3.3 (Exposición a las vibraciones), ya que se había planteado la cuestión de saber si sería más apropiado que ambas pautas formaran parte del Título 3.

228. El miembro gubernamental de Bahamas resumió la posición de varios miembros gubernamentales de la Comisión, y comentó que la reunión del Grupo Gubernamental había sido breve y que no todos los miembros habían podido expresar su opinión. Respecto a la ubicación de las disposiciones, la mayoría de los miembros gubernamentales se habían pronunciado a favor de que se las conservara en el Título 4. Unos pocos gobiernos preferían que fuesen transferidas al Título 3, mientras que otros no habían manifestado preferencia alguna. Pero sí había quedado claro que, cualquiera que fuese el sitio donde se las colocara, las disposiciones debían estar supeditadas a una cláusula que exonerara a los buques existentes del cumplimiento de los requisitos exigidos en materia de construcción (una «cláusula de exención por antigüedad»).

229. El miembro gubernamental de Bahamas dijo, a título informativo, que esas pautas habían sido analizadas detalladamente en un grupo de trabajo especial convocado durante la reunión tripartita que se había celebrado en la ciudad de Nantes, en el mes de enero de 2004. En ese momento, se había acordado que la Resolución A.468 (XII) de la OMI era por demás pertinente. Se había decidido que no era necesario reproducir el extenso texto de la OMI, y que, en cambio, se debería incorporar la resolución de la OMI como un apéndice del convenio, haciéndose una remisión al mismo en el texto del convenio o simplemente una referencia cruzada a la resolución. Nadie había sugerido que la OIT procediese a una revisión de las disposiciones de la resolución.

230. Los miembros gubernamentales de Dinamarca, Egipto, Francia, Italia, Noruega y Reino Unido apoyaron la posición que sostenía que sólo se necesitaba una remisión a la resolución de la OMI, en vez de una enumeración detallada.

231. Respecto de la cuestión relativa a la «cláusula de exención por antigüedad», el Vicepresidente de los armadores dijo que, en condiciones ideales, se debería suprimir el ruido mediante algún tipo de mecanismo, o los marinos deberían mantenerse alejados de los lugares ruidosos. Únicamente en los casos en que ello no fuese posible se les debería facilitar un equipo de protección personal. Su Grupo no estaba convencido de la necesidad de incorporar una «cláusula de exención por antigüedad». Si bien los armadores estaban de acuerdo en que no era necesario reproducir el contenido de la resolución de la OMI, manifestaron algunas preocupaciones respecto de las medidas que debían adoptarse. Por ejemplo, en el párrafo 3 de la pauta B4.3.2 se debía modificar el orden de las medidas que habrían de adoptarse para que la evaluación y la reducción figurasen en primer lugar, seguidas por la protección, y por último, las instrucciones. También impugnaron algunas

partes del texto del párrafo 3, *b*) de la pauta B4.3.2. A su juicio, el suministro de equipos de protección personal debería ser un requisito y, como tal, figurar en la norma.

- 232.** El miembro gubernamental de Francia, con el apoyo del miembro gubernamental de Dinamarca, se pronunció a favor de que se añadiera a la pauta una «cláusula de exención por antigüedad», para evitar el traslado del texto al Título 3.
- 233.** El miembro gubernamental de Bahamas dijo que la Resolución A.468 (XII) de la OMI, de 19 de noviembre de 1981 (Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques), estipula, en el párrafo 5 del preámbulo, que «El Código no va destinado a ser incorporado directamente a la legislación nacional mediante referencia o reproducción, si bien podría servir de base para dicha legislación».
- 234.** Tras dar por terminado el examen de las pautas B4.3.2 y B4.3.3, la Comisión informó a la Comisión de Organización de Labores que, a su juicio, dichas pautas versan sobre cuestiones relacionadas con la salud y la seguridad, así como también con ciertas consideraciones relativas al diseño y a la construcción, y pidió a la Comisión de Organización de Labores que considerara si la Comisión núm. 3 debía proseguir la discusión al respecto o remitir su examen a la Comisión núm. 2.
- 235.** La Comisión de Organización de Labores, tras haber analizado la petición relacionada con las pautas B4.3.2 y B4.3.3 relativas a la exposición al ruido y a las vibraciones, decidió remitir dichas pautas a la Comisión núm. 2. Consecuentemente, en la Comisión núm. 3 no se prolongaría más el examen de las pautas relativas al ruido y a las vibraciones. Se solicitó a los miembros gubernamentales que desearan presentar propuestas respecto de esas disposiciones que tuvieran a bien presentarlas a la Comisión núm. 2.

Pauta B4.3.1 – Disposiciones sobre accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales

- 236.** El Vicepresidente de los armadores, con el apoyo de la Vicepresidenta de la gente de mar, dijo que las referencias a los «sistemas de gestión» tendrían que ajustarse a las discusiones habidas sobre el párrafo 2, *d*) y *e*) de la regla 4.3, que trata del ruido y de las vibraciones, y que se las debería tener presentes en el momento de analizarse la cuestión relativa a la ubicación de esos temas. Ambos Grupos estimaban que tales referencias debían permanecer en el párrafo 2.
- 237.** La Vicepresidenta de la gente de mar expresó el apoyo general de su Grupo al proyecto recomendado.
- 238.** El miembro gubernamental de Dinamarca apoyó el párrafo 1 del texto de la Oficina, pero propuso que se modificara el texto de los apartados del párrafo 2 para evitar que se mezclaran cuestiones de diferente naturaleza. El miembro gubernamental de Francia estuvo de acuerdo porque le parecía lógico que se estableciera una separación entre las cuestiones de carácter técnico y las de índole humana.
- 239.** La miembro gubernamental de la Federación de Rusia expresó su apoyo al texto del párrafo 1 del proyecto recomendado. Se debería modificar el texto del apartado *p*) del párrafo 2 para añadir una referencia a «y otras enfermedades infecciosas, que figuran en la lista de la OMS y que representan una amenaza de muerte».
- 240.** El miembro gubernamental de Bahamas manifestó su preocupación por las implicaciones del párrafo 2, en especial respecto del requisito de disponer de pautas nacionales separadas sobre cuestiones que ya se abordaban en forma exhaustiva en los instrumentos internacionales.

-
- 241.** El miembro gubernamental del Reino Unido, con el apoyo de los miembros gubernamentales de Canadá y Egipto, apoyó el texto del párrafo 2, y declaró que era obvio que se promulgarían las leyes y reglamentaciones nacionales para así observar las obligaciones internacionales. El cumplimiento de los requisitos establecidos en el párrafo no presentaría, pues, dificultades.
- 242.** La Comisión convino en transmitir las cuestiones relacionadas con la pauta B4.3.1 al Grupo de Trabajo que estaba encargado de examinar la norma A4.3.

Párrafo 1

- 243.** La Comisión apoyó la recomendación del Grupo de Trabajo de conservar el texto del párrafo 1 del proyecto recomendado. Por lo tanto, la Comisión, adoptó el párrafo 1 de la pauta B4.3.1 del proyecto recomendado.

Párrafo 2

- 244.** Respecto del párrafo 2, la Comisión convino en basar su discusión en la siguiente propuesta de la miembro gubernamental de Dinamarca:

Sustitúyase el texto del párrafo 2 de la pauta B4.3.1 por el texto siguiente:

2. La autoridad competente debería velar por que las pautas y el sistema nacionales de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo en los buques aborden las cuestiones siguientes, en particular:

- a) disposiciones generales y disposiciones básicas;
- b) características estructurales del buque;
- c) máquinas;
- d) medias especiales de seguridad sobre el puente y bajo puente (*anterior apartado g*);
- e) equipos de carga y descarga (*anterior apartado h*);
- f) prevención y lucha contra incendios (*anterior apartado i*);
- g) anclas, cadenas y cables (*anterior apartado j*);
- h) cargas peligrosas y lastres (*anterior apartado k*);
- i) trabajo en espacios confinados (*anterior apartado m*).

Por lo que atañe a la evaluación de los riesgos y la reducción de la exposición respecto de estas cuestiones, se deberán tomar en consideración los efectos de los factores físicos sobre la salud en el trabajo (con inclusión de la manipulación manual de cargas, el ruido (*anterior apartado d*) y las vibraciones (*anterior apartado e*)), así como los efectos sobre la salud en el trabajo de los factores químicos y biológicos y de los factores mentales (incluido el cansancio (*anterior apartado n*)) y los accidentes de trabajo. Además, al adoptarse las medidas necesarias deberán tomarse debidamente en cuenta los principios de prevención, según los cuales se dispone, entre otras cosas, que la prevención del riesgo en su origen, la adaptación del trabajo al individuo, especialmente en lo que respecta al diseño de los lugares de trabajo y a la sustitución de elementos peligrosos por otros que no lo sean o que sean menos peligrosos, deben primar sobre los equipos de protección personal para la gente de mar (*anterior apartado l*)).

3. Además, la autoridad competente debería asegurarse de que se tengan en cuenta las implicaciones para la salud y la seguridad en relación con las cuestiones siguientes, en particular:

- a) respuesta ante emergencias y accidentes (*anterior apartado q*);
- b) los efectos de la dependencia de las drogas y el alcohol (*anterior apartado o*);
- c) protección y prevención contra el VIH/SIDA (*anterior apartado p*)).

245. El Vicepresidente de los armadores presentó una propuesta para modificar el término «sistemas de gestión» sobre la base de las decisiones adoptadas respecto de la regla 4.3 y la norma A4.3. Por lo tanto, la Comisión adoptó el siguiente texto para la primera oración del párrafo 2:

La autoridad competente deberá velar por que las pautas nacionales relativas a la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo aborden las cuestiones siguientes, en particular.

246. Un portavoz del Grupo de la Gente de mar manifestó su preocupación por el hecho de que las cuestiones enumeradas en la propuesta del Gobierno de Dinamarca no eran tan amplias como las que figuraban en el proyecto recomendado, que el Grupo de Trabajo había recomendado mantener. Señaló, en particular, la supresión de la referencia a los factores ambientales, y propuso además que se incluyeran los riesgos relacionados con el asbesto. El Grupo de la Gente de mar también quería que se conservase la referencia al «cansancio», pero con la aclaración de que abarcaba tanto el cansancio físico como el mental.

247. El miembro gubernamental del Reino Unido, respaldado por los miembros gubernamentales de Brasil y Dinamarca, propuso que se hiciera una mención específica al «humo del tabaco» en el contexto de los factores ambientales.

248. Un observador, que intervino en su carácter de representante de la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA), propuso incluir una referencia a los sistemas de entrada y salida, como pasarelas y escalas reales. El representante adjunto del Secretario General opinó que «medios de acceso» sería un vocabulario más apropiado.

249. El miembro gubernamental de Filipinas indicó que su Gobierno deseaba mantener, en la medida de lo posible, la lista que figuraba en el párrafo 2 del texto del proyecto recomendado.

250. El Vicepresidente de los armadores estuvo de acuerdo en que se incluyeran los factores ambientales. Ahora bien, en lo que respectaba a los riesgos relacionados con el asbesto, consideraba que esta cuestión no era necesariamente pertinente, dado que ya no se permitía emplear el asbesto para la construcción de buques. El Grupo de la Gente de Mar subrayó que esta cuestión era importante para la gente de mar, puesto que algunos buques todavía contenían asbesto.

251. El Vicepresidente de los armadores propuso que la Comisión conservara las cuestiones enumeradas en el párrafo 2 del proyecto recomendado, en lugar de la lista que figuraba en la propuesta de la miembro gubernamental de Dinamarca.

252. La Comisión adoptó la lista de cuestiones consignadas en los apartados *a)* a *q)* del proyecto recomendado, con las siguientes enmiendas a los apartados *b)*, *f)* y *n)*:

b) características estructurales del buque, incluidos los medios de acceso y los riesgos relacionados con el asbesto;

...

f) los efectos de factores ambientales distintos de los previstos en los apartados *d)* y *e)* en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo, incluido el humo del tabaco;

...

n) los efectos en la salud física y mental del cansancio;

253. Seguidamente, la Comisión debatió el resto de la propuesta presentada por la miembro gubernamental de Dinamarca en relación con el párrafo 2 y el añadido de un nuevo

párrafo 3. El Vicepresidente de los armadores propuso que se hicieran algunos cambios de redacción en la propuesta, sugerencia con la que estuvo de acuerdo el Grupo de los Armadores, siempre y cuando en dicha redacción se reconocieran los efectos en la salud física y mental del cansancio. La Comisión adoptó, por lo tanto, el texto siguiente:

La evaluación de los riesgos y la reducción de la exposición respecto de estas cuestiones deberían tener en cuenta los efectos de los factores físicos sobre la salud en el trabajo (con inclusión de la manipulación manual de cargas, el ruido y las vibraciones), los efectos de los factores químicos y biológicos en la salud en el trabajo, así como los efectos en la salud física y mental del cansancio y los accidentes del trabajo. Al adoptarse las medidas necesarias deberían tomarse debidamente en cuenta los principios de prevención, según los cuales se dispone, entre otras cosas, que la prevención del riesgo en su origen, la adaptación del trabajo al individuo, especialmente en lo que respecta al diseño de los lugares de trabajo y a la sustitución de elementos peligrosos por otros que no lo sean o que sean menos peligrosos, deben primar sobre los equipos de protección personal para la gente de mar.

3. Además, la autoridad competente debería asegurarse de que se tengan en cuenta las implicaciones para la salud y la seguridad en relación con las cuestiones siguientes, en particular:

- a) respuesta ante emergencias y accidentes;
- b) los efectos de la dependencia de las drogas y el alcohol;
- c) protección y prevención contra el VIH/SIDA.

254. El miembro gubernamental de Bahamas opinó que la frase que precede a la lista tanto en el párrafo 2 como en el párrafo 3 podría redactarse mejor para que quedara claro si se trataba de una lista no exhaustiva, en cuyo caso habría que utilizar una expresión como «entre las que se incluyen las siguientes» en lugar de «en particular», o si se pretendía que fuera una lista exhaustiva, en cuyo caso habría que suprimir la expresión «en particular». El Grupo de la Gente de Mar destacó que ellos no consideraban que las listas fuesen exhaustivas.

Pauta B4.3.7 – Programas nacionales de protección y de prevención

Párrafo 2

255. El Grupo de los Armadores, respaldado por el Grupo de la Gente de Mar, propuso que se añadiera el texto siguiente al final del párrafo 2 de la pauta B4.3.7:

..., incluido por medios tales como avisos oficiales que contengan instrucciones pertinentes y reuniones de información, pautas sobre los niveles máximos de exposición a factores ambientales potencialmente peligrosos en el lugar de trabajo u otros peligros, o los resultados de un proceso sistemático de evaluación de los riesgos.

256. La Comisión adoptó esta propuesta.

Pauta B.4.4 – Acceso a instalaciones de bienestar en tierra

Pauta B4.4.4 – Financiación de los servicios de bienestar

257. El Vicepresidente de los armadores dijo que la inclusión del texto del párrafo 1 en una pauta le resultaba extraña.

258. El miembro gubernamental de Suecia propuso que se modificase el orden de los párrafos 1 y 2.

-
- 259.** La Vicepresidenta de la gente de mar propuso que se suprimiera el texto que figura entre corchetes en el párrafo 1.
- 260.** El miembro gubernamental del Reino Unido propuso que se suprimiese el texto del párrafo 1 y que se insertase un texto similar en la regla 4.4. Su Gobierno había presentado una enmienda formal a la regla 4.4, y esperaba que hubiese tiempo suficiente para analizarla. Asimismo confiaba en que dicha propuesta recibiese el apoyo de los miembros de la Comisión.
- 261.** El Vicepresidente de los armadores, respaldado por el Grupo de la Gente de Mar, expresó su preocupación por el hecho de que el texto de la disposición, cualquiera que fuese el lugar donde se la colocara, podría perjudicar la continuidad del apoyo financiero existente. No parecía que fuese necesario contar con una disposición de esa naturaleza porque en ninguna parte del instrumento podía inferirse que los gobiernos tuviesen la obligación de financiar los servicios de bienestar. La preocupación podía originarse en la referencia que se hace en el párrafo 2 a las «subvenciones públicas». También se debería considerar la posibilidad de insertar una definición de «servicios de bienestar».
- 262.** El miembro gubernamental de Suecia reiteró la propuesta de su Gobierno de anteponer el párrafo 2 al párrafo 1, para que la disposición positiva figurase antes de la negativa. El orador añadió, como dato de carácter general, que la disposición se basaba en el Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163). En las *Actas Provisionales* de la Conferencia Internacional del Trabajo, que contienen el debate sobre el Convenio núm. 163, se indica claramente que el objetivo de dicho Convenio no era imponer una obligación financiera a los gobiernos. Por lo tanto, era importante que ello constase expresamente en el texto en estudio, para respetar la naturaleza del Convenio núm. 163. Esta propuesta recibió el apoyo de los miembros gubernamentales de Dinamarca, Egipto y Malta. La miembro gubernamental de Egipto dijo que, en la Reunión de expertos que había tenido lugar en la ciudad de Nantes, en el mes enero de 2004, los gobiernos habían planteado la necesidad de contar con una disposición expresa para asegurar que no existiera obligación alguna en esa esfera. La miembro gubernamental de Dinamarca añadió que también se debería incluir una disposición similar al párrafo 1 en la sección vinculante del instrumento. Así se recogía en el texto de la regla 4.4.2 tal como estaba redactado.
- 263.** La representante del Secretario General señaló a la Comisión la Lista de comentarios sobre el proyecto recomendado en relación con este tema, resaltando que la principal preocupación de muchos gobiernos consistía en garantizar que en las disposiciones se hiciera referencia a la obligación de promover el desarrollo de las instalaciones de bienestar en tierra, sin crear ninguna obligación financiera. Los gobiernos habían presentado varias peticiones de interpretación del Convenio núm. 163, para que se les aclarara si estaban o no obligados a prestar apoyo financiero. La oradora puntualizó, que en el artículo 1 del Convenio núm. 163, figuraba una definición clara de la expresión «servicios de bienestar» en los términos siguientes: «la expresión *medios y servicios de bienestar* designa medios y servicios de bienestar, culturales, recreativos y de información.»
- 264.** La Vicepresidenta de la gente de mar expresó que no existía disposición alguna en la parte vinculante del instrumento que pudiese dar lugar a la imposición de una obligación financiera a los gobiernos respecto de los servicios de bienestar, y que toda referencia al apoyo financiero que figura en el párrafo 2 se regía por las «condiciones y prácticas nacionales».
- 265.** El miembro gubernamental de Francia apoyó las opiniones expresadas por los armadores y la gente de mar, y estimó que no se debía afectar el equilibrio del Convenio núm. 163.

-
- 266.** El miembro gubernamental de Filipinas estuvo de acuerdo en que se suprimiera el párrafo 1, pero señaló a la Comisión el hecho de que esa supresión podría traer aparejada la necesidad de hacer enmiendas al párrafo 2. Aun así se podría brindar apoyo financiero, pero ello dependería de lo que pudiera ofrecer cada país.
- 267.** El miembro gubernamental de Bahamas manifestó su preocupación respecto del párrafo 2, en el sentido de que, a falta de contribuciones voluntarias, se debería contar con los fondos públicos. Incluso si ése no era el propósito de la disposición, se la podría interpretar de esa manera, y por lo tanto, era necesario que se aclarase aún más la cuestión.
- 268.** El miembro gubernamental del Reino Unido opinaba que el texto del párrafo 1 implicaba que el texto de la norma A4.4 no era claro. La aclaración que figura en la pauta B.4.4.4 debería, en cambio, formar parte de la norma A4.4, dado que lo que se estaba explicando era la norma A4.4. Sin embargo, tendría más sentido definir claramente las obligaciones en la norma A4.4, a fin de evitar cualquier tipo de imprecisión respecto de las obligaciones gubernamentales.
- 269.** La representante del Secretario General dijo que, cuando se había preparado la parte del proyecto recomendado relativa a los servicios de bienestar, no se había tenido la intención de imponer a los gobiernos la obligación de prestar apoyo financiero.
- 270.** La Comisión estuvo de acuerdo en que se suprimiera el párrafo 1, sobre la base de que no era su intención que dicha supresión entrañase una obligación financiera para los gobiernos respecto de los servicios de bienestar. Por lo tanto, se adoptó la pauta B4.4.4 con las modificaciones propuestas.

Regla 4.5 – Seguridad social

- 271.** La Presidenta invitó a los miembros de la Comisión a abordar conjuntamente la regla, la norma y la pauta 4.5 relativa a la seguridad social, dada su estrecha vinculación. Los armadores, la gente de mar y los miembros gubernamentales de Dinamarca, Estados Unidos, Francia, Japón y Países Bajos expresaron su amplio apoyo al proyecto recomendado que, en su opinión, reflejaba de manera precisa el resultado de la Reunión de expertos que se había celebrado en el mes de abril de 2004.
- 272.** El Vicepresidente de los armadores advirtió que la seguridad social es una cuestión compleja, que reviste importancia para la gente de mar, y que la definición de reglas del juego justas es una meta óptima. Si bien el texto relativo a la seguridad social era en general aceptable, se debían clarificar y explicitar aún más ciertos aspectos. Los miembros gubernamentales de Bahamas, Filipinas, Japón y Países Bajos también plantearon la necesidad de elaborar un texto más claro, en particular respecto del reparto de responsabilidades.
- 273.** El Vicepresidente de los armadores dijo que, en la Reunión de expertos que se había celebrado en el mes de abril de 2004, se había puesto de relieve la diversidad de los regímenes nacionales de seguridad social existentes y los variados parámetros aplicados en ese ámbito. El objetivo de la Comisión era hallar un régimen que pudiese aplicarse a escala mundial en un contexto en plena evolución. Los armadores estaban a favor de un régimen que atribuyera la responsabilidad principal al Estado de residencia, para poder reflejar la realidad de que mucha gente de mar trabaja en muchos buques que enarbolan pabellones diferentes. Esta opinión recibió el apoyo de los miembros gubernamentales de Bahamas, Dinamarca y Filipinas. El Grupo de los Armadores no podía aceptar que la responsabilidad principal recayese en el Estado de abanderamiento.

-
- 274.** La Vicepresidenta de la gente de mar apoyó el reparto de responsabilidades entre el Estado de abanderamiento, el Estado de residencia, la gente de mar y los armadores.
- 275.** El miembro gubernamental de Francia estuvo de acuerdo en que se fortaleciera en el texto el papel del Estado de abanderamiento, en especial para tomar en consideración la situación de la gente de mar que queda excluida del régimen de seguridad social de su país de residencia.
- 276.** El Grupo de los Armadores propuso que se añadieran las palabras «residente en su territorio» después de «gente de mar» en el párrafo 1 de la regla 4.5.
- 277.** El miembro gubernamental del Reino Unido, apoyado por el Grupo de la Gente de Mar, se opuso a dicha propuesta, arguyendo que con ella se restringiría indebidamente el alcance de las normas y pautas que acompañan a la regla. Si bien su Gobierno estaba de acuerdo en que la responsabilidad principal incumbía al Estado de residencia, la norma A4.5 contenía algunos aspectos que no eran responsabilidad del Estado de residencia.
- 278.** La representante del Secretario General explicó que la regla establecía el marco jurídico; si se reducía el alcance en la regla, no se lo podría ampliar en la norma.
- 279.** El miembro gubernamental de los Países Bajos recomendó que los cinco primeros párrafos de la norma A4.5 fuesen redactados de modo tal que el reparto de las responsabilidades quedase más claro.
- 280.** El miembro gubernamental de Dinamarca propuso cambios al párrafo 7 de la norma A4.5, a fin de aclarar que los principios de la conservación de los derechos adquiridos y de los derechos que estuvieran en proceso de ser adquiridos tendrían que basarse en acuerdos bilaterales adecuados antes de su entrada en vigencia. Sugirió también que se modificara el párrafo 5 de la pauta B4.5 para aclarar que, si bien las prestaciones de largo plazo eran principalmente responsabilidad del país de residencia de la gente de mar, la responsabilidad por los accidentes de trabajo y las enfermedades de origen profesional incumbía al Estado de abanderamiento.
- 281.** El miembro gubernamental de Alemania recordó a la Comisión que los cambios que se hicieran en algunas disposiciones del proyecto recomendado posiblemente obligarían a enmendar los textos conexos en consecuencia. Por ejemplo, si la Comisión debiese enmendar el texto del párrafo 1 de la regla 4.5 de conformidad con la propuesta presentada por el Grupo de los Armadores, en el sentido de que el país de residencia de la gente de mar debía encargarse de brindar la protección en materia de seguridad social, sería preciso hacer cambios en otras secciones. Convino también con el Grupo de los Armadores en que la definición del término «gente de mar» en que se basaba el párrafo 1 de la regla 4.5 revestía una importancia significativa. En su país, existían diferencias en relación con el trato de ciertas categorías de trabajadores en el marco del régimen de la seguridad social, como, por ejemplo, entre los empleados y los trabajadores por cuenta propia. Por lo tanto, sería de fundamental importancia que se pudiese alcanzar un acuerdo pleno respecto del contenido del párrafo 1 de la regla 4.5.
- 282.** El miembro gubernamental de los Países Bajos declaró que los Estados miembros de la Unión Europea tenían la intención de presentar una propuesta de cambio respecto de la relación existente entre el convenio y los instrumentos jurídicos regionales, tales como la «ley de coordinación» de la Unión Europea. Esta propuesta se encaminaría a salvaguardar los derechos existentes en el ámbito de la legislación de la Unión Europea.
- 283.** El miembro gubernamental de Túnez indicó que la mayoría de las disposiciones que figuran en el texto de la Oficina se extrajeron del Convenio sobre la seguridad social de la

gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165), que ha sido ratificado solamente por dos Estados Miembros de la OIT. Los cambios que se hicieran en el texto deberían depararle una mayor flexibilidad, para que pudiera ser ratificado por un mayor número de países que el Convenio núm. 165.

- 284.** La Vicepresidenta de la gente de mar dijo que su Grupo tenía la intención de proponer algunos cambios al párrafo 4 de la norma A4.5, que remitieran concretamente a ciertas disposiciones del Convenio, además de las reglas 4.1 y 4.2. También propondría que se insertase el párrafo 5 de la pauta B4.5 en la norma A4.5.
- 285.** Como respuesta, el Vicepresidente de los armadores señaló que, si se cambiase la ubicación del párrafo 5 de esa manera, dicho párrafo dejaría de ser una pauta para convertirse en una obligación. El párrafo 5 se relacionaba con la cuestión clave del reparto de las responsabilidades entre el Estado de residencia y el Estado de abanderamiento y, por lo tanto, dicho cambio requería un examen más detenido.
- 286.** El miembro gubernamental del Japón estuvo de acuerdo en que el cambio propuesto constituiría una amenaza para la amplia ratificación del convenio.
- 287.** El miembro gubernamental de Chipre se opuso a dicha propuesta porque, en los países como el suyo, que es uno de los Estados de abanderamiento más importantes, los regímenes de seguridad social se basan en el pago de cotizaciones y, por lo tanto, no brindan prestaciones a los individuos que no hayan pagado sus cotizaciones.
- 288.** Los miembros gubernamentales del Reino Unido y de la Federación de Rusia también se opusieron al cambio propuesto.
- 289.** El Vicepresidente de los armadores expresó que su Grupo tenía la intención de proponer que se omitiese la palabra «complementaria» del párrafo 3 de la norma A4.5, y que se hicieran algunas modificaciones de índole menor en el texto del párrafo 6 de la norma A4.5 y la pauta B4.5.
- 290.** El Vicepresidente de los armadores propuso que se modificaran las disposiciones sobre el alcance de la regla 4.5 para circunscribir su aplicación al Estado de residencia de la gente de mar, excepción hecha de ciertas prestaciones, como las relativas a la seguridad y salud en el trabajo, la cobertura en caso de accidente y la atención médica. Además, el texto en estudio, tal como estaba redactado, deparaba protección a toda persona que subiera a bordo de un buque para efectuar un trabajo en un lapso de tiempo breve o prolongado, incluidos, por ejemplo, los reparadores, los estibadores y los inspectores oficiales de buques. Los armadores asumirían bajo su responsabilidad la atención médica de urgencia o de breve duración de los trabajadores a bordo de los buques, pero no la atención médica ni las prestaciones provisionales o de larga duración, en cuyo caso la responsabilidad debía atribuirse a los empleadores basados en tierra.
- 291.** El miembro gubernamental de Venezuela remitió a la Comisión a la definición de «gente de mar» que figura en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, de la OMI, y propuso que en el proyecto de convenio de la OIT constara una referencia a dicho Convenio Internacional.

Párrafo 1

- 292.** El miembro gubernamental de Suecia presentó una propuesta con la finalidad de que, en el párrafo 1 de la regla 4.5, se suprimiera la frase «sin que ello menoscabe cualquier condición más favorable a que se hace referencia en el párrafo 8 del artículo 19 de la

Constitución de la Organización Internacional del Trabajo». Era inútil hacer constar en ese párrafo una referencia que aparecía ya en el preámbulo del proyecto de convenio.

- 293.** La representante del Secretario General remitió a la Comisión al párrafo 3 del Addéndum a la Lista de comentarios al proyecto recomendado del convenio sobre el trabajo marítimo, relativo a la regla 4.5: Seguridad social, cuya primera parte se lee como sigue:

En la regla propuesta se aclara que las obligaciones de los Miembros ratificantes se refieren a las cuestiones o ramas indicadas en el Código con respecto a la gente de mar y a las personas a su cargo que están sujetos a su legislación en materia de seguridad social. También se recuerda a los Miembros la obligación primordial en virtud de la Constitución de la OIT de que la adopción y la ratificación de convenios internacionales del trabajo no debe afectar a otras disposiciones que garantizan condiciones más favorables para los trabajadores...

- 294.** La oradora recordó que una de las principales inquietudes manifestadas por los armadores durante la Reunión de expertos celebrada en el mes de abril de 2004 era que, si bien estaban de acuerdo en que las disposiciones en materia de seguridad social fueran canalizadas hacia el Estado de residencia, querían asegurarse de que la gente de mar que ya gozara de una protección de nivel superior no se vería desfavorecida tras la adopción del proyecto de convenio. Pese a una cierta falta de elegancia estilística, la referencia a la Constitución de la OIT podría resultar tranquilizadora para los marineros y contribuir a sensibilizarlos respecto a sus derechos.
- 295.** El Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar apoyaron el mantenimiento del texto original por los motivos expuestos por la representante del Secretario General.
- 296.** La Presidenta tomó nota de que los gobiernos no habían manifestado un firme apoyo a la propuesta presentada por el miembro gubernamental de Suecia.

Norma A4.5 – Seguridad social

Párrafos 1 a 5

- 297.** El miembro gubernamental de los Países Bajos presentó por escrito una propuesta que entrañaba algunos cambios de redacción en los párrafos 1 a 5 de la norma. El objeto de dicha propuesta era deslindar con claridad las responsabilidades del Estado de abanderamiento y del Estado de residencia para saber cuáles eran las prestaciones en materia de seguridad social que cada Estado tenía bajo su responsabilidad. A juicio de su Gobierno, el proyecto recomendado daba lugar a muchas y variadas interpretaciones sobre el particular. El texto de la propuesta era el siguiente:

1. Las ramas que habrán de considerarse para lograr progresivamente una cobertura completa en materia de seguridad social de conformidad con la regla 4.5 son:

- a) la atención médica a bordo de buques, las prestaciones de enfermedad y las prestaciones por lesiones profesionales, en la medida en que complementen la protección proporcionada de conformidad con las reglas 4.1, sobre atención médica, y 4.2, sobre la responsabilidad del armador, y con otros títulos del presente Convenio;
- b) la atención médica en tierra, las prestaciones de desempleo, las prestaciones de vejez, las prestaciones familiares, las prestaciones de maternidad, las prestaciones de invalidez y las prestaciones de supervivencia.

2. Los Miembros deberán adoptar medidas acordes con sus circunstancias nacionales para proporcionar la protección en materia de seguridad social mencionada en el párrafo 1, *b) supra* a toda la gente de mar que tenga residencia habitual en su territorio. Esta responsabilidad podría cumplirse, por ejemplo, mediante la celebración de acuerdos bilaterales o multilaterales o de sistemas basados en cotizaciones. La protección resultante no deberá ser

menos favorable que aquella de la que gozan los trabajadores en tierra que residen en su territorio.

3. En el momento de la ratificación, la protección que ha de proporcionar cada Miembro de conformidad con el párrafo 1, *b*) de la regla 4.5 deberá incluir por lo menos [una/dos] de las siete ramas enumeradas en el párrafo 1, *b*) *supra*.

4. Los Miembros deberán tomar en consideración las distintas maneras en que, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, se proporcionarán a la gente de mar prestaciones comparables en los casos en que no exista una cobertura suficiente en las ramas mencionadas en el párrafo 1, *b*) de la presente norma.

5. La protección en virtud del párrafo 1, *b*) de la regla 4.5 podrá estar contenida, cuando proceda, en una ley o reglamento, en regímenes privados o en convenios de negociación colectiva o en una combinación de éstos.

- 298.** Los miembros gubernamentales de Argentina, Bahamas, Chipre, Egipto, Finlandia, Francia, Liberia, Malta y Reino Unido apoyaron la propuesta en términos generales. La miembro gubernamental de Dinamarca, si bien apoyó en forma general la propuesta presentada por los Países Bajos, sugirió que las prestaciones de enfermedad deberían ser suprimidas del apartado *a*) del párrafo 1 de la propuesta y reinsertadas en el apartado *b*) de ese mismo párrafo.
- 299.** Los armadores y la gente de mar hicieron hincapié en que, dado que la discusión giraba aún en torno a los principios generales, no iban a formular observaciones sobre el texto específico de dicha propuesta.
- 300.** El Vicepresidente de los armadores dijo que la propuesta constituía un avance en cuanto a la claridad del texto, y que valoraba el reparto de las responsabilidades que allí figuraba. En particular, en dicha propuesta se aclaraban los tres ámbitos en los que se dividía la responsabilidad de los armadores, lo que su Grupo aceptó.
- 301.** El Grupo de la Gente de Mar prefería el proyecto recomendado. En su opinión, la propuesta presentada por el miembro gubernamental de los Países Bajos podría hacer peligrar el delicado equilibrio al que se había llegado en la Reunión de expertos celebrada en el mes de abril de 2004. La Vicepresidenta de la gente de mar subrayó la importancia de que al Estado de abanderamiento le incumbiera la responsabilidad de controlar y supervisar la situación, a fin de garantizar una cobertura adecuada en materia de seguridad social en caso de que el Estado de residencia no la suministrase o que dicha cobertura fuese inadecuada. El proyecto recomendado era lo suficientemente flexible para prever esa situación de diversas maneras.
- 302.** El miembro gubernamental de Bahamas, con el apoyo de los miembros gubernamentales de Chipre, Egipto, Finlandia, Japón, Liberia y Malta, manifestó su preocupación por el hecho de que el papel del Estado de abanderamiento, tal como lo sugería el Grupo de la Gente de Mar, sería difícil de cumplir y controlar. El miembro gubernamental de Chipre adujo también que la imposición de semejante responsabilidad al Estado de abanderamiento podría entrañar una carga indebida para ciertos Estados y desventajas para la gente de mar.
- 303.** El miembro gubernamental de Liberia dijo que, si existía la preocupación de que un país no brindara una cobertura adecuada en materia de seguridad social, se debería considerar la posibilidad de intentar promover el desarrollo del régimen de seguridad social en su conjunto para ese país, en vez de procurar establecer arreglos especiales para una categoría de trabajadores, a saber la gente de mar, y dejar al resto de la clase trabajadora sin ninguna protección social.

-
- 304.** La Vicepresidenta de la gente de mar respondió a las preocupaciones planteadas acerca del papel del Estado de abanderamiento, resaltando la desigualdad que implicaría dejar sin protección a algunos de los trabajadores que trabajaban en el mismo buque, y puso de relieve el hecho de que el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, ya establecía los deberes y obligaciones de los Estados de abanderamiento.
- 305.** La miembro gubernamental de la Argentina alentó a la Comisión a ser innovadora y a encontrar la manera de garantizar que al Estado de abanderamiento le incumbiese algún nivel de responsabilidad. La miembro gubernamental de Egipto sugirió que el país de residencia podría establecer un número de seguridad social para la gente de mar, que podría inscribirse en un banco, y ese banco podría gestionar todas las cotizaciones de los armadores y de la gente de mar para asegurar la continuidad de la cobertura. El miembro gubernamental de Bahamas apoyó, en principio, esta propuesta, y destacó que su Gobierno había presentado una propuesta similar para la creación de un fondo internacional de pensiones en la reunión celebrada en la ciudad de Nantes.
- 306.** El miembro gubernamental de los Países Bajos expresó que el enfoque preferido en materia de responsabilidad se centraba en el país de residencia, si bien reconocía que los Estados de abanderamiento debían desempeñar alguna función con respecto a la ejecución del pago de las cotizaciones de la seguridad social. Ahora bien, todo lo relativo al control de la aplicación se trataría en el Título 5 del proyecto recomendado. Los interlocutores sociales tenían la libertad de abordar las cuestiones relativas a la seguridad social mediante los convenios colectivos.
- 307.** El Vicepresidente de los armadores declaró que en el mandato de la Comisión no figuraba la mejora de la seguridad social en general. Sin embargo, resultaría injusto brindar a una sola categoría de trabajadores como, en ese caso, la gente de mar, una cobertura de seguridad social en un determinado país y negar a las demás categorías dicha cobertura. La cuestión de la soberanía también era importante, y no sería apropiado que un Estado decidiese que el régimen de seguridad social de otro país era inadecuado. Respecto de la cuestión relativa a la constitución de un fondo internacional de cotizaciones, ello plantearía graves problemas de responsabilidad y control. Los Estados de abanderamiento tenían la responsabilidad de velar por el respeto de las obligaciones adquiridas por los armadores, y de acatar cualquier otro tratado internacional ratificado. Habida cuenta de que esas obligaciones ya existían, no era necesario que figurasen en el texto en estudio.
- 308.** El miembro gubernamental del Reino Unido, con el apoyo de los miembros gubernamentales de Argentina, China, Egipto, Francia, Ghana y Japón, expresó sus preocupaciones respecto al párrafo 3 de la propuesta presentada por el miembro gubernamental de los Países Bajos. La determinación, en una primera etapa, de un mínimo de tres ramas de cobertura en materia de seguridad social, como se establece en el párrafo 2 de la norma A4.5 del proyecto recomendado, brindaría una mejor cobertura que la del texto propuesto, en el que se indica que dicha cobertura consta de una o dos ramas.
- 309.** La miembro gubernamental de Finlandia expresó que, si el hecho de disminuir la obligación de tres a dos ramas del régimen de seguridad social mejoraba las perspectivas de ratificación, entonces su Gobierno apoyaría la propuesta, pero mantenía una posición flexible a ese respecto. El miembro gubernamental de los Países Bajos dijo que, si se aumentaba la obligación a tres ramas, posiblemente habría menos ratificaciones.
- 310.** La representante del Secretario General, hablando en nombre de la Presidenta, resumió las opiniones de la Comisión que iban a presentarse al Comité de Redacción con el tenor siguiente:

La Comisión núm. 3 ha llegado a la siguiente conclusión a partir de una propuesta presentada por el Gobierno de los Países Bajos.

En principio, el objetivo de la propuesta presentada por los Países Bajos en relación con la norma A4.5 parece aceptable desde el punto de vista de la necesidad de aportar claridad a la división entre la protección a corto plazo y la protección a largo plazo. Ello se aplica al párrafo 1 de la norma A4.5 en lo que respecta a la responsabilidad de los Estados de abanderamiento y los Estados de residencia de la gente de mar.

Debe mantenerse el equilibrio en cuanto a la responsabilidad mencionada en el párrafo 3 de la norma A.4.5 con respecto a los Estados de residencia y en el párrafo 4 de la norma A4.5 con respecto a los Estados de abanderamiento.

Se expresó asimismo la opinión general de que el número de prestaciones relativas a la protección a largo plazo debía ser de (3) ramas de la seguridad social.

El Comité de Redacción no debe considerar el texto en su forma propuesta por los Países Bajos, únicamente su intención. No existe un acuerdo en cuanto al propio texto.

- 311.** El Comité de Redacción, tras haber examinado las instrucciones que le fueron enviadas, y una vez revisada la disposición pertinente, dio la respuesta siguiente:

Después de una discusión completa y de varios intentos para indicar las responsabilidades con mayor claridad, el Comité de Redacción expresó que prefería mantener el texto tal como fue presentado a la Comisión Técnica. El Comité de Redacción desea señalar a la atención de la Comisión: la norma A4.2, en la que se hace referencia a la función del Estado de abanderamiento por lo que se refiere a la responsabilidad de los armadores; las disposiciones de la norma A4.5, párrafo 3, en las que se indican las responsabilidades del Estado en el que la gente de mar tiene su residencia, y la norma A4.5, párrafo 4, en la que se indican las responsabilidades del Estado de abanderamiento.

- 312.** El texto original podía, por lo tanto, ser enmendado. Se presentaron dos enmiendas al párrafo 1 de la norma A4.5. La primera enmienda, presentada por los miembros gubernamentales de Dinamarca, Finlandia, Noruega, Países Bajos, Polonia y Reino Unido, pretendía sustituir el párrafo 1 por el texto siguiente:

Las ramas que habrán de considerarse para lograr progresivamente una cobertura completa en materia de seguridad social de conformidad con la regla 4.5 son: la atención médica, las prestaciones de enfermedad, las prestaciones de desempleo, las prestaciones de vejez, las prestaciones por lesiones profesionales, las prestaciones familiares, las prestaciones de maternidad, las prestaciones de invalidez y las prestaciones de supervivencia. Las prestaciones correspondientes son:

- a) la atención médica relacionada con las tareas de la gente de mar, las prestaciones de enfermedad, las prestaciones de invalidez y las prestaciones de supervivencia en caso de lesiones profesionales, en la medida en que complementen, extiendan o reemplacen la protección proporcionada de conformidad con las reglas 4.1, sobre atención médica, y 4.2, sobre la responsabilidad del armador, así como con arreglo a otros títulos del presente convenio;
- b) la atención médica en todos los demás casos, las prestaciones de desempleo, las prestaciones de vejez, las prestaciones familiares, las prestaciones de maternidad, las prestaciones de invalidez y las prestaciones de supervivencia.

- 313.** En esa misma enmienda se indicaban también las modificaciones que sería preciso hacer en los párrafos 3 y 4 como consecuencia de lo anterior, y se proponía sustituir dichos párrafos por el texto siguiente:

3. Las responsabilidades de los Miembros con respecto a la gente de mar que trabaja a bordo de buques que enarbolan sus banderas comprenderán las estipuladas en las reglas 4.1 y 4.2 y las disposiciones conexas del Código, así como en las disposiciones inherentes a sus obligaciones generales en virtud del derecho internacional. Estas responsabilidades se

ejercedrán también, según las circunstancias nacionales, con respecto a las prestaciones mencionadas en el párrafo 1, *a*), *supra*.

4. Los Miembros deberán adoptar medidas acordes con sus circunstancias nacionales para proporcionar la protección en materia de seguridad social mencionada en el párrafo 1, *b*) *supra* a toda la gente de mar que tenga residencia habitual en su territorio. La protección resultante no deberá ser menos favorable que aquella de la que gozan los trabajadores en tierra que residen en su territorio.

- 314.** A raíz de una aclaración aportada por la representante del Secretario General, la Comisión estuvo de acuerdo en que se abordara la enmienda propuesta con respecto al párrafo 1 y, en caso de ser necesario, toda modificación consiguiente que se derivara de dicha enmienda y afectara a otros párrafos.
- 315.** La miembro gubernamental de Dinamarca, haciendo uso de la palabra en nombre de los autores de la enmienda, dijo que éstos no compartían la opinión del Comité de Redacción, según la cual debía mantenerse el texto del proyecto recomendado, puesto que la Comisión núm. 3 ya había dejado claro que se precisaba un reparto más evidente de las responsabilidades. La oradora indicó que se habían mantenido conversaciones oficiosas con expertos en seguridad social de distintos países, y reinaba un consenso general en cuanto a que el texto proporcionado por la Oficina constituía un importante paso adelante, teniendo en cuenta la necesidad apremiante de incluir disposiciones que abordaran la seguridad social en el proyecto de convenio refundido. Sin embargo, tal como estaba redactado, el texto podía dar pie a muy diversas interpretaciones y, de no especificarse a qué Estado incumbía la responsabilidad, es decir, al Estado de abanderamiento o al Estado de residencia, podía llegarse a una situación en que ambos Estados rehuyeran dicha responsabilidad. El propósito de la enmienda era dividir las prestaciones en dos grupos, a saber, aquellas prestaciones ligadas a la responsabilidad del armador, las cuales debían vincularse al Estado de abanderamiento, y aquellas prestaciones que resultaban más adecuadas para los regímenes basados en el lugar de residencia.
- 316.** En respuesta a una aclaración solicitada por el Grupo de los Armadores, el miembro gubernamental de los Países Bajos confirmó que la enmienda propuesta había sido presentada por los Estados Miembros anteriormente mencionados, y no se trataba por lo tanto de una propuesta conjunta de los Estados miembros de la Unión Europea. El miembro gubernamental del Reino Unido añadió que todos los países promotores de la propuesta habían ratificado el Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102) y eran signatarios del Código Europeo de Previsión Social.
- 317.** El miembro gubernamental del Japón se opuso a la enmienda propuesta. En su opinión, en lugar de aclarar las responsabilidades, la enmienda podía poner en peligro el delicado equilibrio logrado en el texto de la Oficina. El miembro gubernamental de Filipinas se opuso asimismo a la enmienda, y se declaró a favor del término «complementaria» empleado en el texto del proyecto recomendado.
- 318.** El miembro gubernamental de Noruega dijo que la enmienda relativa al párrafo 1 era necesaria para aportar claridad y repartir claramente las responsabilidades, a fin de que los países entendieran las obligaciones que debían asumir en virtud de lo dispuesto en la norma y estuvieran en condiciones de ratificar el proyecto de convenio refundido. El orador afirmó que su país no podría ratificar el proyecto de convenio tal como estaba redactado. Además, al aportarse mayor claridad al párrafo 1, habían surgido otras ambigüedades obvias en el texto, lo que requeriría modificaciones adicionales derivadas de esta enmienda. Concretamente, señaló a la atención el párrafo 3 de la regla 4.5, y propuso añadir las palabras «que tenga residencia habitual en su territorio» después de «gente de mar». También propuso que se suprimiera el párrafo 5 de la pauta B4.5. Estas propuestas recibieron el apoyo del miembro gubernamental de Bahamas.

319. La miembro gubernamental de Dinamarca coincidió en que la imposibilidad de aclarar las responsabilidades de los distintos Estados haría peligrar las perspectivas en materia de ratificación. En respuesta a una aclaración solicitada por el miembro gubernamental de Bahamas con respecto a la repetición evidente en la enmienda de la responsabilidad respecto de las prestaciones de invalidez y las prestaciones de supervivencia, la oradora destacó la importante distinción establecida entre los apartados *a)* y *b)* del párrafo 1 de la enmienda propuesta ya que, mientras que el primero abarcaba las prestaciones relacionadas con las lesiones profesionales, el segundo no guardaba relación con el trabajo. Ello se expresaba más claramente en la versión francesa de la enmienda. El hecho de que sólo dos Estados Miembros hubieran ratificado el Convenio núm. 165 también apuntaba a la necesidad de definir con mayor claridad las responsabilidades respectivas del Estado de abanderamiento y del Estado de residencia.

320. En cuanto a la modificación consiguiente propuesta en relación con el párrafo 3 de la regla 4.5, presentada por el miembro gubernamental de Noruega, la representante del Secretario General advirtió que dicha modificación restringiría la regla. Esto podría incidir en el contenido de las normas y pautas conexas, que tendrían que quedar comprendidas en el ámbito sustantivo de la norma.

321. El Vicepresidente de los armadores afirmó que, en el contexto de la modificación consiguiente propuesta en relación con el párrafo 3 de la regla 4.5, no parecía necesario especificar que la gente de mar debía residir en el Estado Miembro, puesto que la frase «en la medida en que esté previsto en la legislación nacional» calificaba a la disposición, y daba suficiente flexibilidad para tener en cuenta los distintos contextos nacionales.

322. El miembro gubernamental de los Países Bajos hizo hincapié en que en la norma A4.5 deberían figurar los datos necesarios para aplicar la regla correspondiente. A tal efecto, dicho miembro propuso una subenmienda al párrafo 4 de la enmienda propuesta por los miembros gubernamentales de Dinamarca, Finlandia, Noruega, Países Bajos, Polonia y Reino Unido, a fin de insertar las palabras «mencionada en el párrafo 3 y 1, *b)* de la regla 4.5» a continuación de las palabras «protección en materia de seguridad social». Entonces, el texto de la primera oración del párrafo 4 de la enmienda sería el siguiente:

Los Miembros deberán adoptar medidas acordes con sus circunstancias nacionales para proporcionar la protección en materia de seguridad social mencionada en los párrafos 3 y 1, *b)* de la regla 4.5 a toda la gente de mar que tenga residencia habitual en su territorio.

323. Esta subenmienda recibió el apoyo de los miembros gubernamentales de Dinamarca, Finlandia, Noruega y Polonia.

324. El Grupo de la Gente de Mar manifestó que la subenmienda presentada no parecía facilitar el consenso en la Comisión. La posición del Grupo de la Gente de Mar recibió el apoyo del Grupo de los Armadores, que sugirió que la discusión debería proseguir sobre la base del proyecto recomendado porque permitía que los gobiernos gozasen de cierta flexibilidad, por ejemplo, mediante la referencia que figura en su párrafo 3 a las «circunstancias nacionales» de los Estados Miembros. Los miembros gubernamentales de Japón, Filipinas y Turquía también se opusieron a la propuesta de subenmienda.

325. El miembro gubernamental de Bahamas manifestó su preocupación respecto de la enmienda presentada al párrafo 1 porque, en su opinión, las prestaciones de invalidez incluían las prestaciones por discapacidad, que implicaban un compromiso a largo plazo y que, por lo tanto, los Estados de abanderamiento tendrían dificultades en proporcionar. Además, en el apartado *a)* del párrafo 1 de la propuesta de enmienda se expresa que abarca las prestaciones enumeradas «en la medida en que complementen, extiendan o reemplacen» la protección proporcionada de conformidad con las reglas 4.1 y 4.2. Debería explicarse la manera en que el Estado de abanderamiento puede proporcionar tales

prestaciones. El miembro gubernamental de Bahamas recibió el apoyo de los miembros gubernamentales de Japón y Panamá.

- 326.** La miembro gubernamental de Dinamarca explicó que el texto del apartado *a)* del párrafo 1 de la enmienda presentada debía ser interpretado teniendo en cuenta los párrafos 3 y 4. Resaltó el hecho de que no se exigiría a los Estados Miembros que establecieran nuevos regímenes de seguridad social para la gente de mar, sino solamente que aplicaran las leyes en materia de seguridad social vigentes que los preceptuaban.
- 327.** Los miembros gubernamentales de Italia y España apoyaron la enmienda presentada, aduciendo que en el proyecto recomendado no se definían en forma suficientemente clara las responsabilidades del Estado de abanderamiento ni las del Estado de residencia.
- 328.** El miembro gubernamental de Panamá se inclinó por el proyecto recomendado, si bien era necesario que dicho texto contase con una mayor precisión respecto del reparto de responsabilidades entre el Estado de abanderamiento y el Estado de residencia. La miembro gubernamental de Egipto también apoyó la conservación del proyecto recomendado.
- 329.** Los miembros gubernamentales de Francia y los Estados Unidos dijeron que si no se alcanzaba consenso respecto de la propuesta de enmienda, apoyarían el proyecto recomendado.
- 330.** La representante del Secretario General dijo que la enmienda presentada suprimía la referencia que se hace en el párrafo 3 del proyecto recomendado a los Estados Miembros que pueden cumplir sus obligaciones, por ejemplo, a través de acuerdos multilaterales y bilaterales. Dicha representante hizo hincapié en que el objetivo de la disposición era permitir que los Estados compartieran las cargas financieras, y se preguntó por qué se había omitido dicha cuestión en la enmienda presentada.
- 331.** En respuesta al interrogante planteado, el miembro gubernamental de Noruega explicó que sería imposible que su país celebrase acuerdos bilaterales con todos los países en cuestión, y por lo tanto, sería preferible que el convenio reglamentase el reparto de responsabilidades. La miembro gubernamental de Dinamarca hizo hincapié en la importancia de que los marinos supiesen en qué países estaban asegurados desde el inicio de su trabajo. En la propuesta de enmienda no se había conservado el texto al que había hecho referencia la representante del Secretario General porque lo que debía primar, respecto del reparto de responsabilidades entre los Estados, era la claridad y no la flexibilidad.
- 332.** La representante del Secretario General señaló que el Comité de Redacción había concluido que el hecho de indicar con mayor claridad el reparto de responsabilidades entre el Estado de abanderamiento y el Estado de residencia, como se había propuesto, plantearía dificultades adicionales en esferas respecto de las cuales ya se había llegado a un acuerdo. Teniendo en cuenta que el propósito de los autores de la enmienda presentada era aportar una aclaración en cuanto al reparto de las responsabilidades financieras, la oradora se preguntaba si dicha aclaración no constaba ya en los párrafos 3 y 4 del proyecto recomendado.
- 333.** La miembro gubernamental de Dinamarca insinuó que era posible llegar a una solución de compromiso entre la enmienda propuesta y el proyecto recomendado, y propuso una subenmienda según la cual se mantendría el texto del párrafo 1 de la enmienda presentada y se incluirían versiones modificadas de los párrafos 3 y 4 del proyecto recomendado. En ese caso, el texto rezaría así:

1. Las ramas que habrán de considerarse para lograr progresivamente una cobertura completa en materia de seguridad social de conformidad con la regla 4.5 son: la atención médica, las prestaciones de enfermedad, las prestaciones de desempleo, las prestaciones de vejez, las prestaciones por lesiones profesionales, las prestaciones familiares, las prestaciones de maternidad, las prestaciones de invalidez y las prestaciones de supervivencia. Las prestaciones correspondientes son:

- a) la atención médica relacionada con las tareas de la gente de mar, las prestaciones de enfermedad, las prestaciones de invalidez y las prestaciones de supervivencia en caso de lesiones profesionales, en la medida en que complementen, extiendan o reemplacen la protección proporcionada de conformidad con las reglas 4.1, sobre atención médica, y 4.2, sobre la responsabilidad del armador, así como con arreglo a otros títulos del presente convenio;
- b) la atención médica en todos los demás casos, las prestaciones de desempleo, las prestaciones de vejez, las prestaciones familiares, las prestaciones de maternidad, las prestaciones de invalidez y las prestaciones de supervivencia.

(Párrafo 3 del texto de la Oficina): Los Miembros deberán adoptar medidas acordes con sus circunstancias nacionales para proporcionar la protección en materia de seguridad social mencionada en el párrafo 1, *b) supra* a toda la gente de mar que tenga residencia habitual en su territorio. Esta responsabilidad podría cumplirse, por ejemplo, mediante la celebración de acuerdos bilaterales o multilaterales o de sistemas basados en cotizaciones. La protección resultante no deberá ser menos favorable que aquella de la que gozan los trabajadores en tierra que residen en su territorio.

(Párrafo 4 del texto de la Oficina): Las responsabilidades de los Miembros respecto de la gente de mar que trabaja en buques que enarbolan su bandera deberán incluir las previstas en las reglas 4.1 y 4.2 y las prestaciones complementarias consignadas en el párrafo 1, *a) supra*, [así como las inherentes a sus obligaciones generales en virtud de la legislación internacional].

- 334.** El miembro gubernamental del Japón señaló que, en la Reunión de expertos que se había celebrado en el mes de abril de 2004, se había alcanzado un consenso considerable en cuanto al texto, tal como quedaba reflejado en el proyecto recomendado, y se había llegado a la conclusión de que las prestaciones de larga duración debían ser responsabilidad de los Estados de residencia. Sin embargo, en el apartado *a)* del párrafo 1 de la enmienda presentada, las prestaciones de larga duración se asignaban al Estado de abanderamiento. El orador puso en guardia contra una enmienda que podía cambiar este equilibrio de responsabilidades, y fue respaldado por el miembro gubernamental de Bahamas, el cual se opuso a la subenmienda propuesta, y el miembro gubernamental del Reino Unido.
- 335.** La miembro gubernamental de Dinamarca estuvo de acuerdo en que la Reunión de expertos había asignado la responsabilidad del suministro de prestaciones de larga duración a el Estado de residencia, pero sostuvo que las prestaciones de enfermedad no se habían considerado prestaciones de larga duración. Los países autores de la enmienda presentada no consideraban, de ningún modo, que una división de las prestaciones según su duración fuera de utilidad. Preferían un reparto entre las prestaciones ligadas a la responsabilidad de los armadores, de las cuales debía encargarse el Estado de abanderamiento, y las prestaciones cuya responsabilidad debía incumbir al Estado de residencia, como las prestaciones familiares.
- 336.** Un experto de la OIT en seguridad social aclaró que, según la terminología empleada en la OIT, se hablaba de prestaciones de invalidez para referirse a las prestaciones de enfermedad de larga duración, y éstas se incluían en las nueve ramas de la seguridad social que abarcaba al Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102). Aunque las «prestaciones de invalidez» no eran una de las nueve ramas, figuraban entre las prestaciones de larga duración que en el Convenio se consideraban derivadas de las lesiones profesionales.

-
- 337.** El miembro gubernamental de Noruega indicó que, de esta explicación, se desprendía que el uso del término «prestaciones de enfermedad» permitiría obtener la flexibilidad solicitada por algunos delegados. Por su parte, el miembro gubernamental del Japón se preguntó si, habida cuenta de que la OIT clasificaba las prestaciones de invalidez como responsabilidades de larga duración, los Estados de abanderamiento estarían preparados para asumir semejantes responsabilidades.
- 338.** El Vicepresidente de los armadores indicó que, si en la legislación nacional se recogían definiciones distintas de las de la OIT, las inquietudes de los Gobiernos con respecto a los términos empleados en el Convenio eran legítimas.
- 339.** El miembro gubernamental de Dinamarca, en representación de los patrocinadores de la enmienda original, propuso otra subenmienda al párrafo 4 del texto proyecto recomendado, para que se incluyesen las palabras «de conformidad con sus circunstancias nacionales», y se armonizara así el texto con el del párrafo 3.
- 340.** En respuesta a la petición formulada por el Grupo de la Gente de Mar para que se aclarasen las consecuencias que la inserción de la frase «de conformidad con sus circunstancias nacionales» podría traer aparejadas, la representante del Secretario General declaró que esa frase aparecía en los instrumentos para tener en cuenta los diferentes grados de desarrollo alcanzados por los países. A su juicio, la frase «de conformidad con la legislación y la prácticas nacionales» sería una versión más apropiada para el contexto de la norma, dado que se trataba de repartir las responsabilidades entre los Estados de abanderamiento y los Estados de residencia y no entre los Estados que tuvieran diferentes grados de desarrollo. La oradora también confirmó, en respuesta a otra petición formulada por el Grupo de la Gente de Mar que, en caso de que la Comisión adoptase la enmienda original o la subenmienda, no sería necesario realizar otras enmiendas a la norma.
- 341.** El miembro gubernamental del Japón, con el apoyo del miembro gubernamental de Bahamas, se opuso a la propuesta de enmienda con su respectiva subenmienda. Dicho miembro gubernamental señaló a la Comisión las disposiciones del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102) y del Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165) en relación con el texto del proyecto recomendado. En ambos convenios se hace referencia a las mismas nueve ramas de la seguridad social. Sin embargo, si bien la enmienda presentada, consagra esas nueve ramas en su oración inicial, las divide en apartados *a*) y *b*) utilizando una redacción diferente, lo que crea confusión. El miembro gubernamental del Japón adujo que el texto propuesto para el apartado *a*) del párrafo 1 debería ser estructurado sobre la base de las contingencias que figuran en la parte relativa a las «prestaciones en caso de accidente de trabajo y de enfermedad profesional» del Convenio núm. 102. A su juicio, la propuesta alteraba innecesariamente el equilibrio alcanzado en la Reunión de expertos que se había celebrado en abril de 2004. El miembro gubernamental de Bahamas añadió que el texto de la enmienda podría dar lugar a diversas interpretaciones, y recomendó que se volviera al texto original de la Oficina. Advirtió también acerca del problema que plantearía la palabra «supervivencia», que tiene significados opuestos según se trate de la legislación de la seguridad social o de la terminología empleada habitualmente en el sector marítimo. En el proyecto de convenio se utilizaba esa palabra en ambos sentidos, y ello requeriría una aclaración.
- 342.** La miembro gubernamental de Dinamarca explicó que la confusión era comprensible y se derivaba de la redacción de la *Regla 4.2 – Responsabilidad del armador* y la *Norma A4.2 – Responsabilidad del armador*, puesto que algunas partes de tales disposiciones figuraban aún entre corchetes hasta tanto no se dispusiese de los resultados de las deliberaciones del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT. Por lo tanto, algunas partes del texto de la norma A4.5 eran prestaciones complementarias a lo que se ofrecería en la regla 4.2 y la

norma A4.2. En un intento de garantizar la coherencia con las demás partes del proyecto recomendado, la oradora dijo ser consciente de que el texto no era coherente con el Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102) y adujo que sería posible utilizar el texto tradicional de dicho convenio, si se consideraba que era preferible.

- 343.** En respuesta a la petición formulada por la miembro gubernamental de Dinamarca para que se esclareciesen aún más las ramas abarcadas por el Convenio núm. 102 y, en especial, la rama correspondiente a las prestaciones en caso de accidente de trabajo y enfermedad profesional, un experto en seguridad social de la OIT dijo que el Convenio núm. 102 abarca y define las nueve ramas de la seguridad social. Una de esas nueve ramas es la correspondiente a las prestaciones en caso de accidente de trabajo y enfermedad profesional, tal como se define en el artículo 32 del Convenio núm. 102. Esta rama cubre cuatro riesgos, todos ellos en razón de un accidente de trabajo o una enfermedad profesional: el primero es el estado mórbido y se refiere a las prestaciones de atención médica; el segundo es la incapacidad para trabajar, que corresponde a las prestaciones de enfermedad de breve duración; el tercero se refiere a las prestaciones de invalidez de largo plazo, y el cuarto a las prestaciones de supervivencia. Estas prestaciones corresponden a las prestaciones enumeradas en el apartado *a)* del párrafo 1 de la enmienda presentada. Además, en el apartado *a)* de su párrafo 1, la enmienda presentada abarca las prestaciones generales de enfermedad porque, según lo previsto en los contratos de trabajo de la gente de mar, una enfermedad general también constituye una enfermedad de origen profesional. El apartado *b)* del párrafo 1 de la enmienda presentada abarca las otras ramas a que se hace mención en el Convenio núm. 102 que no son de carácter profesional.
- 344.** El miembro gubernamental del Reino Unido sugirió que lo que sembraba cierta confusión entre los miembros de la Comisión era que no se habían entendido correctamente las disposiciones que complementan las responsabilidades del armador. No se pretendía elaborar disposiciones que impusieran una responsabilidad ilimitada, sino que dicha responsabilidad habría de basarse en las cotizaciones al seguro; el propósito de la enmienda era asegurar que se proporcionarían las prestaciones únicamente a aquellos individuos que cumplieran el requisito de estar asegurados. Sin embargo, habida cuenta de que algunos Estados Miembros estarían en condiciones de proporcionar prestaciones complementarias de seguros a toda la gente de mar y no solamente a los residentes, era necesario elaborar un texto que reconociera esa diversidad de situaciones.
- 345.** El Grupo de la Gente de Mar pidió al miembro gubernamental del Reino Unido que le confirmara si su declaración tenía el mismo sentido que la enmienda presentada, es decir, que la responsabilidad del Estado de abanderamiento se limitaría tan sólo a complementar las responsabilidades asumidas por los armadores únicamente en relación con las personas aseguradas que fueran residentes en el Estado de abanderamiento. El miembro gubernamental del Reino Unido confirmó que así debía entenderse.
- 346.** El miembro gubernamental de los Países Bajos declaró que el Estado de abanderamiento debía proporcionar por medio de la legislación nacional las prestaciones complementarias de las que asumía el armador en virtud de la responsabilidad adquirida. El propósito del apartado *a)* del párrafo 1 de la enmienda presentada era ofrecer cobertura a toda la gente de mar que se encontrara en el buque del Estado de abanderamiento independientemente de su lugar de residencia, mientras que, en el apartado *b)* de ese mismo párrafo, se consagraba el principio del Estado de residencia.
- 347.** La representante del Secretario General explicó que en el proyecto recomendado del convenio refundido sobre el trabajo marítimo se había procurado elaborar un texto que reflejase todas las circunstancias nacionales. Se lo había formulado con el propósito de asegurar que fuese pertinente para todos los regímenes. Quedaba claro que los gobiernos no estaban preparados para establecer un régimen especial de seguridad social para la

gente de mar en razón de la naturaleza propia de los regímenes de seguridad social. El texto de la Oficina se fundaba en los principios siguientes: i) la gente de mar debería contar con una protección que abarque al menos, tres ramas de la seguridad social; ii) el Estado de abanderamiento tiene ciertas responsabilidades; iii) la responsabilidad por los principales componentes de la seguridad social debería transferirse al Estado de residencia. Si bien reconoció que el párrafo 1 de la norma A4.5 podría no ser tan claro como lo deseaban los Miembros respecto de las prestaciones de corto y de largo plazo, la oradora declaró que dicho párrafo representaba un delicado equilibrio.

- 348.** El miembro gubernamental de Francia, con el apoyo del miembro gubernamental del Japón, propuso que la Comisión adoptase el texto recomendado, puesto que parecía que la enmienda presentada no lograba reunir un consenso ni esclarecía la situación.
- 349.** La miembro gubernamental de Dinamarca, en representación de los patrocinadores de la enmienda, dijo que seguían considerando que dicha enmienda constituía el enfoque más adecuado para esclarecer la cuestión de las respectivas responsabilidades. No obstante, convinieron en retirar la enmienda, quedando entendido que mantenían sus reservas respecto del texto de la Oficina. Pidieron a los miembros de la Comisión que reflexionasen sobre tales preocupaciones, puesto que posiblemente se plantearían nuevamente durante las próximas discusiones que se llevarían a cabo en la Conferencia.
- 350.** Por lo tanto, la Comisión volvió al texto de los párrafos 1 a 4 del proyecto recomendado.

Párrafo 1

- 351.** El Grupo de los Armadores presentó una enmienda para que, en el primer párrafo de la norma A4.5, se sustituyeran las palabras «que complementen» por las palabras «que tomen en cuenta». El Vicepresidente de los armadores reconocía la necesidad de asegurar la observancia, y esta enmienda estaba encaminada a ayudar a los gobiernos a ratificar el convenio refundido, ya que parecía que las palabras «que complementen» causaban alguna dificultad. Tras haber explicado el propósito de la enmienda presentada, el orador retiró la enmienda, habida cuenta del escaso tiempo de que disponía la Comisión, y en la inteligencia de que su Grupo volvería a plantear esta cuestión en la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo.

Párrafo 3

- 352.** El Grupo de los Armadores propuso que se suprimiera la palabra «complementaria» del párrafo 3 de la norma A4.5, por considerar que era redundante.
- 353.** La representante del Secretario General indicó que esta palabra daba mayor realce al texto. Seguidamente, remitió a los delegados al párrafo 6 del Addendum a la Lista de comentarios al proyecto recomendado de convenio sobre el trabajo marítimo, relativo a la regla 4.5: Seguridad social, en el cual se indicaba que la palabra «complementaria» se había incluido en el texto para abarcar la protección que iba más allá de la responsabilidad de los armadores prevista en virtud de las reglas 4.1 y 4.2.
- 354.** El Vicepresidente de los armadores expresó su acuerdo con la representante del Secretario General, y advirtió que los Estados podían tener responsabilidad en cuanto al suministro de una protección complementaria en materia de seguridad social que rebasara la responsabilidad de los armadores, más limitada. Por lo tanto, el Grupo de los Armadores retiró el cambio propuesto.

Nuevo párrafo después del párrafo 3

- 355.** Los miembros gubernamentales de Alemania, Bélgica, Dinamarca, Grecia y Países Bajos presentaron una propuesta con la finalidad de que, después del párrafo 3, se añadiera el nuevo párrafo siguiente:

No obstante lo dispuesto en el párrafo 3 *supra*, los Miembros podrán determinar, mediante acuerdos bilaterales y multilaterales y mediante disposiciones adoptadas en el marco de las organizaciones de integración económica regional, otras reglas sobre la legislación en materia de seguridad social a que esté sujeta la gente de mar.

- 356.** Al presentar esta propuesta, el miembro gubernamental de los Países Bajos explicó que su propósito era, en primer término, garantizar que las disposiciones del convenio no interfirieran con la libre circulación de las personas en la Unión Europea y, en segundo término, salvaguardar la reglamentación sobre la coordinación de la seguridad social entre los Estados miembros de la Unión Europea.

- 357.** El Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar apoyaron, en principio, esta propuesta. El Vicepresidente de los armadores sugirió que se estudiara la posibilidad de añadir este nuevo texto al párrafo 3. La Secretaria del Grupo de la Gente de Mar preguntó si el nuevo texto tendría alguna clase de repercusión en las otras disposiciones de la norma. La representante del Secretario General dijo que no y, seguidamente, propuso que la disposición constase en un párrafo aparte porque el párrafo 3 ya era bastante extenso. Propuso además algunas pequeñas modificaciones al texto en aras de una mayor claridad.

- 358.** La Comisión adoptó el nuevo párrafo siguiente, que se insertaría después del párrafo 3:

No obstante la atribución de responsabilidades con arreglo al párrafo 3 *supra*, los Miembros podrán determinar, mediante acuerdos bilaterales y multilaterales y mediante disposiciones adoptadas en el marco de las organizaciones de integración económica regional, otras reglas sobre la legislación en materia de seguridad social a que esté sujeta la gente de mar.

Párrafo 4

- 359.** El Grupo de la Gente de Mar propuso que se ampliara el texto del párrafo 4 de la norma A4.5 para que incluyera también referencias a otras disposiciones pertinentes del convenio, comprendidos los Títulos 2 y 5.
- 360.** El Vicepresidente de los armadores sostuvo que el párrafo se había incluido junto con las disposiciones del convenio relativas a la protección en materia de seguridad social, por lo que se limitaba a describir las responsabilidades que tenían los Estados Miembros con respecto a la protección en materia de seguridad social de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolaban sus banderas.
- 361.** La representante del Secretario General aclaró que en el párrafo no se identificaban de forma exhaustiva las disposiciones del proyecto de convenio a las cuales se refería. Por consiguiente, abarcaba otras disposiciones pertinentes del Código.
- 362.** El miembro gubernamental de Bahamas preguntó si la inclusión del párrafo 4 resultaba justificada, puesto que la repetición de las disposiciones en documentos jurídicos podía dar lugar a problemas de interpretación.
- 363.** La representante del Secretario General explicó que la finalidad de la referencia específica hecha en el párrafo 4 a las reglas 4.1 y 4.2 no era simplemente la repetición. Estas reglas se habían incluido en las disposiciones relativas a la seguridad social para establecer un

vínculo entre la protección a corto plazo brindada por los armadores, acerca de la cual ya había acuerdo, y la protección a más largo plazo de la que eran responsables los gobiernos.

- 364.** El Vicepresidente de los armadores coincidió en que, como esta parte del texto atribuía responsabilidades a los gobiernos en lo que respectaba a la cobertura a largo plazo, además de garantizar que los armadores cumplieran sus obligaciones, era apropiado incluirla en el texto.

Párrafo 5

- 365.** El miembro gubernamental de Francia presentó por escrito una propuesta encaminada a sustituir el párrafo 5 del proyecto recomendado por el texto siguiente:

Todo Miembro deberá cerciorarse de que la gente de mar que trabaja a bordo de buques que enarbolan su bandera esté amparada por la protección prevista en el párrafo 1 de la regla 4.5, conforme al presente Convenio, ya sea dicha protección otorgada por la legislación del Estado de residencia de la gente de mar, por la legislación del Estado de abanderamiento o en virtud de otras disposiciones.

- 366.** El miembro gubernamental de Francia explicó que la propuesta pretendía aportar mayor claridad al texto y garantizar que un Estado de abanderamiento no pudiera eludir su responsabilidad respecto a los buques que enarbolaban su bandera. Mediante esta propuesta se pretendía garantizar que el Estado de abanderamiento asumiría responsabilidades de control. Se pretendía también evitar el uso de pabellones de conveniencia y proporcionar flexibilidad en cuanto al tipo de estipulaciones que podían establecerse.
- 367.** El Vicepresidente de los armadores se opuso a la propuesta por considerar que ésta se apartaba del mandato de la Comisión, no podía aplicarse, reduciría las posibilidades de ratificación y planteaba cuestiones en materia de soberanía que ya se habían debatido en el contexto de la contribución hecha por el Grupo de la Gente de Mar a la discusión sobre la propuesta presentada por el miembro gubernamental de los Países Bajos. Además, resultaría inapropiado que un Gobierno interfiriera en el proceso de negociación colectiva de otro país.
- 368.** El Grupo de la Gente de Mar y los miembros gubernamentales de Argelia, Argentina, Brasil, Canadá, España, Filipinas, Italia, Túnez y Turquía apoyaron en general la propuesta presentada por el miembro gubernamental de Francia. El miembro gubernamental de Túnez declaró que su Gobierno apoyaba la propuesta porque consideraba que tenía en cuenta las diferentes maneras en que los Estados proporcionan a la gente de mar protección en materia de seguridad social, y depara suficiente flexibilidad para que dicha protección sea suministrada por el Estado de residencia, con arreglo a la legislación del Estado de abanderamiento o en virtud de otras disposiciones. En su opinión, esto facilitaría a la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones el conocimiento del instrumento jurídico adoptado por cada Estado Miembro para otorgar a la gente de mar protección en materia de seguridad social. La miembro gubernamental de la Argentina manifestó que la propuesta permitiría lograr una cobertura más amplia y dar mayor flexibilidad a las disposiciones. Además, las personas que trabajaban juntas a bordo de un buque debían estar amparadas por la seguridad social.
- 369.** El miembro gubernamental de Filipinas sugirió que se sustituyera la referencia hecha en la propuesta a la regla 4.5 por una referencia a la norma A4.5.
- 370.** La miembro gubernamental de Italia apoyó la propuesta en líneas generales, y preguntó de qué forma semejante sistema podría aplicarse y controlarse en la práctica. Los miembros gubernamentales de Bahamas, Chipre, Dinamarca, España, Japón y Liberia reiteraron este

motivo de preocupación. El miembro gubernamental de Bahamas sostuvo que, si bien el Estado de abanderamiento era responsable de lo que sucedía a bordo de un buque, no podía ser responsable de lo que ocurría en otro país.

- 371.** El miembro gubernamental de Dinamarca expresó su acuerdo con la intención subyacente del texto propuesto, pero señaló que las cuestiones referentes a la supervisión y al control de la aplicación ya se abordaban en otra Comisión con arreglo a lo dispuesto en el Título 5 del proyecto recomendado.
- 372.** El miembro gubernamental de Malta manifestó su preferencia por la norma A4.5 del proyecto recomendado.
- 373.** El miembro gubernamental de Francia sugirió que el texto propuesto se incluyera en otra parte distinta del párrafo 5 de la norma A4.5, y propuso que la Oficina estudiara la cuestión del sitio apropiado. La supervisión y el control siempre eran cuestiones complejas, pero constituirían una parte fundamental en caso de controlarse la aplicación del convenio. No era insensato esperar que los Estados de abanderamiento verificaran la correspondiente legislación en vigor, o adoptaran otras disposiciones pragmáticas con los armadores a fin de comprobar la información existente sobre la cobertura en materia de seguridad social. Una prueba documental de la cobertura podía constituir un primer nivel de control, siendo necesario un segundo nivel de control sólo en caso de presentarse quejas.
- 374.** La Vicepresidenta de la gente de mar indicó que el texto propuesto era flexible. Asimismo, señaló que la supervisión se abordaba en el Título 5 del proyecto recomendado, y que el Título 2 hacía referencia a los acuerdos de empleo, incluidos los relativos a las prestaciones de seguridad social, además de dar vías prácticas para controlar la protección en materia de seguridad social. El Grupo de la Gente de Mar señaló que, si bien estaba de acuerdo con la opinión de los armadores de que el Estado de abanderamiento no podía inmiscuirse en la soberanía del Estado de residencia, incluso en lo que se refería a las cuestiones de negociación colectiva, muchos países ya se encontraban vinculados por medio de acuerdos bilaterales e internacionales sobre protección social. La oradora se refirió asimismo al artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, en la cual se reconocía que únicamente los Estados de abanderamiento tenían competencia sobre sus buques.
- 375.** El Vicepresidente de los armadores se refirió también a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y declaró que, en aquellos casos en que se produjera una supuesta violación del artículo 94, el asunto podría remitirse a la jurisdicción competente en virtud de lo dispuesto en dicha Convención, por lo que no era necesario tratarlo en el marco de ese debate.
- 376.** El miembro gubernamental de Francia afirmó que en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se prevé que todo Estado ejercerá su jurisdicción en cuestiones sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón.
- 377.** El miembro gubernamental del Reino Unido declaró que la referencia hecha en la propuesta a «o en virtud de otras disposiciones» era demasiado vaga. Tomó nota de que el Grupo de la Gente de Mar había anunciado que también presentaría una propuesta sobre el control, motivo por el cual el orador sugería que, antes de debatir más extensamente la propuesta presentada por el miembro gubernamental de Francia, la Comisión aguardara la presentación del texto. La Comisión estuvo de acuerdo en aplazar su discusión sobre el párrafo 5 de la norma A4.5.
- 378.** El representante de la Comisión Europea informó a la Comisión que los Estados miembros de la Unión Europea tenían la intención de proponer una modificación de la norma A4.5, y

ello con el objetivo de evitar que hubiera divergencias entre el proyecto de convenio y la legislación de la Comunidad Europea relativa a la coordinación de los regímenes de seguridad social. En virtud de esta legislación, las leyes aplicables a la gente de mar con libertad de circulación dentro de la Unión Europea eran las del Estado de abanderamiento. El texto de la norma A4.5 planteaba un problema a los Estados miembros de la Unión Europea, puesto que contemplaba la responsabilidad compartida entre el Estado de abanderamiento y el Estado de residencia. A los Estados miembros les resultaría difícil ratificar un proyecto de convenio que podía considerarse se apartaba de la legislación de la Unión Europea, motivo por el cual estos Estados tenían la intención de proponer una enmienda que regulara la relación entre el proyecto de convenio y dicha legislación.

- 379.** El Vicepresidente de los armadores declaró que, en principio, el proyecto de convenio debía recoger la inquietud expresada por el representante de la Comisión Europea.
- 380.** El miembro gubernamental del Reino Unido expresó su acuerdo con el representante de la Comisión Europea y añadió que la regla 4.5 planteaba dificultades que no afectaban sólo a los Estados miembros de la Unión Europea, sino que se hacían extensivas a otros países, incluidos los del Espacio Económico Europeo, así como a aquellos países que habían suscrito acuerdos bilaterales con Estados miembros de la Unión Europea.
- 381.** Los miembros gubernamentales de Alemania y Francia compartían asimismo las inquietudes manifestadas por el representante de la Comisión Europea.
- 382.** El miembro gubernamental de Francia aceptó las dudas manifestadas respecto de la viabilidad de la propuesta que había presentado anteriormente. Respondió que la legislación de los principales Estados proveedores de mano de obra era bien conocida y que los armadores sabrían si dichas leyes ofrecían o no protección a los marinos. Además, esa protección se podría hacer efectiva mediante un seguro privado y no se la debería proporcionar necesariamente en el marco del sistema establecido por la ley.
- 383.** El Vicepresidente de los armadores dijo que el párrafo 5 del proyecto recomendado exigía que los Estados Miembros «tomen en consideración» las distintas maneras en que se proporcionarían a la gente de mar prestaciones comparables, pero que la enmienda presentada dispone que «deberán garantizar» la protección, convirtiéndola en obligatoria. Se opuso al cambio propuesto porque obstaculizaría la amplia ratificación del convenio e impediría su aplicación efectiva.
- 384.** El Grupo de la Gente de Mar apoyó la enmienda presentada. En su opinión, la frase «deberán garantizar» no era incoherente, puesto que los Estados de abanderamiento están sujetos al mismo nivel de obligación en virtud de las reglas 4.1 y 4.2.
- 385.** El miembro gubernamental del Japón manifestó su profunda preocupación por el hecho de que los marinos residentes en los Estados que no hubieran ratificado el Convenio se verían impedidos de trabajar en los buques que enarbolaban la bandera de los Estados que sí lo hubieran ratificado, lo cual no constituía un trato equitativo para la gente de mar. El miembro gubernamental de Bahamas no apoyó la propuesta por la misma razón. También se opusieron a dicha propuesta los miembros gubernamentales de Alemania, Chipre, Dinamarca, Egipto, Estados Unidos, Filipinas, Malta, Reino Unido y Federación de Rusia.
- 386.** La miembro gubernamental de la Argentina apoyó la propuesta de modificación por entender que mejoraba la protección social de la gente de mar. Recibió el apoyo de los miembros gubernamentales de Canadá, España, Italia, México, Noruega y Turquía.
- 387.** En respuesta a las preocupaciones manifestadas sobre la forma como el Estado de abanderamiento determinaría la protección en materia de seguridad social de la gente de

mar, el Grupo de la Gente de Mar señaló a la Comisión el párrafo 4, *h*) de la norma A2.1 (Acuerdos de empleo de la gente de mar), en el que se exige que los Estados Miembros deberán garantizar que en todos los acuerdos de empleo de la gente de mar se especifiquen las prestaciones de la seguridad social que el armador deberá proporcionar.

- 388.** El miembro gubernamental de Alemania formuló la objeción de que los Estados no podían confiar en semejante declaración, sino que debían confirmar el cumplimiento de las condiciones de seguro.

Párrafo 6

- 389.** El Grupo de los Armadores propuso que se suprimiera la referencia a «convenios de negociación colectiva» del párrafo 6 de la norma A4.5, por considerar que debían tener total libertad para negociar. Pero les interesaba oír las opiniones de otros delegados al respecto.
- 390.** La Vicepresidenta de la gente de mar indicó que el Título 2 (Condiciones de empleo) hacía referencia a los convenios de negociación colectiva, por lo que era apropiado mencionarlos en el párrafo 6.
- 391.** La representante del Secretario General añadió que, en el artículo IV del convenio, los convenios colectivos figuran entre los medios empleados para dar cumplimiento a las disposiciones del convenio en estudio.
- 392.** Los miembros gubernamentales del Canadá, Egipto, Francia, Reino Unido, Túnez y Turquía se manifestaron a favor de mantener el texto del proyecto recomendado. La Presidenta tomó nota del amplio apoyo dado a esta propuesta.

Párrafo 7

- 393.** La miembro gubernamental de Dinamarca propuso que se sustituyera el texto del párrafo 7 por el texto siguiente:

En la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales, los Miembros deberán tratar de colaborar por medio de acuerdos bilaterales o multilaterales para velar por la conservación de los derechos en materia de seguridad social adquiridos, o en curso de adquisición, de toda la gente de mar, independientemente de su lugar de residencia.

- 394.** La miembro gubernamental de Dinamarca dijo que su Gobierno preveía la existencia de problemas con respecto al principio de la conservación de los derechos adquiridos y la necesidad de disponer de pautas más precisas sobre la forma de aplicar esta disposición. El texto parecía exigir que los Estados Miembros velaran por la conservación de los derechos en materia de seguridad social adquiridos, o en curso de adquisición, independientemente del Estado de residencia. Ello planteaba dificultades en virtud de lo dispuesto en la legislación danesa, en particular en lo relativo a las prestaciones familiares, las prestaciones de vejez y las pensiones por jubilación anticipada, todas las cuales se financiaban con cargo a los impuestos generales y de las que sólo podían beneficiarse las personas residentes en Dinamarca. El párrafo 7 permitiría que estas prestaciones fueran «exportadas» a la gente de mar que hubiera trabajado a bordo de un buque danés pero que, ulteriormente, hubiera obtenido la residencia en otro país. Ello provocaría dificultades en sistemas como los existentes en Dinamarca, que no se financiaban mediante cotizaciones, y dificultaría la aplicación del convenio. El principio de la conservación de los derechos adquiridos debía estipularse, en cambio, en los acuerdos bilaterales o multilaterales. Los miembros gubernamentales de Alemania, Egipto y Reino Unido, así como el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar, respaldaron esta propuesta.

395. Se acordó transmitir la siguiente conclusión al Comité de Redacción:

La Comisión debatió la propuesta danesa sobre el párrafo 7. La intención de esta propuesta era garantizar que, independientemente del hecho de que un régimen de seguridad fuera contributivo o no, la disposición debía formularse de modo tal que la obligación de los Miembros fuese colaborar por medio de acuerdos bilaterales o multilaterales para velar por la conservación de los derechos en materia de seguridad social de toda la gente de mar, cualquiera que fuese su lugar de residencia. La disposición debía formularse en términos más generales para abarcar todos los tipos de regímenes.

396. El Comité de Redacción propuso que se sustituyera el párrafo 7 por el texto siguiente:

En la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales, los Miembros deberán cooperar, a través de acuerdos bilaterales o multilaterales o mediante otros acuerdos, para garantizar la conservación de los derechos en materia de seguridad social, otorgados mediante regímenes contributivos o no contributivos, adquiridos o en curso de adquisición de toda la gente de mar, independientemente de su lugar de residencia.

397. La Comisión adoptó el texto preparado por el Comité de Redacción.

Pauta B4.5 – Seguridad social

Párrafo 5

398. La miembro gubernamental de Dinamarca presentó por escrito una propuesta cuya finalidad era reemplazar el párrafo 5 de la pauta B4.5 por el texto siguiente:

El requisito establecido en el convenio no debe interpretarse de manera tal que impida que un Miembro mantenga un principio con arreglo al cual la gente de mar esté cubierta por el Estado de abanderamiento en caso de accidente de trabajo o enfermedad de origen profesional.

399. La oradora expuso dos razones que sustentaban el texto propuesto. La primera de ellas se basaba en la existencia de dudas sobre el significado del párrafo que figura en el texto de la Oficina y que, según las explicaciones dadas por la Oficina, estaba encaminado a garantizar que el Estado de abanderamiento pudiera suministrar las prestaciones de manera flexible y en conformidad con su propia legislación. Sin embargo, era preciso aportar una mayor claridad al texto porque, si se lo leía más detenidamente, daba la impresión de que su objetivo era obligar a los Estados a proporcionar a la gente de mar que residía fuera de sus territorios unas prestaciones similares a las que recibía la gente de mar que residía en su territorio. Además, el párrafo 3 de la norma 4.5 y la regla 4.5 en su totalidad eran la base en la que se fundaba el principio de la responsabilidad del Estado de residencia, que, en su opinión, no cabía aplicar.

400. El Vicepresidente de los armadores tomó nota de que en la propuesta se hacía referencia a los accidentes de trabajo y las enfermedades de origen profesional, e hizo hincapié en que éstas eran dos esferas en las que los armadores tanto como el Estado de abanderamiento deberían tener algún tipo de responsabilidad.

401. La Vicepresidenta de la gente de mar dijo que su Grupo no impugnaba la inclusión del texto propuesto por el miembro gubernamental de Dinamarca en el párrafo 5, pero no estaba de acuerdo en que dicho texto reemplazase a todo el párrafo.

402. El miembro gubernamental de Bahamas indicó que las disposiciones del párrafo 5 se superponían parcialmente a las de la norma A4.2 (Responsabilidad del armador), en especial el párrafo 1, que establece la responsabilidad del Estado de abanderamiento de

supervisar las obligaciones del armador. Quizá sería posible suprimir el párrafo 5 de la pauta B4.5 y conservar la norma A4.2.

- 403.** La Vicepresidenta de la gente de mar se opuso a que se suprimiera dicho párrafo, ya que la seguridad social es complementaria de la responsabilidad del armador, que puede perdurar solamente durante un plazo limitado.
- 404.** El Vicepresidente de los armadores hizo hincapié en que los armadores no estaban preparados para asumir bajo su responsabilidad el suministro de una protección de largo y mediano plazo, como, por ejemplo, la prestación de jubilación. La inserción del párrafo 5 tampoco añadiría ningún elemento importante al proyecto de convenio, por lo que debería ser suprimido.
- 405.** El Grupo de la Gente de Mar tomó nota de que la Comisión se estaba apartando de su objetivo al entablar un debate sobre una materia que estaba en estudio en el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. La Comisión no debería inmiscuirse en la labor de ese Grupo Mixto.
- 406.** El Grupo de la Gente de Mar propuso que el texto del párrafo 5 fuese transferido a la norma A4.5, habida cuenta de su importancia fundamental para la gente de mar, e instó a la Comisión a reforzar las funciones de supervisión y control que desempeñaba el Estado de abanderamiento. El Grupo recibió el apoyo de las miembros gubernamentales de Argentina e Italia.
- 407.** El Vicepresidente de los armadores se opuso a la propuesta de transferir el párrafo 5, puesto que ello podía restar posibilidades a la ratificación del convenio. Los miembros gubernamentales de Alemania, Bahamas, Filipinas, Japón y Reino Unido también expresaron su desacuerdo con la propuesta. La miembro gubernamental de Dinamarca se opuso a la propuesta, por considerar que ésta plantearía problemas a aquellos países en los que la seguridad social se financiaba con cargo a la imposición general, en lugar de mediante cotizaciones.
- 408.** El miembro gubernamental de Noruega opinaba que el párrafo 5 resultaba anticuado, en una época en que la mayor parte de la gente de mar no residía en el Estado de abanderamiento de los buques y cuyas condiciones de empleo no guardaban ninguna clase de relación con las que se aplicaban a los residentes del Estado de abanderamiento; por este motivo, dicho párrafo debería ser suprimido. El orador fue respaldado por los miembros gubernamentales de Alemania, Bahamas, Chipre, Dinamarca y Japón.
- 409.** En respuesta a una aclaración solicitada por el miembro gubernamental de los Países Bajos, la representante del Secretario General hizo referencia al párrafo 7 del Addendum a la Lista de comentarios, en el cual se indicaba que el párrafo 5 complementaba el párrafo 4 de la norma A4.5. La oradora explicó que el párrafo 5 ampliaba las obligaciones generales de los Estados de abanderamiento con arreglo al derecho internacional. El Grupo de los Armadores se refirió, en este sentido, al artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en virtud del cual la responsabilidad de las «cuestiones sociales» se atribuía al Estado de abanderamiento.
- 410.** En respuesta a una aclaración solicitada por el Vicepresidente de los armadores, la representante del Secretario General explicó que el propósito de la referencia a «circunstancias nacionales» era aportar una mayor flexibilidad, al reconocer que no resultaba factible para todos los países ampliar la cobertura de la gente de mar a fin de que ésta pudiera beneficiarse de todas las ramas de la seguridad social que se aplicaban a sus residentes.

-
- 411.** La Comisión decidió recomendar a la Comisión de Organización de Labores que el párrafo 5 permaneciera entre corchetes, que todas las opiniones expresadas por los delegados quedaran reflejadas en el informe, y que esta cuestión se remitiera a la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo.
- 412.** La Comisión de Organización de Labores reenvió el párrafo 5 a la Comisión con el pedido de que se volviese a examinar su texto y se adoptase una decisión al respecto.
- 413.** Los armadores reiteraron su posición en el sentido de que se debería suprimir el párrafo, y la gente de mar hizo hincapié en que estimaban que era de fundamental importancia y que deseaban que se lo ubicase en la Parte A del proyecto de convenio.
- 414.** La Comisión convino en informar a la Comisión de Organización de Labores que se podía avanzar más respecto de la discusión sobre el párrafo 5 debido a la escasez de tiempo.

Párrafo 6

- 415.** El Grupo de los Armadores propuso que se suprimiera el párrafo 6 de la pauta B4.5. El acuerdo de empleo era una cuestión que concernía a la gente de mar y los armadores, y no debería figurar en el proyecto de convenio.
- 416.** La Vicepresidenta de la gente de mar dijo que se debería conservar el párrafo 6. El acuerdo de empleo revestía suma importancia y el párrafo 6 garantizaba que la gente de mar tendría conocimiento de la protección a que tenía derecho en materia de seguridad social. Se había acordado dicho texto en la Reunión de expertos celebrada en el mes de abril de 2004 como una solución de transacción, y el párrafo 4, *h*) de la norma A2.1 (Acuerdos de empleo de la gente de mar) establecía que en dichos acuerdos debían figurar las prestaciones de protección de la salud y de seguridad social que el armador había de proporcionar a la gente de mar.

Palabras de clausura

- 417.** Al término de su discusión sobre el texto que figuraba entre corchetes y llaves en el Título 4 del proyecto recomendado, y salvo indicación de lo contrario, la Comisión conservaría la totalidad del texto encerrado entre corchetes o llaves que no había sido modificado. Suprimió luego los corchetes y las llaves. No examinó el resto del texto.
- 418.** La representante del Secretario General recordó el mandato encomendado a la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, a saber, examinar el proyecto refundido de convenio sobre el trabajo marítimo, recomendado por el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, así como proponer un texto con miras a la adopción del proyecto de convenio en la 94.^a reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo.
- 419.** La representante del Secretario General informó a los delegados acerca de la decisión adoptada por la Comisión de Organización de Labores, en virtud de la cual no se remitiría a la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo ningún texto encerrado entre corchetes o llaves. En su lugar, el texto entre corchetes respecto del cual la Comisión no había podido tomar una decisión sería suprimido del texto que adoptaría la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, y se aplicaría otro mecanismo con respecto al mismo. Ese mecanismo podría adoptar la forma de una reunión consultiva, que se llevaría a cabo sin costo alguno para la Oficina, y a la cual estarían invitados todos los gobiernos. Los propios interlocutores sociales determinarían el nivel de representación que considerasen necesario. El propósito de la reunión consultiva sería examinar los principales puntos que habían

suscitado divergencias de opinión. Al término de la reunión, la Oficina prepararía un texto revisado, que se presentaría a todos los Miembros para que éstos pudieran formular comentarios antes de transmitirlo a la reunión marítima de la Conferencia.

420. El Vicepresidente de los armadores y la Vicepresidenta de la gente de mar expresaron su agradecimiento a la Presidenta por la excelente forma en que condujo la reunión; a la Secretaría por su ayuda y apoyo, y a los delegados de los gobiernos por haber aportado su experiencia y pericia. Ambos reconocían los importantes avances logrados por la Comisión, más aún teniendo en cuenta la cantidad considerable de texto respecto del cual se había llegado a un consenso, y anhelaban reunirse en un futuro con un espíritu de colaboración.

421. La Presidenta agradeció a los delegados su intercambio de opiniones, que se había caracterizado por la franqueza y la honradez, y elogió a la Comisión por haber alcanzado un importante grado de consenso con respecto a un tema polémico y a un texto complejo. Asimismo, agradeció a la Oficina que hubiera brindado apoyo y ayuda a la Comisión, contribuyendo de este modo a su éxito.

Ginebra, 23 de septiembre de 2004.

(Firmado) F. A. Elhamid,
Ponente.