
ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO
Programa de Actividades Sectoriales

Informe final

Grupo de trabajo tripartito de alto nivel
sobre las normas relativas al trabajo marítimo

(Primera reunión)

Ginebra, 17-21 de diciembre de 2001



ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO
Programa de Actividades Sectoriales

Informe final

Grupo de trabajo tripartito de alto nivel
sobre las normas relativas al trabajo marítimo

(Primera reunión)

Ginebra, 17-21 de diciembre de 2001

Indice

Informe del debate	1
Introducción.....	1
Constitución del Grupo de Trabajo	1
Apertura de la Reunión.....	2
Discusión general	3
Documentos sometidos al examen del Grupo de Trabajo	4
Presentación del Documento de información de la OIT	4
Presentación de la Propuesta de la FIA (primera parte).....	5
Discusión de las propuestas de la Comisión Paritaria Marítima	6
Presentación del Documento de trabajo	11
Presentación de la Propuesta de la FIA (segunda parte)	11
Ideas preliminares sobre el contenido del futuro convenio	12
Mandato y composición del Subgrupo tripartito, y fechas de futuras reuniones.....	20
Examen y adopción por la Reunión del proyecto de informe	21
Discursos clausura	22
Anexo. Resumen del Presidente	23
Lista de participantes	29

Informe del debate ¹

Introducción

1. El Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre normas relativas al trabajo marítimo (denominado en adelante «Grupo de Trabajo») celebró su primera Reunión en la Oficina Internacional del Trabajo del 17 al 21 de diciembre de 2001, de conformidad con una decisión adoptada por el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo en su 280.^a reunión (marzo de 2000). Dicha decisión fue la respuesta a una propuesta unánime en este sentido por parte de la Comisión Paritaria Marítima, la que en su 29.^a reunión (enero de 2001) instó a que se elaborara un solo instrumento internacional coherente que incorporara, en la medida de lo posible, el contenido de toda la amplia gama de normas internacionales del trabajo marítimo existentes que no hubieran perdido actualidad. El Consejo de Administración estableció en consecuencia el Grupo de Trabajo de alto nivel en cuestión para que prestara asesoramiento en la elaboración de ese nuevo instrumento.

Constitución del Grupo de Trabajo

2. La Mesa del Grupo de Trabajo quedó constituida de la siguiente manera:

Presidente: Sr. Jean-Marc Schindler (miembro gubernamental, Francia)
Vicepresidentes: Sr. Takeshi Nishikawa (miembro gubernamental, Japón)
Sr. Lachlan Payne (miembro armador, Australia)
Sr. Brian Orrell (miembro de la gente de mar, Reino Unido)

Los Grupos constituyeron sus Mesas como sigue:

Grupo Gubernamental:

Presidente: Sr. C. H. G. Schlettwein (Namibia)
Vicepresidente: Sr. Jang-Hoon Lee (República de Corea)
Secretario: Sr. Georg Smefjell (Noruega)

Grupo de los armadores:

Presidente y portavoz del Grupo: Sr. Dierk Lindemann (Alemania)
Vicepresidente: Sr. Joe Cox (Estados Unidos)
Secretario: Sr. David Dearsley (Federación Internacional de Armadores)

Grupo de la gente de mar:

Presidente y portavoz del Grupo: Sr. Brian Orrell (Reino Unido)
Vicepresidente: Sr. Thomas Tay (Singapur)
Secretario: Sr. Jon Whitlow (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte)

¹ Adoptado por unanimidad.

Apertura de la Reunión

3. La Sra. Sally Paxton, Directora Ejecutiva del Sector de Diálogo Social, señaló en su discurso de apertura que la Reunión constituía una etapa fundamental con vistas a la adopción, en junio de 2005, de un convenio internacional moderno y actualizado sobre normas de trabajo marítimo.
4. La oradora recordó que el Grupo de Trabajo se había constituido a raíz de una propuesta unánime en este sentido por parte de la Comisión Paritaria Marítima (CPM) en enero de 2001. Dicha Comisión había instado también a que se elaborara un instrumento único y coherente que incorporara, en la medida de lo posible, el contenido de todas las normas internacionales marítimas que estuviesen suficientemente al día. El Grupo de los armadores y el Grupo de la gente de mar no habían puesto en tela de juicio el estatuto jurídico o el contenido de los instrumentos marítimos existentes pero estimaban que algunas de las normas existentes no eran coherentes, o no se habían formulado con claridad, o que los complicados procedimientos para su revisión no permitían una adaptación rápida de las normas a las necesidades específicas del sector.
5. Dijo la oradora que los representantes de los armadores y de la gente de mar que integraban la Comisión estimaban que mucha gente de mar estaba al margen de la protección prevista en las normas: el Convenio núm. 147 — el más conocido de todos los convenios marítimos de la OIT — sólo había sido ratificado por un número de Estados que no representaba sino la mitad del tonelaje bruto mundial transportado. En cambio, el número de países que habían ratificado el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (1974), de la Organización Marítima Internacional (OMI), representaba el 98 por ciento de la flota naviera mundial. De esta manera, los armadores y los gobiernos que proporcionaban condiciones de trabajo decentes estaban soportando una carga desigual debido a la inexistencia de normas laborales generales aplicables, o bien, porque cuando éstas existían no se contaba con los medios que permitieran hacerlas cumplir. Tal como lo indicara la CPM, lo que se necesitaba era una respuesta internacional en la forma de normas internacionales de ámbito mundial apropiadas aplicables a la totalidad del sector del transporte marítimo.
6. Como resultado de la preocupación por todos estos asuntos, y satisfaciendo la petición de la CPM, el Consejo de Administración de la OIT había constituido el presente Grupo de Trabajo de alto nivel encargado de asesorar en las labores conducentes a la elaboración del nuevo instrumento propuesto. El logro de esta tarea exigía la realización de un amplio y complejo ejercicio de refundición de textos, una reflexión cuidadosa y una voluntad y perseverancia considerables. Los armadores y la gente de mar ya habían manifestado su deseo y voluntad de emprender la mencionada tarea; correspondía ahora a los gobiernos señalar si compartían y hacían suyas las soluciones preferidas por los armadores y por la gente de mar. Si así ocurría, la Oficina podría confiar en que el Grupo de Trabajo y, de establecerse, su Subgrupo de Trabajo llevarían a cabo esa labor tan importante. Lo anterior implicaba considerar asuntos sobre los que existían escasos precedentes en cuanto a orientación y elaboración de soluciones que, al surgir de la práctica adquirida en otras organizaciones, podrían quizás necesitar adaptaciones para que se armonizaran con la filosofía particular de la OIT y con las exigencias que dimanaban de su Constitución.
7. El éxito en tal empresa requería dedicación y participación continuadas. La importancia de sus resultados podía ser considerable. Tal como lo dijera el Director de la OIT en enero, el sector marítimo constituía uno de los mejores ejemplos de diálogo social en acción. La presente Reunión había de demostrar ahora lo que podía conseguir el tripartismo en su apogeo. Sus resultados permitirían contar con normas que aseguraran la protección de gran parte de la gente de mar en todo el mundo.

-
8. La Directora Ejecutiva del Sector de Diálogo Social presentó una película titulada «*The vital link* (El vínculo vital)» producida en el marco del Programa de la OIT sobre Trabajo Decente en el sector marítimo.

Discusión general

9. El Presidente recordó al Grupo de Trabajo el alcance y las dificultades de las tareas que le habían sido asignadas, como podía verse en la película de la OIT «*The Vital Link*». Subrayó el papel innovador que correspondía al Grupo de Trabajo para dar curso a las iniciativas de la Comisión Paritaria Marítima. Si bien la labor que habría de llevar a cabo se basaba en normas existentes, el Grupo de Trabajo debería buscar un equilibrio entre la tradición en la industria y la necesidad de innovar. Era necesario elaborar un instrumento que fuera coherente con el enfoque adoptado actualmente por la OIT en su acción normativa, y también coherente con las contribuciones de otras organizaciones competentes para cuestiones marítimas, como la OMI. El Grupo de Trabajo debería poder contar con la contribución de todos, siendo el consenso la regla de oro.
10. El Presidente del Grupo Gubernamental (miembro gubernamental de Namibia) declaró que los gobiernos acogían con satisfacción la oportunidad de participar en el Grupo de Trabajo. Recordó que la promoción y aplicación de las normas se integraba en los objetivos estratégicos de la OIT señalados en su Programa sobre Trabajo Decente. Una reunión para refundir las normas del trabajo marítimas se precisaba desde hacía tiempo, habida cuenta de la importancia del sector marítimo. El Grupo de Trabajo adoptaba un enfoque innovador en la elaboración de un nuevo convenio y ello significaba adentrarse en tierra incógnita. El interés de los gobiernos era considerable.
11. El Presidente de los armadores declaró que su grupo consideraba los resultados de la última reunión de la Comisión Paritaria Marítima como uno de los más importantes que pudieran recordarse. Con pocos problemas las dos partes habían conseguido ponerse de acuerdo sobre un enfoque nuevo y bastante radical para la elaboración de normas relativas al trabajo marítimo que se había plasmado en el «Acuerdo de Ginebra». Este se había conseguido gracias a la considerable labor preliminar que los armadores, la gente de mar y la Oficina habían llevado a cabo antes de aquella reunión.
12. Estimó que el trabajo real estaba por delante. Los armadores y la gente de mar se habían puesto de acuerdo sobre lo que había de hacerse, pero era ahora importante conseguir el apoyo de los miembros gubernamentales del Grupo de Trabajo. También sería necesario mantener informados a los gobiernos que no estaban presentes en el Grupo de Trabajo para que comprendieran y suscribieran esta iniciativa. Se precisaba un apoyo y adhesión sin reserva de los gobiernos. Ello se refería tanto al apoyo de los principios subyacentes del nuevo enfoque como a una adhesión a las actividades encaminadas a elaborar un convenio que los gobiernos habrían de ratificar y aplicar. Declaró que el debate debería orientarse entonces hacia una discusión del reto que planteaba la forma de refundir unos 50 instrumentos relativos al trabajo marítimo. Su grupo esperaba que se dispondría de tiempo suficiente para un análisis detenido de esta cuestión, ya que tendría que llevarse a cabo un volumen impresionante de trabajo con miras a que todo estuviera listo para la conferencia preparatoria de 2004.
13. El Presidente de la gente de mar apoyó enérgicamente la revisión fundamental de los instrumentos marítimos de la OIT. Se refirió a diversas declaraciones del Director General de la OIT sobre el déficit de trabajo decente y la importancia de las normas del trabajo marítimo para completar las normas relativas a la seguridad y el medio ambiente. La adopción de una Carta de derechos de la gente de mar había de ser uno de los objetivos de un instrumento ampliamente ratificado, junto con la eliminación de un transporte marítimo

de calidad inferior. El nuevo instrumento debería ser ratificado y entrar en vigor con tal amplitud que llegue a ser un punto de referencia para entrar en el sector marítimo.

14. Si bien los problemas de la industria se ilustraban gráficamente en el informe de la OIT «Impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera», que se había presentado a la Comisión Paritaria Marítima (CPM) en su 29.^a reunión, felicitó a los armadores por su respuesta positiva que se reflejaba en las resoluciones adoptadas en aquella reunión. También se refirió al informe de la Comisión internacional sobre la industria naviera (International Commission on Shipping (ICONS)) titulado «Ships, slaves and competition», en el que se especificaban entre otras cosas las causas profundas de las deficiencias en la industria naviera y se proponían mecanismos comerciales y reguladores para eliminar las ventajas fiscales derivadas del incumplimiento de las normas internacionales, en especial las relativas a la mano de obra. La ICONS también declaró que miles de marineros trabajaban en condiciones modernas de esclavitud en buques de esclavos. Para los armadores que tenían la obligación de garantizar condiciones de trabajo seguro y decente en el mar, la revisión de las normas marítimas de la OIT ofrecía la oportunidad de establecer reglas del juego más justas.
15. Señaló que para la industria era necesario atraer a una gente de mar adecuadamente calificada y mejorar su imagen pública. Convenía establecer un mecanismo internacional, en forma de un nuevo proceso de enmienda, para hacer frente a los cambios rápidos en la industria naviera. Tendrían que tenerse en cuenta nuevas cuestiones que no se habían previsto hasta entonces. Eran necesarias medidas de control para el Estado del pabellón y el Estado del puerto, pero también deberían incluirse los Estados proveedores de mano de obra. El grupo de la gente de mar se había movilizado por este proceso de revisión y esperaba que su desarrollo sería favorable para la oportunidad que se ofrecía a la OIT y sus mandantes de enfrentarse a este reto.

Documentos sometidos al examen del Grupo de Trabajo

16. El Grupo de Trabajo tuvo ante sí tres documentos:

- un *Documento de información para discusión en el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo (primera reunión)*, documento TWGMLS/2001/1, preparado por la OIT y denominado a continuación «Documento de información»;
- un *Documento de trabajo para discusión en el Grupo de Trabajo de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo (primera reunión)*, documento TWGMLS/2001/2, preparado por la Secretaría de la OIT y denominado a continuación «Documento de trabajo»; y
- una *Propuesta de la Federación Internacional de Armadores al Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo (primera reunión)*, preparada por la Federación Internacional de Armadores (FIA) y denominada a continuación «Propuesta de la FIA».

Presentación del Documento de información de la OIT

17. La Secretaria General Adjunta presentó el «Documento de información» que tenía por objeto ofrecer una reseña histórica de los acontecimientos que habían conducido a la constitución del Grupo de Trabajo. El documento contenía información sobre las decisiones adoptadas por el Consejo de Administración con base en las recomendaciones de su Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas. También se consideraba en el

mismo los vínculos existentes entre el Programa de la OIT sobre Trabajo Decente, sus normas relativas al trabajo marítimo y el enfoque integrado de su actividad normativa. En lo que se refiere a dicho enfoque integrado, se indicaba que la refundición de las normas marítimas conduciría a una mejor coordinación con otras instituciones, en especial la OMI.

18. La oradora añadió que el Documento de información también facilitaba aclaraciones sobre los antecedentes y la justificación de las propuestas que contenía. Se exponían las preocupaciones expresadas por los armadores y la gente de mar y las soluciones que habían recomendado. Tenían por objeto adecuar más estrechamente el sistema de protección previsto en las normas en vigor a los trabajadores de que se trataba y estructurarlo en una forma más coherente para este sector en vías de rápida mundialización. Se mejoraría así la aplicabilidad del sistema para evitar que se impusieran obligaciones desiguales a los que en dicha industria obraban por garantizar un trabajo decente. Se requería refundir los instrumentos existentes relativos al trabajo marítimo y actualizarlos por medio de un «instrumento marco» único dividido en diversas partes en las que se plasmaran los principios fundamentales, así como en anexos que integraran disposiciones detalladas relativas a cada una de estas partes. Un procedimiento de enmienda acelerado para la actualización de tales anexos permitiría la pronta entrada en vigor de las enmiendas que se adoptaran. Agregó que la gente de mar y los armadores esperaban ahora escuchar las opiniones de los gobiernos sobre estas preocupaciones y soluciones propuestas.
19. Advirtió además que las cuestiones planteadas en el «Documento de trabajo» sólo serían pertinentes si se confirmaban las opiniones de los gobiernos sobre el primer documento y se conseguía un consenso para seguir adelante. Este documento plantearía entonces el tipo de cuestiones que el Grupo de Trabajo debería considerar al proceder a discusiones más a fondo.

Presentación de la Propuesta de la FIA (primera parte)

20. El Vicepresidente de los armadores presentó la *Propuesta de la Federación Internacional de Armadores (FIA)* advirtiendo que se dividía en dos partes. La primera parte exponía los antecedentes de la política adoptada por la Comisión Paritaria Marítima (CPM) y explicaba las razones por las cuales los armadores estimaban que se precisaba un enfoque innovador y radical para las normas futuras relativas al trabajo marítimo. En la segunda parte se planteaban cuestiones relacionadas con el nuevo instrumento propuesto.
21. Recordó lo que su Grupo había dicho en la CPM, a saber, que los armadores que su grupo representaba no eran diferentes de los demás empleadores en cuanto a la forma en que deseaban dirigir sus empresas. No les gustaba la perspectiva de más reglamentos, controles o sanciones. Sin embargo, eran pragmáticos y querían tener la seguridad de que se establecieran normas del trabajo razonables y de que estas se aplicaran imparcialmente a todos los competidores. Podrían establecerse así unas reglas del juego que fuesen justas y conseguir que la preferencia del cliente se orientara en función de la calidad del servicio en lugar de en la capacidad para rebajar las condiciones de trabajo a un nivel inferior a una norma mínima aceptable. Pero esta posibilidad de un juego limpio a favor de las normas relativas al trabajo marítimo no existía ahora. La industria no disponía de un cuerpo de normas fundamentales del trabajo actualizadas, eficaces y adecuadamente puestas en práctica que se aplicaran a todos. Ello creaba un riesgo de fragmentación de la reglamentación.
22. Para que se comprendiera mejor el problema, su Grupo en la CPM había presentado en forma de diagrama la posible estructura del nuevo instrumento que se proponía. Este diagrama figuraba como anexo a la *Propuesta de la FIA*. Si bien los armadores esperaban que el diagrama ayudaría al Grupo de Trabajo a tener una idea más clara de cómo el nuevo

instrumento podía ordenarse, éste sólo había de considerarse como *un* ejemplo de estructura posible y no como expresión de una voluntad de establecer un número preciso de partes o de grupos específicos de normas.

23. Por último, declaró que los armadores esperaban que los miembros gubernamentales manifestarían plenamente su total apoyo a los principios formulados en el Documento de información de la OIT y en la Propuesta de la FIA, y que participarían con entusiasmo en las labores de los años venideros.

Discusión de las propuestas de la Comisión Paritaria Marítima

24. Refiriéndose a las condiciones deficientes inaceptables que se describían en la película «The Vital Link», el portavoz de los armadores se preguntó cómo podían existir tales condiciones y por qué no se ratificaban los Convenios de la OIT. Los gobiernos deberían expresarse sobre las cuestiones que figuraban en el Documento de información de la Oficina. Deberían velar por estar representados a un alto nivel para poder adherirse a las disposiciones adoptadas. Los gobiernos también deberían comprometerse a ratificarlas y a erradicar las condiciones que fuesen inferiores a las normas de la industria naviera. Esperaba escuchar las opiniones de los gobiernos sobre el mandato del Subgrupo y lo que se esperaba de la Oficina en la preparación de las labores futuras del Grupo de Trabajo.

25. El miembro gubernamental de Francia recordó la importancia de la tarea asignada al Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel y su vinculación directa con el Programa de la OIT sobre el Trabajo Decente. Esta difícil tarea consistía en tratar de conservar los logros sociales conseguidos en el pasado y, al mismo tiempo, promover la necesaria adaptación de las normas. Esta nueva función de la OIT, como también la de sus Estados Miembros, debería considerarse a la luz del nuevo enfoque normativo, así como dentro del marco de la seguridad marítima. El nuevo instrumento debería responder adecuadamente a las preocupaciones manifestadas por los armadores y la gente de mar y constituir un cuerpo de normas idénticas, aplicables en todos los países y respetadas gracias a un control permanente por los Estados. También debería ser coherente con el resto de los instrumentos de la OIT. A ese respecto, el Grupo tendría que colaborar estrechamente, por ejemplo, con el Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas establecido por el Consejo de Administración. El instrumento futuro debería permitir el número más amplio posible de ratificaciones y, al mismo tiempo, resultar práctico en su utilización a nivel regional. Francia se sentía orgullosa de que se hubiera elegido a uno de sus representantes para presidir este Grupo y deseaba que los cuatro años venideros fueran un período de importante progreso social en el mundo. Francia iba a contribuir concretamente a llevar a feliz término las labores del Grupo, y se proponía invitar a este último a la ciudad de Nantes con ocasión de su siguiente reunión, que había de celebrarse el próximo año. Esta propuesta deberá considerarse en función del programa de trabajo, previa consulta con la Secretaría. Por consiguiente, sus modalidades concretas se fijarán ulteriormente.

26. El miembro gubernamental del Reino Unido dijo que apoyaba y hacía suyo el proceso que iba a emprender el Grupo de Trabajo. Apoyaba específicamente los ocho proyectos de resolución que figuraban en la página 18 del Documento de información que había preparado la Oficina. No obstante, su país era consciente de que los resultados tendrían que evaluarse en función de las medidas que se adoptaran posteriormente, es decir, la rapidez con que se ratificara, se incorporara en la legislación nacional y se aplicara el nuevo instrumento. La delegación del Reino Unido esperaba que se hicieran progresos sustanciales en el curso de la semana y señalaba muy especialmente a la atención de los asistentes la importancia que revestía la labor efectuada en los períodos que mediaban entre cada una de las reuniones y estaría muy atenta al mandato que se daría al futuro Subgrupo de Trabajo.

-
27. La miembro gubernamental de Dinamarca, tras recordar su experiencia como Presidenta de la 29.^a reunión de la CPM, dijo que la idea de base era que se tenía que mejorar, renovar y fortalecer el procedimiento de elaboración de normas en la OIT. Su país apoyaba en principio el futuro convenio y procuraría que se contara con nuevos medios para conseguir que, en adelante, toda la gente de mar pudiera gozar de condiciones de trabajo decentes, independientemente del pabellón bajo el que navegaran. Al mismo tiempo, obraría por mantener unas reglas del juego que fueran justas para un transporte marítimo de calidad, es decir, para los armadores que desearan asegurar condiciones de vida y de trabajo decente a la gente de mar. Dinamarca estaba dispuesta a dedicar tiempo y energía a la tarea de conseguir que la OIT elaborara un instrumento marítimo único y ampliamente ratificable.
28. A juicio del miembro gubernamental de Namibia, el Documento de información preparado por la Oficina constituía una buena base para los debates sin que ello significara que no se lo pudiera modificar. Expresó que apoyaba en principio los ocho puntos mencionados en el documento. A su juicio, el tiempo de que disponía el Grupo de Trabajo no permitía explayarse sobre las razones de las deficiencias hasta ahora encontradas. Todo el tiempo impartido al Grupo de Trabajo debería dedicarse a resolver el problema que tenía ante sí. El trabajo decente debía ser el centro de los debates. Con respecto a la Propuesta de la FIA, estimaba que en ella faltaba una referencia al diálogo social. Con respecto al ejemplo que figuraba al final del documento, señaló que el futuro instrumento podría constar de dos secciones: una, de carácter vinculante y otra que contuviera recomendaciones; añadió que se debería velar por que se mantuviera la flexibilidad. Indicó también que no bastaba con establecer normas sino iban acompañadas del establecimiento de estructuras apropiadas que aseguraran su cumplimiento satisfactorio. Reiteró que su Gobierno apoyaba firmemente la elaboración del nuevo instrumento.
29. El miembro gubernamental de las Bahamas expresó su firme apoyo a la Reunión, señalando además que esperaba que alcanzara soluciones concretas y pragmáticas. Explicó que su país contaba con una legislación bastante completa a este respecto la que se aplicaba desde ya. Manifestó que el convenio tendría que incluir disposiciones aplicables a toda la gente de mar a bordo de un buque, independientemente de su nacionalidad o del lugar en que se encontrara el buque. Señaló que el elemento humano estaba presente en todos los sectores de la industria marítima, en particular allí donde se debían establecer normas que afectarían a las futuras generaciones de la gente de mar.
30. El miembro gubernamental de Noruega reconoció que el «Acuerdo de Ginebra» sentaba bases muy sólidas, en la medida en que subrayaba la importancia que revestía el trabajo decente para la seguridad en el mar. Su Gobierno estaba firmemente decidido a colaborar en el proceso de elaboración de un convenio refundido. Las condiciones de vida y de trabajo decentes constituían el tercer pilar de la seguridad marítima, habida cuenta de que el elemento humano era el principal elemento para la seguridad en el mar. Consideró que ésta era una oportunidad propicia para que la OIT reafirmara su posición de organización que lideraba la acción en favor de mejores condiciones de vida y de trabajo para la gente de mar, y felicitó al Director General y a su personal por su pronta acción en esta esfera. Hizo hincapié en la necesidad de un convenio fuerte, lo más inflexible posible y centrado principalmente en el empleo y las condiciones de vida a bordo de los buques. Reiteró que el instrumento requería una aceptación universal y había de responder a las necesidades de un sector en permanente evolución. Recomendó además que un órgano marítimo tripartito en el que pudieran participar todos los Estados Miembros se reuniera una vez al año.
31. El miembro gubernamental de Filipinas dijo que apoyaba decididamente las soluciones propuestas por los armadores y por la gente de mar. El nuevo instrumento, dijo, debería ser de fácil comprensión para todos y su redacción corresponder a una lengua escrita que todos entendieran, no sólo los abogados. Instó a los participantes en la Reunión a que no olvidaran que los principales beneficiarios del convenio en cuestión era la gente de mar.

Eran ellos quienes tenían que comprenderlo y obtener provecho de él en los años venideros.

- 32.** El miembro gubernamental de Grecia manifestó que su Gobierno estaba firmemente decidido a participar en la elaboración del presente instrumento y que apoyaba los planteamientos de la gente de mar y de los armadores presentados en el Documento de información que había preparado la Oficina. Señaló que ya parecía existir un espíritu de consenso al que había contribuido en gran medida Grecia por su reconocida tradición marítima, la magnitud de su flota, el número considerable de gente de mar con que contaba el país y su experiencia de trabajo en cuestiones en que intervenía el «elemento humano». Por último, dijo que los participantes deberían estar orgullosos si conseguían elaborar un instrumento de aceptación mundial, sujeto a controles uniformes y ampliamente aplicado.
- 33.** El miembro gubernamental de Nigeria dijo que reconocía lo útil que resultaban los documentos que había preparado la Oficina y se refirió a la importancia que revestía el sector marítimo para todas las economías nacionales y el proceso de mundialización. Junto con apoyar el método integrador elegido para mejorar las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar, dijo que lo anterior tendría como resultado alcanzar los objetivos estratégicos de la OIT en el sector marítimo. Dijo también que participaba de la opinión de que era necesario ordenar más racionalmente los convenios marítimos y de que algunos de ellos habían perdido vigencia. Estaba seguro de que la revisión de normas en curso de realización desembocaría en un nuevo convenio coherente y fácil de hacer cumplir. En último término, dijo que su país estaba firmemente decidido a participar plenamente en todos los niveles para que se alcanzaran los objetivos perseguidos de elaborar normas marítimas aceptables de ámbito mundial.
- 34.** El miembro gubernamental de los Estados Unidos expresó la firme decisión de su país de desempeñar un papel activo y constructivo en unas deliberaciones que tenían por objetivo mejorar la eficacia y la utilidad de las normas internacionales del trabajo marítimo. El Documento de información preparado por la Oficina representaba un desafío y una oportunidad. Apreciaba los esfuerzos desplegados por los Grupos de los armadores y de la gente de mar y estimaba que sus propuestas de revisión de las normas internacionales marítimas eran razonables.
- 35.** El miembro gubernamental de Italia dijo que muchos de los instrumentos marítimos de la OIT no reflejaban las prácticas y normas modernas. Su país apoyaba plenamente el proceso de revisión de estos instrumentos, de conformidad con el nuevo enfoque integrado de la acción normativa de la OIT. Refiriéndose a lo expresado por el Director General de la OIT ante la CPM, dijo que la tarea que tenían ante sí era una tarea ambiciosa pero más necesaria que nunca. Los instrumentos revisados deberían redactarse de manera que fueran fácilmente aplicables y permitieran superar los obstáculos existentes de orden legislativo y de procedimiento. Se contribuiría así a incrementar la eficacia de las normas marítimas.
- 36.** La miembro gubernamental de Egipto expresó su pleno apoyo al Grupo de Trabajo. Era importante contar con un único instrumento nuevo que fuera sencillo y flexible, y que contemplara procedimientos de enmienda.
- 37.** El miembro gubernamental de Malta reconoció la calidad del trabajo realizado hasta la fecha pero también la necesidad de cambio. Su país apoyaba decididamente el trabajo que debía realizar el Grupo de Trabajo pero abordaría, además, cuestiones asociadas con su puesta en vigor y aplicación. En apoyo de la opinión manifestada por el miembro gubernamental del Reino Unido, reiteraba que a la comunidad marítima se la juzgaría en cada etapa del proceso en curso. En principio, Malta estaba de acuerdo con las preocupaciones expresadas por los armadores y la gente de mar con respecto a las normas marítimas de la OIT y a las soluciones identificadas, como se refleja en las págs. 13 y 18, respectivamente, del documento TWGMLS/2000/1. Junto con hacer notar que la

elaboración de un nuevo instrumento así como su ratificación y cumplimiento tomarían bastante tiempo, estimó que era igualmente importante que se ratificaran y aplicaran las normas marítimas existentes. Subrayó la importancia del diálogo entre gobiernos, armadores y gente de mar y sugirió que las reglas de procedimiento admitieran cierta flexibilidad. Pidió que la OIT y la OMI cooperaran y coordinaran la complementariedad de sus actividades respectivas. Por ejemplo, debería estudiarse la posibilidad de vincular ciertas disposiciones relativas a las normas de trabajo contenidas en el nuevo instrumento de la OIT, desarrolladas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS). Malta haría cuanto estuviese a su alcance para concienciar a los armadores que navegaban bajo pabellón maltés para que cumplieran las normas existentes. También era importante la participación de los países parte en el Memorándum de Entendimiento sobre control por los Estados de puerto mediterráneos para que promovieran el cumplimiento de las referidas normas.

- 38.** El miembro gubernamental de Chipre apoyó encarecidamente la elaboración de un nuevo instrumento y por ende su aplicación. Se refirió también al compromiso de su Gobierno de promover enérgicamente la aplicación de los varios convenios internacionales que tenían por objeto mejorar las condiciones de vida y de trabajo a bordo y fortalecer la motivación de la gente de mar. Aunque compartía las opiniones expresadas por varios de los oradores anteriores, estimaba que lo declarado por el miembro gubernamental del Reino Unido revestía gran importancia.
- 39.** El miembro gubernamental del Japón dijo que compartía las opiniones expresadas por los delegados que se habían referido a la seguridad en el mar. Observó también que la elaboración de un cuerpo de normas sustantivas y justas referentes a las condiciones en que operaba la gente de mar era un proyecto que haría época. Para alentar a la Reunión agregó que cuanto mayor fuera el reto mejores serían los resultados de sus esfuerzos.
- 40.** El miembro gubernamental de Turquía expresó que la elaboración del futuro instrumento revestía especial importancia para su país donde en los últimos años se había incrementado continuamente el número de la gente de mar. A su juicio, el nuevo convenio debería reagrupar convenientemente todos los instrumentos marítimos existentes en uno solo. Su país apoyaba los ocho puntos propuestos por los interlocutores sociales en el Documento de información. Pronosticaba una tarea muy interesante aunque también muy difícil para el Grupo de Trabajo y esperaba que el fruto de ese empeño permitiría eliminar del transporte marítimo a los buques que no observaran las normas mínimas. Turquía sugería que se estrechara la cooperación entre la OIT y la OMI en las labores preparatorias del nuevo convenio.
- 41.** El miembro gubernamental de Argelia expresó su satisfacción respecto de las propuestas presentadas por la CPM que propiciaban la redacción de un convenio marco coherente y flexible, y que tuviera en cuenta la evolución reciente en la industria naviera. Tal instrumento conseguiría una más amplia ratificación, procedimientos para un mejor control de su aplicación y respondería a las aspiraciones del conjunto de la comunidad marítima. A este respecto Argelia no escatimaría esfuerzo alguno en pos de la consecución del objetivo propuesto.
- 42.** El miembro gubernamental de China comunicó a reunión la voluntad de su país de participar activamente y de hacer una aportación a los esfuerzos desplegados con miras a la preparación de una futura norma marítima de amplio alcance. No iba a hacer declaraciones demasiado optimistas en esta primera etapa de la tarea emprendida, dadas las enormes dificultades que esperaban al Grupo. Señaló a la atención de los presentes las dificultades específicas que ciertos gobiernos encontraban cuando se trataba de hacer cumplir algunos de los instrumentos. Esperaba sin embargo que todas esas cuestiones conseguirían solucionarse en el curso de los próximos cinco años.

-
43. El miembro gubernamental de Suecia insistió en el hecho de que no había tiempo que perder, ya que en su opinión la gente de mar necesitaba con urgencia que se le brindara protección tanto social como física. Los pormenores de esta tarea deberían considerarse equivalentes a las etapas en la redacción de una verdadera Carta de derechos de la gente de mar. Suecia declaraba estar dispuesta a contribuir plenamente al éxito del proceso de elaboración de normas propuesto.
44. El miembro gubernamental de Nigeria dijo que su Gobierno apreciaba el hecho de que se le hubiera incluido entre los integrantes del Grupo de Trabajo y que, en su posición de importante nación marítima africana, se comprometía a obrar por el mejoramiento de las condiciones sociales de la gente de mar. Lo anterior ya se había realizado en relación con los trabajadores portuarios de Nigeria y su país estaba deseoso de participar en todo sistema que se propusiera mejorar las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar.
45. El observador de la Asociación Marítima Cristiana Internacional (AMCI) felicitó a la Comisión Paritaria Marítima por su histórico «Acuerdo de Ginebra» y también a los gobiernos por haber emprendido esta nueva marcha hacia una «Carta de derechos de la gente de mar». Pidió que se elaboraran normas prácticas, eficaces y aplicables que pudieran ser ratificadas y no menoscabaran los derechos adquiridos de la gente de mar. El éxito de la presente Reunión dependería de los esfuerzos y del grado de movilización de cada uno de los participantes. La AMCI estaba dispuesta a ayudar en cuanto estuviera a su alcance.
46. El observador de la Organización Internacional de Normalización (ISO) expresó su satisfacción por que se hubiera invitado a la ISO a participar en la Reunión y se refirió a los vínculos oficiales que la unían a la OIT. Agradeció la contribución de los delegados presentes — principalmente por la vía electrónica — a las actividades de la ISO. Recordó que varias iniciativas actuales de la ISO en materia de normas y seguridad marítima se referían a las condiciones de vida y de alojamiento de la gente de mar.
47. El Presidente del Grupo de Trabajo hizo un breve resumen de lo que se había dicho en las sesiones precedentes de la reunión. Los interlocutores sociales habían reafirmado sus posturas iniciales tales como se habían enunciado en enero de 2001 y como figuraban en el Documento de información para discusión. En su búsqueda de apoyo por parte de los gobiernos en esta tarea, los interlocutores sociales habían invitado a los Estados Miembros a manifestar sus opiniones. El Presidente recordó que 15 gobiernos habían manifestado en principio su aprobación sobre el asunto. Algunos representantes se habían comprometido a colaborar sobre una base continua durante los próximos cuatro años; otros, habían apoyado explícitamente su punto de vista respecto de los ocho puntos propuestos por los interlocutores sociales en el Documento de información. Tal apoyo no concernía solamente los plazos y los recursos sino también la adopción, ratificación y cumplimiento estricto del futuro instrumento con objeto de establecer las reglas de un juego limpio. Algunos habían considerado esta evolución como un desafío y un ejemplo de lo que se podía conseguir con un método integrador cuando se trataba de elaborar normas; otros la habían considerado como la obtención de un equilibrio entre tradición y modernización. Algunos participantes se habían referido a la necesidad de incluir varias disposiciones relativas al diálogo social, a los procedimientos de control y a la protección contra los peligros. Muchos de ellos se habían referido a la importancia y a la urgencia que revestía la elaboración de un instrumento coherente, simple y redactado con claridad. También se había dicho que algunos Estados Miembros podrían encontrar dificultades a la hora de aplicar el instrumento.
48. Entre las consideraciones expresadas más arriba, el Presidente destacó diversos puntos con los que los miembros gubernamentales habían estado de acuerdo:
- i) los gobiernos habían de participar en todas las labores del Grupo de Trabajo;

-
- ii) los gobiernos apoyaban plenamente los ocho puntos que se definían como soluciones preferidas de los armadores y de la gente de mar en el párrafo 3, punto 23, del documento TWGMLS/2001/1;
 - iii) el nuevo instrumento propuesto debería ajustarse al Programa de la OIT sobre Trabajo Decente y a la acción emprendida por la OIT y otras organizaciones, en especial la OMI;
 - iv) el instrumento debería ser sencillo, claro y de fácil aplicación;
 - v) los gobiernos de todos los Estados Miembros, los otros mandantes marítimos y las demás partes interesadas deberán mantenerse informados de los avances de las labores preparatorias.

Presentación del Documento de trabajo

- 49.** La Secretaria General Adjunta presentó el Documento de trabajo preparado por la Oficina. Indicó que éste se dividía en dos partes. La parte I contenía una descripción general de la estructura del instrumento propuesto. Se consideraba que el instrumento propuesto debería comprender diversas partes que incluyeran los principios básicos de los convenios existentes cuya aplicación se precisaba en general para garantizar que las partes que ofrecieran condiciones de trabajo decente no se encontraran en una situación de desventaja. Con base en las discusiones de la CPM se señalaban en términos generales cinco niveles: la parte I, declaró, comprendería los principios y derechos fundamentales en el trabajo y las obligaciones de las partes. La parte II y las siguientes, diversos grupos de principios y derechos. Además, se añadiría un anexo a cada parte en el que se incluirían disposiciones detalladas para la aplicación de los principios y derechos considerados. Los anexos podrían enmendarse por medio de un procedimiento de enmienda simplificado. Las cláusulas finales comprenderían disposiciones relativas a la conservación del caudal de ratificaciones y la solución de toda duplicación de las obligaciones existentes o toda discrepancia. Un componente no obligatorio del instrumento comprendería las recomendaciones, repertorios de recomendaciones prácticas y directrices, según proceda.
- 50.** Observó que en la parte II se proponían las cuestiones que deberían considerarse para desarrollar el contenido del nuevo instrumento propuesto. Estas cuestiones se referían al contenido de las disposiciones que convendría incluir, los criterios relativos a la distribución de las diversas disposiciones entre las partes y anexos del instrumento, y las innovaciones que habían de tenerse en cuenta. Se proponían diversas innovaciones. La primera era un procedimiento de enmienda simplificado y un régimen de control y aplicación que apuntalara las disposiciones del instrumento; la segunda era ampliar el mecanismo de aplicación previsto en el Convenio núm. 147 y que ofrecía a los Estados que lo ratificaran el derecho a cerciorarse de que condiciones de trabajo decente no sólo se garantizaban a bordo de los buques matriculados en su territorio, sino también en los buques que tocaban sus puertos aun cuando estuvieran matriculados en países que no hubieran ratificado el instrumento. Otra innovación posible sería un nuevo tipo de sistema de control. Explicó que la finalidad del Documento de trabajo era señalar a la atención de los interesados la necesidad de un tipo de «lista de control» de los problemas y cuestiones. El documento trataba de identificar algunos de estos últimos pero existían otros muchos, incluidos los mencionados en la Propuesta de la FIA.

Presentación de la Propuesta de la FIA (segunda parte)

- 51.** El portavoz de los armadores presentó la segunda parte de la *Propuesta de la FIA*. Antes de empezar, indicó que una mayoría abrumadora de miembros gubernamentales del Grupo

de Trabajo habían aceptado en principio la recomendación de la Comisión Paritaria Marítima relativa a la actualización y refundición de los instrumentos marítimos existentes. Se establecía así un mandato claro para las labores que habían de llevarse a cabo.

52. Señaló diversos puntos esenciales que convenía considerar. El primero se refería al grado de flexibilidad que podía ofrecerse en el nuevo instrumento en relación con los medios por los cuales las normas se aplicaban. Existían diversas disposiciones en las normas de la OIT relativas al trabajo marítimo que permitían esta flexibilidad, incluido el concepto de «normas equivalentes» previsto en el Convenio núm. 147 y los mecanismos para establecer una norma superior o mínima en materia de seguridad social con arreglo a una lista incluida en el Convenio núm. 165.
53. Propuso que el segundo punto considerado se refiriera a cuestiones de aplicación y verificación. Se trataba de una tema fundamental para los armadores que no sólo querían que se estableciera un texto claro y fácil de comprender, sino también que las normas pudieran aplicarse con arreglo a un criterio objetivo de medición por medio de un control efectuado tanto en el Estado del pabellón como en el Estado del puerto. El tercer punto se refería a la actualización de las disposiciones existentes en el proceso de refundición. Era evidente que existían contradicciones entre algunos de los instrumentos más antiguos y otros más recientes y este problema había de resolverse. Sin embargo, en razón del tiempo limitado de que se disponía, no sería posible revisar todos los instrumentos existentes. Por consiguiente, debería encontrarse una solución intermedia de manera que pudieran eliminarse las normas anticuadas, evitarse una duplicación y suprimirse pormenores excesivos sin entrar en zonas de conflicto o inventar nuevas normas.
54. El cuarto punto era el desarrollo de un procedimiento de enmienda que permitiera mantener al día el nuevo instrumento, inspirándose, de ser posible, en el ejemplo del procedimiento tácito de enmienda de la OMI. El quinto punto se refería a la manera de incluir las disposiciones del Convenio núm. 147 en el nuevo instrumento.

Ideas preliminares sobre el contenido del futuro convenio

55. El Presidente explicó que, en esta fase de la discusión, deseaba escuchar los puntos de vista del Grupo de Trabajo sobre las cuestiones planteadas en el Documento de trabajo preparado por la Oficina y la segunda parte de la Propuesta de la FIA. En particular, deseaba que los miembros gubernamentales se expresaran sobre las cuestiones consideradas en el Documento de trabajo y la segunda parte de la Propuesta de la FIA. La finalidad de esta discusión abierta sería recoger opiniones *preliminares* sobre las dificultades que los Estados experimentaban con la ratificación y aplicación de las normas existentes, así como ideas sobre el posible contenido y estructura de un convenio marco único. Recalcó que, como había decidido la Mesa del Grupo de Trabajo, la Reunión debería considerarse como una oportunidad para plantear cuestiones que pudieran requerir un examen más detenido y, salvo si se indicara otra cosa, las opiniones expresadas por los diversos miembros gubernamentales no se considerarían como la adopción de una posición inamovible.
56. El portavoz de la gente de mar indicó que las organizaciones de armadores y de la gente de mar venían estudiando desde hacía cierto tiempo las cuestiones relativas al proceso de refundición y habían llegado a cierto grado de acuerdo sobre las cuestiones de orden general. El documento de la Oficina era bueno y ofrecía muchas alternativas, como también la Propuesta de la FIA. Estos documentos constituían, pues, una buena base para que los participantes expresaran sus puntos de vista. El portavoz de la gente de mar declaró que no quería prejuzgar la posición de los gobiernos, pero era importante conocer sus opiniones iniciales. No quería considerar como definitivas las opiniones expresadas por los gobiernos en la presente Reunión ya que podían modificarse después de un examen más

detenido de lo expresado en los debates. La misma gente de mar permanecería abierta respecto de muchos puntos y tendría muy en cuenta los argumentos formulados. Se precisaban estas opiniones para vertebrar el instrumento marco propuesto. La Propuesta de la FIA era equilibrada pero tal vez insistiera demasiado en la cuestión de la flexibilidad. Se necesitaba cierta flexibilidad para conseguir una amplia ratificación, pero una flexibilidad excesiva podría conducir a la adopción de un instrumento insustancial. Lo que se precisaba era una auténtica «Carta de derechos de la gente de mar». Quería saber desde un principio si los gobiernos aceptaban la inclusión de un procedimiento de aplicación. Si los gobiernos no apoyaban desde un principio la adopción de disposiciones enérgicas en materia de aplicación, la gente de mar consideraría esta labor preparatoria de un proyecto como una pérdida de tiempo. La gente de mar también esperaba que las delegaciones gubernamentales expresaran su opinión sobre la forma en que el nuevo convenio podría aplicarse.

- 57.** El miembro gubernamental de Canadá inició su intervención expresando su preocupación por una aplicación adecuada. Recomendó que la OIT consultara con los gobiernos sobre la forma en que se proponían aplicar el instrumento antes de aceptar su ratificación como había hecho la OMI en el caso del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW 95). Estimó que los objetivos del instrumento deberían ocupar el primer lugar y los pormenores el segundo. La protección de la gente de mar, por ejemplo en los casos de abandono, había de vincularse a la matrícula del buque en materia de responsabilidades. Los mecanismos contemplados a este respecto en el Convenio internacional de responsabilidad civil en caso de contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos podrían servir de inspiración. Reiteró la necesidad de que las disposiciones contenidas en el documento se redactaran de una manera clara y concisa.
- 58.** El miembro gubernamental de Noruega apoyó la estructura propuesta del nuevo convenio pero estimó que convenía evaluar el proyecto para determinar su viabilidad. Reiteró la necesidad de normas claras, lo más inflexibles posible que permitan su aplicación y control eficaces tanto por el Estado del pabellón como del puerto. El nuevo documento debería definir claramente las responsabilidades de todas las partes y no menoscabar el control del Estado del puerto. Suscribió los principios del Convenio núm. 147 que garantizaban el control del Estado del puerto, pero también la necesidad de un procedimiento de control en relación con el nuevo convenio marco. Estimó oportuno un procedimiento de enmienda simplificado en el que se recurriera a una estructura tripartita reunida, preferiblemente, anualmente o, si esto no fuera posible, cada dos años. Propuso que se adoptara un enfoque global en el que buenas condiciones de vida y de trabajo se consideraran como el tercer pilar de la seguridad en el mar.
- 59.** El miembro gubernamental de los Países Bajos señaló que los convenios de la OMI abarcaban a menudo a más del 90 por ciento de la flota mundial y que el país que no los aplicara se exponía a graves sanciones y costes financieros. Señaló a la atención de los participantes el número elevado de convenios de la OIT que no habían sido ratificados porque muchas de sus disposiciones no podían aceptarse, posiblemente por razones financieras. Recomendó el establecimiento de un mecanismo para permitir que los órganos de control del Estado del puerto sancionaran a los Estados del pabellón que no cumplieran con la Carta de derechos de la gente de mar, aun cuando no hubieran ratificado el convenio. Apoyó la propuesta de Noruega de establecer un órgano permanente encargado de considerar las enmiendas a los anexos del convenio con arreglo a un procedimiento simplificado de enmienda y de revisar el procedimiento de aplicación del instrumento.
- 60.** El miembro gubernamental de Panamá consideró que la OIT había adoptado una medida fundamental para el futuro. Varios países habían ratificado convenios pasados pero habían tropezado con dificultades para aplicarlos, creándoles problemas. Por consiguiente, la ratificación había planteado dificultades de aplicación en algunos de dichos países. Por medio de sus actividades de cooperación técnica la OIT debería preparar un plan de

asistencia a los Miembros que ratifiquen el nuevo instrumento para aplicar las nuevas normas de la misma manera que lo hacía en otros campos como el del trabajo infantil. Señaló que gracias a la cooperación técnica, el nuevo convenio podría ser ampliamente ratificado y aplicado, siempre que sea lo suficientemente flexible.

- 61.** El miembro gubernamental de Malta expresó reservas en el Grupo de Trabajo respecto de la idea propuesta por el miembro gubernamental de Canadá de un procedimiento de revisión por personas competentes, en el caso del Convenio STCW 95 de la OMI. Se precisaba una reglamentación apropiada para las organizaciones proveedoras de mano de obra. La OIT debería emprender un estudio con miras a determinar si las disposiciones de los convenios existentes eran contradictorias o se traslapaban. Tomó nota del tiempo que era necesario para elaborar un nuevo instrumento e instó a la OIT a que continuara promoviendo la ratificación de los convenios existentes. También convendría pedir la opinión de las nuevas naciones marítimas emergentes y tener en cuenta los problemas que se planteaban para los puertos pequeños cuando se consideraran las medidas de aplicación. Apoyó la recomendación de Panamá relativa a la necesidad de cooperación técnica.
- 62.** El miembro gubernamental de Filipinas suscribió los puntos enumerados por el Presidente. El nuevo instrumento debería ser claro, sencillo y fácil de comprender. La parte I de la estructura propuesta debería contener una definición de los términos utilizados para orientar a todas las personas que tuvieran que consultar el instrumento refundido. Ello era esencial para una comprensión adecuada del convenio que se adoptara ulteriormente. Convino en que los cuatro puntos mencionados por el portavoz de los armadores eran importantes. El instrumento debería ser flexible y permitir normas equivalentes de aplicación que Filipinas consideraba como «normas de aplicación matizables». Se precisaba una aplicación adecuada, en el entendido de que una reglamentación que no previese la aplicación de sanciones carecía de fuerza normativa. El procedimiento de enmienda propuesto por el Grupo de la gente de mar era necesario para facilitar la actualización del instrumento.
- 63.** El miembro gubernamental de Francia dijo que el principal objetivo debería apuntar a que la gente de mar tuviera un trabajo decente, y que a este respecto era imprescindible conservar los derechos adquiridos gracias a los convenios de la OIT. Francia no deseaba que se establecieran normas menos estrictas que las existentes. Reconocía la necesidad de que el nuevo instrumento alcanzara la más amplia ratificación y que éste debía ser claro, simple, coherente y completo. Era importante comprender las razones por las que algunos Estados Miembros no habían ratificado los instrumentos existentes. Con referencia al segundo documento preparado por la Oficina, dijo que la parte preliminar en que se presentaban los principios y derechos fundamentales era necesaria. En cuanto a su aplicación, dijo que se debía consignar en él los principios que iban a regir la acción de control por el Estado del puerto. Al respecto, el único procedimiento previsto, de presentación de informes al Estado del pabellón señalado en el Convenio núm. 147, podría parecer insuficiente. Por ende, Francia presentará una propuesta para que se constituyera una base de datos relativa a la aplicación del Convenio a la que puedan acceder todos los interesados.
- 64.** El miembro gubernamental de Chipre se refirió al ejemplo citado por el miembro gubernamental de Canadá, es decir, la designación por parte de la OMI de personas competentes encargadas de examinar la aplicación del Convenio STCW 95. A su juicio, el ejemplo presentaba inconvenientes que deberían evitarse. El mecanismo de aplicación del instrumento era muy importante y podría establecerse vinculando ciertas disposiciones relativas a las normas laborales contenidas en los instrumentos de la OIT con otras que figuraban en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS). Su Gobierno era uno de los primeros Estados del pabellón que habían cancelado el documento de cumplimiento de una gran empresa naviera y dado un ultimátum a otra que no cumplía las normas relativas al pago de sus salarios a la gente de mar. La gente de mar no cobraba

sus salarios en su día y se sentía desmotivada, y podía considerarse que esta situación vulneraba el ya mencionado Código Internacional de Gestión de la Seguridad. Estimó que ésta era la primera vez que armadores, gente de mar y gobiernos se sentaban en una misma mesa para hablar de ciertos temas en un mismo idioma. Está seguro de que se encontrarían soluciones con la colaboración de los interlocutores sociales.

- 65.** El miembro gubernamental de Grecia hizo suyas las palabras de la gente de mar, los armadores y otros oradores acerca de la necesidad de garantizar la aplicación y cumplimiento del nuevo instrumento y de considerar el Convenio STCW 95 de la OMI como un posible modelo en la materia. Podrían incluirse disposiciones sobre el control del Estado del puerto, así como una cláusula de «trato no preferente». Se eliminaría así la discriminación en las actividades de inspección pertinentes. Las disposiciones de carácter obligatorio deberían figurar en esta parte y las que revistieran la forma de recomendaciones, en los anexos. Sin embargo, en esta etapa preliminar no aceptaría el concepto de listas negras y blancas. El procedimiento de enmienda tácita parecía aceptable. El ejemplo citado por el miembro gubernamental de Canadá de abandono de buques y de gente de mar era importante. La cuestión del abandono de gente de mar se consideraba ahora en el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre obligaciones e indemnización en materia de reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar pero, en la fase actual, el Grupo de Trabajo no debería tomar cartas en el asunto.
- 66.** La miembro gubernamental de Dinamarca apoyó las declaraciones de los armadores y de la gente de mar. Indicó también que había que examinar con detenimiento el documento de la Oficina, aunque resultara difícil explicar detalladamente sobre las cuestiones de aplicación. Se había celebrado anteriormente una discusión general de la idea de un convenio marco. Pese a ello, y en todos sus aspectos, las medidas de control adoptadas por el Estado del puerto eran necesarias, aunque no debían sustituir a las que competían al Estado del pabellón. En respuesta a las sugerencias de otros miembros del Grupo en el sentido de que podía ser de utilidad conservar la estructura del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, debía tenerse en cuenta, por otra parte, que había diferencias importantes en materia de procedimientos entre la OMI y la OIT. Por ejemplo, la OIT exigía de todo Estado que hubiera ratificado un convenio de dicha Organización que comunicara a la misma la legislación nacional pertinente, lo que no era el caso en la OMI.
- 67.** En lo que toca a la división del futuro instrumento en una parte vinculante y una no vinculante que comprendiera fundamentalmente anexos técnicos y directrices, la oradora manifestó que le parecía una estructura adecuada. En lo que respecta al concepto de flexibilidad, dijo que se podían tener en mente las partes A y B del anexo adicional al Protocolo de 1996 del Convenio núm. 147. De manera más general, en esta etapa preliminar se debería estar abierto a estudiar con detenimiento todas las opciones posibles. La presente Reunión debería contemplar la realización de consultas tripartitas en el ámbito nacional.
- 68.** El Presidente se refirió a algunos de los puntos puestos en el tapete durante el debate. Le parecía adecuado que en la presente Reunión no se discutieran aspectos específicos, sino que se debatiera acerca de la estructura del documento para tener una idea clara de la misma, así como de los principios que quedarían incorporados en él antes de finalizar la semana. Aseguró a la Reunión que la Oficina se hallaba abocada a identificar el máximo posible de asuntos fundamentales.
- 69.** El miembro gubernamental de Liberia, en su calidad de representante de un gran país marítimo, dijo que le había sorprendido el que hasta esa tarde no se hubieran tenido suficientemente en cuenta los registros abiertos. Sin embargo, el acuerdo alcanzado ese mismo día sobre la composición del Subgrupo de Trabajo había demostrado que cada

Estado Miembro debería tener la oportunidad de participar en las futuras tareas. Acerca de la película que se había proyectado el primer día, el orador dijo que su país no toleraría violaciones tan flagrantes de los derechos de la gente de mar o que circularan buques en los que las condiciones fueran inferiores a las normas mínimas. Liberia estaba dispuesta a cooperar plenamente con el resto de los miembros en el ejercicio en curso, siempre que el nuevo instrumento no menoscabara las funciones de los Estados del pabellón tal como se definían en instrumentos internacionales como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. No se debía poner en peligro la economía de los registros abiertos y el empleo de tanta gente de mar, en particular la que procedía de los países en desarrollo. Liberia saludaba con agrado la atmósfera de armonía que prevalecía en la Reunión y deseaba que persistiera.

- 70.** El miembro gubernamental del Reino Unido estimó que la cuestión de la flexibilidad no había necesariamente de examinarse primero puesto que no ofrecía de por sí la garantía de un juego limpio. Lo que se precisaba era una serie de disposiciones vinculantes en un nivel apropiado, como las que figuraban en el Convenio núm. 147. Dijo, asimismo, que instrumentos de carácter muy técnico eran difíciles de ratificar. Era muy conveniente contar con un procedimiento simplificado de enmienda como también con una cláusula de «trato no preferente». Consideró que era adecuada la estructura que figuraba en el anexo de la Propuesta de la Federación Internacional de Armadores y la recomendó al Grupo de Trabajo como un posible modelo que debía considerarse en mayor medida.
- 71.** La miembro gubernamental de Egipto propuso que el nuevo instrumento contemplara las normas más estrictas, pero que conservara — para aquellos Estados Miembros que actualmente observaban normas menos estrictas — su derecho de no aceptar algunos de los anexos en el momento en que ratificaran el nuevo convenio. También se podría prever un período de transición de varios años para que los Estados Miembros pudieran ajustar sus legislaciones de conformidad con las normas más estrictas. La parte sustantiva del instrumento debía contener los principios generales y los objetivos señalados. No debería entrar en pormenores que podrían desarrollarse en los anexos. Las enmiendas futuras habrían de ser sometidas a la aprobación de la Conferencia Internacional del Trabajo y de los parlamentos nacionales. Egipto sugería que los casos de no observancia del Convenio se notificaran al Estado del pabellón, con copia a la OIT. La notificación se debería hacer llegar igualmente al Estado del puerto en que recalaría próximamente el buque. Se debería pedir al capitán del buque que firmara una nota promisorio en la que indicara que se comprometía a tomar todas las medidas correctoras pertinentes lo antes posible. Eran necesarios nuevos planteamientos para garantizar que toda la gente de mar a bordo recibía protección. El nuevo Convenio debe reconocer la realidad actual de una tripulación internacional.
- 72.** El miembro gubernamental de las Bahamas identificó tres ámbitos susceptibles de dificultar la ratificación del futuro instrumento. El nuevo convenio no debería repetir ninguna de las disposiciones de los textos existentes tales como las del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar. A los Estados Miembros que ya contaran con una legislación que se aplicara a todos los trabajadores, comprendida la gente de mar, no se les debería obligar a redactar otras disposiciones específicas sobre la misma cuestión. Si bien para los Estados Miembros era relativamente fácil promulgar leyes aplicables a sus ciudadanos podrá resultarles difícil aplicarlas a los trabajadores extranjeros. El caso de la seguridad social se había citado a título de ejemplo. Se debía dedicar tiempo a pensar cómo se podía asegurar que toda la gente de mar quedara cubierta por la protección social, independientemente del pabellón bajo el que navegaban.
- 73.** El miembro gubernamental de los Estados Unidos afirmó que su delegación estaba de acuerdo con las ocho soluciones recomendadas del Documento de información y con las cinco cuestiones prácticamente idénticas señaladas en la Propuesta de la FIA. Recordó que

el objetivo consistía en establecer un instrumento significativo que pudiera ser ratificado por el mayor número de gobiernos posible. A tal efecto, insistió en la importancia de mantener el concepto de «equivalencia sustancial», tal como estipula el Convenio núm. 147.

- 74.** El miembro gubernamental de Benin afirmó que el instrumento debería ser suficientemente flexible para satisfacer las necesidades tanto del gobierno como de los interlocutores sociales, al objeto de determinar aquellas que han sido aplicadas más ampliamente, incluso sin contar con la ratificación formal de los Estados Miembros. Algunas de estas normas se reflejan en las legislaciones nacionales.
- 75.** Las normas relativas, por ejemplo, a la salud, la higiene y la habitabilidad, la seguridad y la protección social de la gente de mar son esenciales y pueden mantenerse como obligatorias. El instrumento debería prever medidas de control para las normas obligatorias. Estos controles pueden basarse en sistemas establecidos por SOLAS y STCW 95. El principio de la enmienda por acuerdo tácito debería preverse para las normas obligatorias. Por último, él declaró que el instrumento debería adoptar una perspectiva realista para favorecer una jurisdicción efectiva del Estado en lo concerniente a velar por el respeto de las normas que establecerá el instrumento.
- 76.** El miembro gubernamental de Japón expresó el compromiso de Japón con la elaboración de un convenio marco único. El análisis exhaustivo de las razones por las que el Japón no había podido ratificar algunos Convenios de la OIT ponía de relieve algunas ideas que podrían utilizar provisionalmente el Grupo de Trabajo. La primera razón apuntaba a que muchas disposiciones de esos Convenios eran obsoletas o repetían las contenidas en otros instrumentos, incluido, por ejemplo, el Convenio STCW. Una segunda razón era el hecho de que algunos convenios sobre el trabajo marítimo estipulaban pormenores que prácticamente alcanzaban el mismo nivel que las normas nacionales. En estas circunstancias, era imposible proponer un nuevo convenio al Parlamento Nacional, que sólo añadía diferencias en cuanto a la forma. Una tercera razón, en particular relativa al bienestar social y las disposiciones de la seguridad social, era el hecho de que, si bien la seguridad social que proporcionaba Japón era equivalente a la proporcionada en los países europeos, la legislación y la normativa se apoyaban en una base histórica y cultural diferente. Esto significaba que determinados conceptos contenidos en las normas de la OIT no eran compatibles con el de la normativa nacional. Además, debido a procedimientos presupuestarios, su Gobierno no suele aceptar las condiciones vinculantes de los acuerdos financieros. Dicho esto, era importante que el Grupo de Trabajo «sintetizara» la esencia de las condiciones de trabajo decente para la gente de mar al objeto de llegar a un acuerdo general sobre los principios necesarios para lograr los objetivos planteados. Al mismo tiempo, era importante retener el concepto de «equivalencia sustancial» y no establecer normas poco claras o ambiguas. Señaló que para que el convenio fuera ejecutorio, debería conseguir una amplia aceptación y contener normas claras que pudieran controlarse fácilmente, en particular por parte del Estado del puerto.
- 77.** El miembro gubernamental de Argelia dijo que apoyaba la adopción de un instrumento que fuera claro, coherente y fácil de ratificar y de aplicar. Expresó su preocupación por el largo proceso que suponía la elaboración del convenio. Al considerar que ya se había puesto de relieve la mayor parte de los problemas, pensaba que las tareas emprendidas podrían terminarse incluso antes de 2005, año previsto para la adopción del instrumento. Propuso que se incluyera una cláusula del tipo «trato no preferente», como medio de fomentar su adopción. Apoyó el concepto de un «tercer pilar» para completar los pilares relativos a la seguridad marítima y al medio ambiente, de la OMI, y sugirió que el nuevo instrumento incluyera un sistema de notificación y de control similar al contenido en el Convenio STCW. Apoyó la propuesta de Malta de incorporar en el Código IGS cuestiones relativas al trabajo marítimo. Al referirse una vez más al Convenio STCW, señaló que el instrumento debería especificar, asimismo, los papeles que desempeñaban las

administraciones, los Estados del pabellón, los Estados del puerto, los armadores y la gente de mar.

- 78.** El miembro gubernamental de la República de Corea expresó su conformidad con la idea de elaborar un convenio con un amplio marco refundido, tal como lo propuso la CPM, ya que este enfoque no sólo brindaba la posibilidad de eliminar disposiciones obsoletas o anticuadas, sino también de evitar repeticiones. Por lo tanto, podía apoyar la estructura general presentada en el Documento de trabajo. El nuevo instrumento único debería contener exclusivamente normas aplicables al sector marítimo y no a los sectores, ya que esto daba lugar a complicaciones que podrían no disuadir su ratificación. Por ejemplo, hizo referencia a la inclusión de dos convenios que no se referían al sector marítimo y que figuraban en el apéndice del Convenio núm. 147. En segundo lugar, recomendó que se desplegaran los esfuerzos apropiados para eliminar las disposiciones contenidas en los convenios actuales que podrían suponer un impedimento para su ratificación. Propuso insistentemente que al establecer las normas obligatorias se utilizara el concepto de «normas de rendimiento», en lugar del concepto de «normas físicas».
- 79.** El miembro gubernamental de Italia expresó su acuerdo con la estructura propuesta para el nuevo convenio especificada en la Propuesta de la FIA, pero, al igual que el Grupo de la gente de mar, manifestó que le preocupaba la aplicación de dicho instrumento. Era obvio que no bastaba establecer normas sino que había que ratificarlas y aplicarlas. Italia había ratificado casi todas las normas de la OIT relativas al trabajo marítimo, incluido el Convenio núm. 147, demostrando con ello su compromiso con el concepto de trabajo decente para la gente de mar. El nuevo convenio debía obtener una amplia aceptación. En él se debería permitir la flexibilidad, siempre que no fuese en menoscabo de la eficacia del instrumento. En lo que se refiere al procedimiento simplificado de enmienda, el Gobierno italiano expresa su acuerdo; la estructura adoptada deberá ser compatible, por tener una legislación nacional propia. Por último, quisiera subrayar la importancia que reviste el Convenio núm. 147 para la ratificación del nuevo instrumento refundido. Por lo tanto, es preciso fomentar la ratificación de dicho Convenio durante el proceso de elaboración del nuevo instrumento.
- 80.** El miembro gubernamental de Suecia, como respuesta a las opiniones expresadas por otros miembros gubernamentales, señaló que no creía que el Grupo de Trabajo debería confiar en la participación de la OMI en la elaboración del nuevo instrumento. A fin de cuentas, la OMI había establecido unos límites entre cuestiones de seguridad que correspondía abordar a la OMI; de las cuestiones sociales se ocupaba la OIT. Observó que se había mencionado en varias ocasiones la posibilidad de insertar el nuevo convenio previsto de la OIT en el marco del Código IGS. Estaba convencido de que la OMI no aceptaría esta propuesta, aunque los Estados podían decidir por sí mismos si deseaban que se estableciera ese vínculo. No obstante, apoyó la idea de que el Grupo de Trabajo considerara la estructura de determinados instrumentos de la OMI, tales como el Convenio STCW, al igual que sus disposiciones relativas a los procedimientos de control y la cláusula de «trato no preferente».
- 81.** El miembro gubernamental de Namibia puso de relieve algunas cuestiones de carácter más general. En primer lugar explicó que en lo que respecta a «unas reglas de juego justas», los países en desarrollo tenían una capacidad limitada para elaborar y aplicar la legislación. Así pues, era preciso que el proceso considerara modos de garantizar la plena participación de los países en desarrollo y la prestación de ayuda a los mismos en los procesos anteriores y posteriores a la ratificación. En segundo lugar señaló al Grupo de Trabajo que fueran cautos en lo que respecta a vincular las normas de trabajo relativas a la gente de mar con el comercio y mencionó un debate similar que había tenido lugar durante la elaboración de la *Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo*. Por último, señaló la necesidad de asegurar que no hubiera lagunas en lo concerniente a la

protección de los trabajadores, como las detectadas en el caso de los que navegaban en aguas internacionales.

- 82.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia apoyó la idea de un nuevo convenio marco y las ocho soluciones contenidas en el Documento de trabajo. Un objetivo debería ser elaborar un instrumento de interés y utilidad tanto para la comunidad internacional como para los gobiernos de cada país. Apoyó la idea de aprender de la experiencia de la OMI. Debería mantenerse el valor del Convenio núm. 147. El procedimiento de aceptación tácita de la enmienda se ajustaba a la necesidad de mantener actualizado el nuevo instrumento. Instó a que se reflejaran claramente en el mismo los sistemas de control por el Estado del pabellón y por el Estado del puerto, ya que esto garantizaría su aplicación eficaz y universal.
- 83.** El miembro gubernamental de los Países Bajos reiteró su apoyo a las ocho soluciones contenidas en el Documento de información. Su país apoyaba la «Carta de derechos» para la gente de mar, que abordaría todas las dimensiones que afectaban las reglas de juego justas en la actividad naviera. La flexibilidad suponía no pormenorizar en exceso y permitir una «equivalencia en cuestiones sustantivas». Deberían tenerse en cuenta todos los instrumentos relativos a la gente de mar contenidos en el volumen de «Convenios y Recomendaciones sobre el trabajo marítimo». Tomó nota de diversos convenios individuales que abordaban de forma distinta la cuestión de los contratos de empleo de la gente de mar cuando se referían a las partes afectadas (Estados del pabellón, armadores, agencias de colocación de la gente de mar, entre otros). El nuevo convenio debería centrarse en la protección brindada a la gente de mar.
- 84.** El miembro gubernamental de Nigeria comentó que su país se comprometía a facilitar condiciones de trabajo decentes a la gente de mar. Solicitó la asistencia técnica de la OIT para los países en desarrollo al objeto de que pudieran mejorar sus normas. Propuso además, que la flexibilidad en materia de normas debería permitir considerar los aspectos locales particulares en el marco de una amplia normativa uniforme, tal como se sugería en la Propuesta de la FIA.
- 85.** El miembro gubernamental de Turquía apoyó las ocho propuestas contenidas en el Documento de información. Señaló que deberían establecerse y controlarse unas normas estrictas. Debería considerarse la experiencia adquirida cuando se elaboraron los instrumentos de la OMI, como el Convenio STCW 95.
- 86.** El miembro gubernamental de Panamá elogió a la OIT por los documentos claros, concisos y a la vez completos. Insistió en la importancia de que el instrumento final pudiera ser ratificado por el máximo número de gobiernos posible y en que para ello debe tener un carácter flexible que permita su adaptación a la legislación de cada país. Sugirió que el Convenio núm. 138, relativo a la edad mínima de admisión al trabajo podía considerarse un ejemplo de convenio eficaz y suficientemente flexible. Observó que una frase contenida en el Convenio podía impedir su ratificación en algunos países por ser contrario a la Constitución o a la ley; el nuevo instrumento debería evitar la falta de flexibilidad y contener un concepto de equivalencia.
- 87.** El miembro gubernamental de Brasil expresó su preocupación por la discusión sobre los derechos de la gente de mar. Los derechos no admitían flexibilidad; ésta debería manifestarse más bien en los medios que aseguraban el ejercicio de esos derechos.
- 88.** El portavoz de los armadores dijo que éstos habían atendido a las opiniones expresadas por los miembros gubernamentales con mucho interés en vista de que su Grupo ya había alcanzado un acuerdo unánime con la gente de mar en el seno de la CPM. Añadió que la impresión que se desprendía de sus intervenciones era extremadamente positiva. En principio, todos los gobiernos que habían hecho uso de la palabra se habían manifestado

favorables a los principios enunciados lo que no tenía precedentes en toda la historia de las reuniones marítimas de la OIT. Daba las gracias por ello a los gobiernos.

89. El portavoz de la gente de mar manifestó que las opiniones de los gobiernos eran bienvenidas y que, aun cuando a la gente de mar le preocupaban ciertas opiniones expresadas, estaban dispuestos a mostrarse tolerantes en esta etapa y esperaban que el Grupo de los Gobiernos adoptaría una actitud similar respecto de sus propias posturas en el futuro. Expresó también que le había agradado que se mencionara varias veces el concepto de «Carta de derechos de la gente de mar» y que ello corroboraba la opinión de su Grupo en el sentido de que esos derechos no serían objeto de flexibilidad. Respecto del resumen del Presidente, el Sr. Orrell insistió en la importancia que revestía el concepto de procedimiento de enmienda expedito y de cumplimiento del Convenio. Dijo también que la gente de mar no quería de ninguna manera ver mermados sus derechos adquiridos, pero que no se oponían a que se los actualizara y modernizara.
90. El Vicepresidente del Grupo de Trabajo presentó un resumen de las diversas declaraciones de los representantes gubernamentales en sus primeros dos días y medio de Reunión. A su juicio, existía un cierto consenso acerca de la estructura general que debía tener el futuro instrumento así como sobre la necesidad de que fuese coherente y permitiera una amplia ratificación. Tal consenso tenía su base en la necesidad de elaborar un convenio fácil de aplicar, que contemplara un procedimiento de enmienda simple y que tuviera en cuenta el rápido ritmo con que evolucionaba el sector. La noción de flexibilidad que habían evocado muchos oradores daba a entender que ésta no se aplicaría en menoscabo de los derechos de la gente de mar ni para desequilibrar las reglas del juego.

Mandato y composición del Subgrupo tripartito, y fechas de futuras reuniones

91. En lo concerniente a la composición del Subgrupo, el Presidente del Grupo Gubernamental explicó que en su Grupo se había defendido que la representación necesitaba ser lo suficientemente amplia como para abarcar las diversas y muy distintas condiciones geográficas y posturas nacionales. No se había logrado adaptar todas estas diferencias en el marco de la composición que aparecía en la decisión del Consejo de Administración. Tras largos debates con los tres Grupos, se sometió al Grupo de los Trabajadores una propuesta de compromiso, como «paquete» acordado, formulada como sigue: ocho miembros gubernamentales, ocho miembros armadores, ocho miembros de la gente de mar, los Secretarios de los tres Grupos, el Presidente y el Vicepresidente del Grupo de Trabajo y el propio Subgrupo, o sea, un total de 31 miembros. Así lo aceptó el Grupo de Trabajo, a reserva de que lo confirmara el Consejo de Administración. El Subgrupo, susceptible a la aprobación del Consejo de Administración, deberá permanecer abierto a otros gobiernos que puedan asistir como observadores.
92. El miembro gubernamental de Malta declaró que no se opondría a la composición aprobada del Subgrupo, pero estimó que habría sido más oportuno que hubiera estado abierto a todos, sin distinción entre miembros, miembros de la Mesa y observadores. Reiteró que la composición del Subgrupo era un «paquete».
93. El proyecto de mandato del Subgrupo se preparó con base en discusiones celebradas con los grupos gubernamentales, de los armadores y de la gente de mar, así como en consultas oficiosas entre los miembros de la Mesa de la Reunión. Este mandato comprendía, entre otras cosas, instrucciones sobre los documentos que habían de someterse al Subgrupo y sobre las reuniones futuras del Grupo de Trabajo, así como elementos del contenido del nuevo instrumento para facilitar su redacción inicial y recibir los comentarios pertinentes. El Grupo de Trabajo adoptó este mandato por unanimidad.

-
- 94.** Los Grupos presentaron las correspondientes personas designadas para ser miembros del Subgrupo. Estas fueron aceptadas por el Grupo de Trabajo. Se propuso entonces que la próxima reunión del Grupo de Trabajo se celebrara del 14 al 18 de octubre de 2002 y que el Subgrupo se reuniera del 24 al 28 de junio del mismo año.
- 95.** El Grupo de Trabajo decidió que la composición del Subgrupo, el proyecto de mandato y las fechas propuestas para las reuniones futuras se incluyeran el resumen del Presidente que figuraba como anexo al presente informe.

Examen y adopción por la Reunión del proyecto de informe

- 96.** Se observó con aprobación el resumen de todo el debate realizado por el Presidente, que se reproduce en el apéndice del presente informe.
- 97.** En su octava sesión, el Grupo de Trabajo adoptó el presente informe.

Ginebra, 21 de diciembre de 2001.

(Firmado) Sr. Schindler,
Presidente.

Discursos de clausura

El portavoz del grupo de los armadores reconoció entonces el valor de la tarea realizada y el éxito de la Reunión. Consideraba que los resultados obtenidos constituían un claro mandato para continuar con los trabajos realizados anteriormente. Expresó su agradecimiento a los gobiernos representantes por su activa participación, así como la esperanza de que se comunicaran los resultados de la Reunión a los gobiernos que no habían podido asistir a la misma, en particular a los ministerios encargados del transporte marítimo. Agradeció igualmente al personal de la Oficina los esfuerzos desplegados.

El Presidente del grupo de la gente de mar expresó asimismo la satisfacción de su grupo, pero prefirió esperar hasta que se celebrara la adopción, la ratificación y la entrada en vigor del instrumento. Era necesario desplegar grandes esfuerzos antes de transformar el Acuerdo de Ginebra en una Carta de Derechos apropiada. Expresó su agradecimiento a los representantes gubernamentales, así como al Presidente del Grupo de Trabajo y al personal de la Oficina.

El Presidente del Grupo Gubernamental hizo referencia al amistoso entorno en que había tenido lugar la reunión. Consideraba este período el principio de un largo proceso que sólo tendría éxito si se mantenía a lo largo del mismo el alto nivel de diálogo social de esta semana. Expresó asimismo su agradecimiento a los interlocutores sociales, así como a la Oficina y al Presidente del Grupo de Trabajo.

Los representantes gubernamentales de Egipto, Panamá, Argelia y Reino Unido expresaron su satisfacción por la labor desplegada durante la semana. El Ministerio de Trabajo de Liberia comunicó durante la Reunión que su país se comprometía a participar más activamente en el futuro en la formulación y adopción de las normas de trabajo marítimo. Agradeció a todos los participantes el éxito de la Reunión.

La Sra. Paxton, Directora Ejecutiva del Sector Diálogo Social, expresó su agradecimiento en nombre de la Oficina a todos los participantes por su valioso trabajo y su paciencia. Señaló que, merced a la participación de los diversos gobiernos, todo el Grupo de Trabajo había logrado progresos en lo concerniente a la redacción de un nuevo instrumento, basado en las propuestas de los armadores y la gente de mar. Comunicó a la Reunión que el Consejo de Administración consideraría el presente informe y las recomendaciones contenidas en el mismo, en particular con referencia a las condiciones para el establecimiento de un Subgrupo. Por último, reiteró al Grupo de Trabajo que la OIT agradecía su contribución en las actividades desplegadas actualmente, así como su compromiso con las actividades que se realizarían en un futuro.

El Presidente elogió al Grupo de Trabajo por el espíritu de acuerdo que había prevalecido durante toda la semana. Comparando al Grupo con un buque, no excluyó las posibles vicisitudes del camino, pero expresó su confianza en el proyecto, dada la importancia que revestiría el futuro instrumento para la gente de mar de todo el mundo. Cerró oficialmente la Reunión.

Anexo

Resumen del Presidente

Los gobiernos, los miembros armadores y de la gente de mar y los observadores que asistieron a la primera reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo tuvieron ante sí dos informes preparados por la Oficina Internacional del Trabajo y una Propuesta de la Federación Internacional de Armadores. Como los armadores y la gente de mar habían celebrado ya largas discusiones sobre el particular, en especial dentro del marco de la Comisión Paritaria Marítima, sus representantes indicaron que su principal interés era escuchar las opiniones de los miembros gubernamentales y de los observadores sobre las preocupaciones expresadas por los armadores y la gente de mar y, en particular, sobre las ocho soluciones preferidas que figuraban en el párrafo 3.23. del Documento de información preparado por la Oficina.

Discusiones básicas de principio permitieron llegar, entre otras cosas, a un pleno acuerdo sobre los ocho puntos preferidos y aportar un amplio caudal de ideas sobre algunas de las cuestiones básicas planteadas en el Documento de trabajo preparado por la Oficina y en la segunda parte de la Propuesta de la FIA. En el párrafo 48 del presente informe se reflejan los puntos generales específicos acordados sobre una base tripartita. Además, se tomó nota con aprobación de los siguientes puntos:

I. Ideas preliminares sobre diversas cuestiones

Tras una discusión de amplio alcance se llegó a la conclusión de que los puntos siguientes deberían tenerse en cuenta en la elaboración del nuevo instrumento:

- se consiguió un pleno apoyo a la estructura general propuesta para el nuevo instrumento:
 - dicha estructura se refleja en el párrafo 15 del Documento de trabajo de la Oficina y un posible ejemplo de modelo de la misma figura en el anexo de la Propuesta de la FIA;
 - se recalcó la importancia de un capítulo dedicado a las definiciones;
- el nuevo instrumento debería basarse claramente en el cuerpo existente de normas de la OIT:
 - el caudal que representan los derechos existentes, actualizados cuando fuere necesario, debería conservarse fielmente, sin perjuicio de la necesidad de innovaciones;
 - las disposiciones de los instrumentos existentes de la OIT deberían considerarse como punto de partida;
 - se consideró esencial la coherencia con otras normas de la OIT y de otras organizaciones, en particular la OMI;
 - los convenios de la OMI deberían tenerse muy en cuenta como fuente de inspiración;
 - podrían proponerse, según se estime conveniente, modificaciones a las soluciones de la OMI;
- el instrumento debería establecer normas claras, sencillas y de fácil ratificación y aplicación:
 - tendrían que definirse claramente las funciones y responsabilidades respectivas de los Estados del pabellón y de los Estados del puerto;
 - deberían tenerse debidamente en cuenta los rasgos distintivos del sector marítimo, en especial las diferentes categorías de registros, la composición multinacional de las dotaciones y las dificultades de aplicación que se plantean en los pequeños países y los puertos pequeños;
 - debería evitarse una duplicación;
 - convendría considerar la oportunidad de vinculación del respeto del instrumento con el registro;

-
- se formularon muchas observaciones en las que se recalcó la importancia de mecanismos eficaces de aplicación:
 - tanto los Estados del pabellón como los Estados del puerto deberían hacerse responsables de la aplicación;
 - se apoyó el principio de «trato no preferente»;
 - se estimó que convenía considerar, entre otros, los mecanismos de aplicación siguientes:
 - ampliación del control del Estado del puerto con arreglo al Convenio núm. 147 y fortalecimiento de las medidas de rectificación afines;
 - el «grupo de personas competentes» de la OMI (existían, no obstante, inconvenientes que convendría estudiar);
 - obligación para los Miembros de presentar su procedimiento de aplicación para su examen en el momento de la ratificación;
 - integración de procedimientos de aplicación de la OMI como el Código IGS o creación de procedimientos análogos;
 - creación de una base de datos sobre vulneración de los derechos sociales;
 - se consideró esencial la posibilidad de disponer de asistencia de la Oficina Internacional del Trabajo cuando fuera necesaria;
 - se consiguió un pleno acuerdo sobre la necesidad de un procedimiento simplificado de enmienda:
 - varios oradores se pronunciaron a favor de un procedimiento tácito de aceptación;
 - debería establecerse un órgano encargado de un control continuado de la aplicación del instrumento para asegurar su pronta actualización;
 - el instrumento debería:
 - ser inflexible en cuanto a los derechos;
 - ser flexible en materia de aplicación:
 - la cuestión principal debería ser el logro y mantenimiento de unas reglas del juego justas;
 - debería establecerse un balance entre las ventajas e inconvenientes de los siguientes mecanismos flexibles:
 - opciones relativas a las disposiciones que deberían aceptarse, en especial los anexos pormenorizados;
 - un período de transición para los Miembros que no tuvieran en lo inmediato la posibilidad de aceptar las normas más altas;
 - «equivalencia sustantiva».

II. Composición del Subgrupo tripartito

El Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel señaló que el Consejo de Administración, en su reunión de marzo de 2001, había ampliado la composición del Grupo de Trabajo más allá de lo que había recomendado la Comisión Paritaria Marítima (CPM) en enero de 2001. Esta decisión se había adoptado para responder al gran interés que un gran número de gobiernos había manifestado por el Grupo de Trabajo. Sin embargo, no se habían realizado ajustes análogos en la composición recomendada por la CPM del Subgrupo tripartito que había de constituir el Grupo de Trabajo (12 miembros, o sea, cuatro designados por cada uno de los tres grupos, más los secretarios del Grupo de los armadores y del Grupo de la gente de mar). En aras de una distribución geográfica equitativa en la que estuvieran representados todos los intereses específicos principales de la industria naviera, el Grupo de Trabajo estimó que, de conformidad con las discusiones celebradas en el Consejo de Administración, sería oportuno prever una ampliación adecuada de la composición del Subgrupo, habida cuenta también de las instrucciones formuladas por el Consejo de Administración en materia de consenso y del hecho de que una participación adicional en el Subgrupo no suponía gastos adicionales para la Oficina.

Por consiguiente, el Grupo de Trabajo decidió que, a reserva de que así lo confirmara el Consejo de Administración de la OIT, los miembros del Subgrupo serían los siguientes:

Presidente del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel:	Sr. Schindler (Francia);
Vicepresidente del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel:	Sr. Nishikawa (Japón);
Presidente del Subgrupo:	Sra. Solling-Olsen (Dinamarca);
Vicepresidente del Subgrupo:	Sr. Sommer (Estados Unidos).

Miembros gubernamentales:

Argelia
Brasil
China
Filipinas
Grecia
Nigeria
Panamá
Federación de Rusia
Secretario: Noruega

Miembros armadores:

Sr. Akatsuka
Sr. Cox
Sr. Koltsidopoulos
Sr. Lindemann
Sr. Lusted
Sra. Midelfart
Sr. Payne
Sr. Salinas
Secretario: Sr. Dearsley

Miembros de la gente de mar:

Sr. Chande
Sr. Crumlin
Sr. Filho
Sr. Iijima
Sr. Lamug
Sr. Orrell
Sr. Tselentis
Sr. Verhoef
Secretario: Sr. Whitlow

A reserva de que así lo apruebe el Consejo de Administración, el Subgrupo admitirá a otros gobiernos que participan en el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel y que podrán estar presentes en el mismo en calidad de observadores.

Las labores del Subgrupo se examinarán en la próxima reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel.

III. Mandato del Subgrupo

Este mandato se divide en dos partes: 1) Cuestiones de procedimiento y 2) Cuestiones sustantivas.

A. Cuestiones de procedimiento: métodos de trabajo del Subgrupo

1. Objeto del Subgrupo

De conformidad con la decisión del Consejo de Administración, el Subgrupo considerará los documentos que se preparen para sus reuniones y facilitará orientaciones a la Oficina sobre la preparación de los documentos y de los proyectos de texto sometidos al examen del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel.

El Subgrupo no actuará como órgano decisor y seguirá todas las orientaciones recibidas del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel. El Subgrupo podrá formular propuestas al Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel. Toda divergencia en el Subgrupo o conflicto relativo a los proyectos de texto refundido deberían transmitirse al Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel para pedir orientaciones.

2. Reuniones del Subgrupo

El Subgrupo se reunirá como mínimo una vez al año. Podrá celebrar otras reuniones según lo estime conveniente. La Oficina Internacional del Trabajo convocará las reuniones del Subgrupo y ampliará sus invitaciones a todos los Estados Miembros de la Organización Internacional del Trabajo que podrán asistir a las mismas en calidad de observadores.

3. Documentos sometidos al examen del Subgrupo

La Oficina Internacional del Trabajo preparará documentos para su examen en las reuniones del Subgrupo. Por otra parte, todo Estado Miembro o los secretarios del Grupo de los armadores o del Grupo de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima podrán presentar documentos a la Oficina Internacional del Trabajo para su examen por el Subgrupo. Estos documentos deberían presentarse en inglés y, en caso de redactarse en otro idioma, acompañarse de una traducción inglesa para reducir los gastos de traducción de la Oficina Internacional del Trabajo. Siempre y cuando sea posible, estos documentos deberán presentarse en forma electrónica para permitir su distribución inmediata. Todos los documentos deberían presentarse a la Oficina Internacional del Trabajo como mínimo un mes antes de las reuniones del Subgrupo.

4. Informes para y del Subgrupo

El Subgrupo someterá al Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel un informe sobre sus labores que incluya las opiniones de la minoría. Todos los informes y documentos preparados para su examen por el Subgrupo, así como todos los informes que este último prepare sobre sus labores, serán comunicados por la Oficina Internacional del Trabajo a todos los participantes del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, a todos los mandantes de la Organización Internacional del Trabajo y a otras instituciones competentes.

B. Cuestiones sustantivas para su examen inicial

1. Desarrollo de un proyecto de programa de trabajo

Este debería comprender un programa preliminar de trabajo pormenorizado con fechas previstas para la terminación de determinados elementos y etapas del mismo.

2. Recomendaciones sobre el contenido del proyecto de instrumento marco

Al formular estas recomendaciones, el Subgrupo:

- a) prestará la debida consideración a las siguientes soluciones, acordadas de modo tripartito:

-
- 1) las disposiciones del cuerpo de normas internacionales sobre trabajo marítimo que estén suficientemente actualizadas deberían refundirse con carácter de urgencia y en la medida en que sea posible hacerlo;
 - 2) sus puntos esenciales deberían incorporarse en un instrumento único coherente, que forme parte del cuerpo general de normas adoptado por la OIT y que se ajuste a otros instrumentos marítimos internacionales;
 - 3) el instrumento refundido debería estar compuesto de un número de partes en las que se enumeren los principios clave de las normas internacionales marítimas sobre el trabajo marítimo;
 - 4) esas partes deberían complementarse con anexos en los que figuren requisitos detallados para cada una de las partes;
 - 5) debería preverse un procedimiento simplificado de enmienda para actualizar los anexos y garantizar así su pronta entrada en vigor;
 - 6) el instrumento también debería incluir lo esencial de las recomendaciones y de otros textos no obligatorios;
 - 7) el instrumento debería redactarse de tal forma que garantice la mayor aceptabilidad posible de los gobiernos, los armadores y la gente de mar comprometidos con los principios del trabajo decente, y
 - 8) el instrumento debería incluir disposiciones que impongan a todos los Estados la responsabilidad de garantizar que se aplican condiciones de trabajo decente en todos los buques que estén bajo su jurisdicción o que caigan dentro de su competencia;
- b) prestará la debida consideración, en el entorno marítimo, a los aspectos esenciales del Trabajo Decente, cuyos componentes son:
- 1) los derechos humanos en el trabajo;
 - 2) el empleo y los ingresos;
 - 3) la protección social y la seguridad social, y
 - 4) el diálogo social;
- c) prestará la debida consideración al contenido del presente resumen;
- d) llevará a cabo las siguientes tareas:
- 1) preparación de un proyecto preliminar de disposiciones relativas a:
 - i) los mecanismos de aplicación, y
 - ii) procedimientos simplificados que permitan enmendar rápidamente los anexos al instrumento;
 - 2) a los efectos de la refundición, identificación de las «familias» correspondientes a las diversas partes y selección de los instrumentos sobre los cuales deberían iniciarse las labores;
 - 3) desarrollo de los principales elementos del instrumento, incluidas:
 - i) la identificación de las disposiciones existentes que se traslapan o se contradicen y la formulación de recomendaciones apropiadas, y
 - ii) recomendaciones sobre la distribución de las disposiciones entre componentes vinculantes y no vinculantes;
 - 4) adopción de disposiciones relativas al acopio de información e ideas sobre éstas y otras cuestiones.

IV. Segunda reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel y primera reunión del Subgrupo

La segunda reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel se celebrará del 14 al 18 de octubre de 2002.

A reserva de que así lo confirme el Consejo de Administración, la primera reunión del Subgrupo se celebrará del 24 al 28 de junio de 2002.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Members representing governments
Membres représentant les gouvernements
Miembros representantes de los gobiernos

ALGERIA ALGÉRIE ARGELIA

M. Abdelkrim REZAL, Sous-directeur de la navigation maritime, ministère des Transports, Alger

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

M. Abdellah HAFSI, Administrateur principal des affaires maritimes, ministère de la Défense nationale, Alger

ANGOLA

M. David N'GOVE LUSSOKE, Director do Gabinete de Relações Internacionais, Ministério da Administração Pública, Emprego e Segurança Social, Luanda

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

M. Vita NSUNGO, ministère des Transports, Direction nationale de la marine marchande et des ports, Luanda

BAHAMAS

Captain Douglas BELL, Deputy Director (Maritime Affairs), Bahamas Maritime Authority, London

BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA

M. Leo HUYLEBROECK, Conseiller, Administration des affaires maritimes et de la navigation, ministère des Communications, Bruxelles

BENIN BÉNIN

M. Hemianon KAKPO, directeur de Cabinet, ministère des Travaux publics et des Transports, Cotonou

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

M. Anatole NOUNAWON, directeur de la marine marchande, Direction de la marine marchande, Cotonou

M^{me} Rahanatou ANKI DOSSO, directrice adjointe, Direction de la marine marchande, Cotonou

M^{me} Gertrude GAZARD, administrateur du travail, ministère du Travail, Cotonou

BRAZIL * BRÉSIL BRASIL

Mr. Clovis Félix CURADO, Assessor do Vice-Ministro, Ministério do Trabalho e Emprego, Brasilia

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. José Luis LINHARES, Auditor Fiscal do Trabalho, Ministerio do Trabalho e Emprego, Rio de Janeiro

Ms. Vera ALBUQUERQUE, Auditora Fiscal do Trabalho, Ministério do Trabalho e Emprego, Rio de Janeiro

CANADA CANADÁ

Mr. Donald ROUSSEL, Manager, Marine Occupational Safety and Health, Transport Canada, Marine Safety, Ottawa, Ontario

CHINA * CHINE

Mr. ZHANG Xiaojie, Deputy Director, Department of International Cooperation, Ministry of Communications, Beijing

CYPRUS CHYPRE CHIPRE

Captain Andreas CONSTANTINOOU, Senior Marine Surveyor, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works, Limassol

Adviser/Conseiller technique/Consejera técnica

Ms. Chryso DEMETRIOU, Merchant Shipping Officer A, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works, Limassol

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Ms. Birgit S. OLSEN, Head of Centre, Centre for Shipping Policy and Legal Services, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Frantz MILLER, Head of Centre, Centre for Seafarers and Fishermen, Education and Register of Shipping, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Mr. Philippe BAUCHY, Centre for Seafarers and Fishermen, Education and Register of Shipping, Danish Maritime Authority, Copenhagen

EGYPT * EGYPTE EGIPTO

Ms. Fatma Abdel Hamid EL SAIED, General Manager of Maritime Transport, Ministry of Maritime Transport, Alexandria

Adviser/Conseiller technique/Consejera técnica

Ms. Nadia EL GAZZAR, Conseiller des affaires du travail, Mission permanente d’Egypte à Genève

ESTONIA ESTONIE

Ms. Gerli KOPPEL, Senior Officer of Maritime Department, Ministry of Transport and Communications, Tallinn

FRANCE FRANCIA

M. Jean-Marc SCHINDLER, administrateur en chef des affaires maritimes, chargé de mission au ministère des Affaires étrangères, Direction des affaires économiques et financières, Paris

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

M. Christian SERRADJI, directeur des affaires maritimes et des gens de mer, ministère de l’Equipement, des Transports et du Logement, Paris

M. Alain MOUSSAT, chef du Bureau de l’inspection du travail maritime, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, ministère de l’Equipement, des Transports et du Logement, Paris

M. Xavier MARILL, Adjoint au chef du bureau de l’inspection du travail maritime, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, ministère de l’Equipement, des Transports et du Logement, Paris

M. Didier GARNIER, Directeur adjoint du travail, Chargé de mission, délégation aux affaires européennes et internationales, ministère de l’Emploi et de la Solidarité, Paris

M^{me} France AUER, conseiller, Mission permanente de la France, Villa Les Ormeaux, Chambésy

GREECE * GRÈCE GRECIA

Mr. George BOUMPOPOULOS, Lieutenant Commander H.C.G., Head of the Maritime Labour Relations Section, Ministry of Mercantile Marine, Seamen's Labour Division, Piraeus

ITALY ITALIE ITALIA

M. Luigi TRENTO, Direzione Generale della Tutela delle Condizioni di Lavoro, Divisione IIA, Affari Internazionali, Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Roma

JAPAN * JAPON JAPÓN

Mr. Takeshi NISHIKAWA, Director, Labour Standards Division, Seafarers Department, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokyo

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Jun ONO, Official, Administration Division, Seafarers Department, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokyo

Mr. Hidehiro NANAŌ, First Secretary, Permanent Mission of Japan in Geneva

REPUBLIC OF KOREA RÉPUBLIQUE DE CORÉE REPÚBLICA DE COREA

Mr. LEE, Jang-Hoon, Director, Seafarers and Labour Policy Division, Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, Seoul

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. JEON Yeong-Woo, Professor, Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology, Busan

LIBERIA LIBÉRIA

Mr. Christian G. HERBERT, Minister of Labour, Ministry of Labour, Monrovia

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Joseph P. KELLER, Adviser, LISCR Bank, Monrovia

MALTA MALTE

Mr. L.C. VASSALLO, Executive Director Merchant Shipping, Malta Maritime Authority, Valletta

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Jonathan PACE, Deputy Executive Director, Malta Maritime Authority, Valletta

NAMIBIA * NAMIBIE

Mr. Calle SCHLETTWEIN, Permanent Secretary, Ministry of Labour, Windhoek

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Cornelius BUNDJE, Marine Superintendent, Ministry of Fisheries, Walvis Bay

Mr. David MATENGU, Chief Control Officer, Government of Namibia, Windhoek

Mr. Bro-Matthew SHINGUADJA, Labour Commissioner, Government of Namibia, Windhoek

NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS

Mr. R. DE BRUIJN, Senior Policy Adviser, Public Works and Water Management, Ministry of Transport and Waterworks, Ex Den Haag

Adviser/Conseiller technique/Consejera técnica

Ms. Ingeborg VAN GASTEREN, Senior Policy Advisor, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Ex Den Haag

NIGERIA * NIGÉRIA

Mr. Wali KURAWA, Director, Maritime Services, Federal Ministry of Transport, Abuja

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Ahmed Tijjani RAMALAN, Executive Chairman, Joint Dock Labour Industrial Council, Lagos

Mr. O.C. ILLOH, Chief Labour Officer, Inspectorate Department, Federal Ministry of Labour and Productivity, Abuja

Mr. Abdullah AHMAD, Deputy Director of Labour, Permanent Mission of Nigeria in Geneva

Mr. Emmanuel BELLO, Consultant, Federal Ministry of Transport, Abuja

Mr. Isah Ali SUWAID, Head, Information and Public Affairs, Joint Dock Labour Industrial Council, Lagos

NORWAY * NORVÈGE NORUEGA

Mr. Georg T. SMEFJELL, Assistant Director-General, The Norwegian Maritime Directorate, Oslo

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Haakon STORHAUG, Adviser, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

Mr. Odd H. HEGGEMSNES, Senior Executive Officer, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

PANAMA * PANAMÁ

Sr. Juan Antonio LEDEZMA, Secretario General, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panama

PHILIPPINES * FILIPINAS

Mr. Roy SEÑERES, Chairman, National Labor Relations Commission (NLRC), Quezón City

RUSSIAN FEDERATION * FÉDÉRATION DE RUSSIE FEDERACIÓN DE RUSIA

Mr. Alexander FROLOV, Deputy Head, Department for Navigation Policy and Regulation, Marine Fleet's Production Activities, Ministry of Transport, Moscow

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Iouri CHTCHERBAKOV, Counsellor, Permanent Mission of the Russian Federation in Geneva

Mr. Maxim MUSIKHIN, Third Secretary, Permanent Mission of the Russian Federation in Geneva

SWEDEN SUÈDE SUECIA

Mr. Rolf GOTARE, Head of Division, Swedish Maritime Administration, Norrköping

TURKEY TURQUIE TURQUÍA

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Okay KILIC, Maritime Expert, Undersecretariat for Maritime Affairs, Ankara

Mr. Bahtiyar GENEL, Director of Section, Undersecretariat for Maritime Affairs, Ankara

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mr. Paul SADLER, Marine Surveyor, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Ms. Mary MARTYN, Head of Seafarer Health and Safety Branch, UK Maritime and Coastguard Agency, Southampton

Mr. Chris ELLIS, Policy Adviser, Department for Transport, Local Government and the Regions, London

UNITED STATES * ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Mr. Edmund T. SOMMER, Chief, Division of General and International Law, US Maritime Administration, Washington, DC

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Christopher KRUSA, Maritime Training Specialist, Office of Maritime Labor Training and Safety, US Maritime Administration, Washington, DC

Mr. Joseph ANGELO, Director, Standards Directorate, US Coast Guard, Washington, DC

Mr. Robert S. HAGEN, Labor Attaché, United States Permanent Mission in Geneva

* Governments included among the 12 selected by the Governing Body

* Gouvernements figurant parmi les 12 sélectionnés par le Conseil d'administration

* Gobiernos incluidos entre los 12 seleccionados por el Consejo de Administración

Members representing the Shipowners

Membres représentants des armateurs

Miembros representantes de los armadores

Mr. Joseph COX, President, Chamber of Shipping of America, Washington, DC

Mr. Thomas KAZAKOS, General Secretary, Cyprus Shipping Council, Limassol

Mr. George KOLTSIDPOULOS, Adviser, Union of Greek Shipowners, Piraeus

Mr. Dierk LINDEMANN, Managing Director, Verband Deutscher Reeder, Hamburg

Mr. John LUSTED, Deputy Director-General, United Kingdom Chamber of Shipping, London

Ms. Edith MIDELFART, Norwegian Shipowners' Association, Oslo

Sr. Hernan MORALES VILLAMOR, Asesor Laboral, Asociación nacional de armadores, Valparaiso

Mr. N. E. PARDIWALA, Indian National Shipowners' Association, Mumbai 400 003

Mr. Lachlan PAYNE, Chief Executive, Australian Shipowners' Association, Port Melbourne

Mr. Carlos SALINAS, Chairman and President, Filipino Shipowners' Association, Manila

Mr. Akihiro SUZUKI, Managing Director, Japanese Shipowners' Association, Tokyo
Captain Duncan TELFER, General Manager Fleet, The China Navigation Co. Ltd., Swire Group, Hong Kong

Shipowners' advisers

Conseillers techniques armateurs

Consejeros técnicos de los armadores

M. Roberto AGLIETA, Executive for Labour Affairs, Confitarma, Rome
Mr. David DEARSLEY, Deputy Secretary General, International Shipping Federation, London
Mr. Richard GUY, Executive Assistant, International Shipping Federation, London
Mr. Guido HOLLAAR, Secretary, KVNOR, Rotterdam
Mr. Chris HORROCKS, Secretary-General, International Shipping Federation, London
Mr. Tim MARKING, Deputy Secretary-General, ECSA, Brussels
Captain P. McKNIGHT, Manager, Japanese Shipowners' Association, London
Mr. Aliyu Jabu MOHAMMED, President, Nigerian Shipping Companies Association Secretariat, Lagos
Mr. PARK, Chan-Jae, Secretary-General, Korea Shipowners' Association, Seoul
Ms. Angela PLOTT, Vice-President, International Council of Cruise Lines, Arlington, VA
Captain Victor SALAS LEWIS, Adviser, Asociación nacional de armadores, Valparaiso
Mr. Akira SATO, Manager, Japanese Shipowners' Association, Tokyo
Mr. Michael WENGEL NIELSEN, Secretariat Director, Danish Shipowners' Association, Copenhagen

Members representing the Seafarers

Membres représentants des gens de mer

Miembros representantes de la gente de mar

Mr. Jacek CEGIELSKI, Vice-President, National Maritime Section "Solidarnosc", Gdynia
Mr. Abdulrahman CHANDE, General Secretary, Tanzania Seamen's Union (TASU), Zanzibar
Mr. Pdraig CRUMLIN, National Secretary, Maritime Union of Australia (MUA), Sydney
Mr. Thulani C. DLAMINI, South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU), Johannesburg
Mr. John FAY, Vice-President, Seafarers' International Union of North America (SIU), Camp Springs, Maryland
Mr. Severino A. FILHO, President, Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Aéreos e Fluviais (CONTTMAF), Rio de Janeiro
Mr. Sakae IDEMOTO, President, All-Japan Seamen's Union (JSU), Tokyo
Captain Gregorio S. OCA, President, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Seamen's Center, Manila
Mr. Brian ORRELL, General Secretary, NUMAST, London
Ms. Anne-Beth SKREDE, Norsk Sjomannsforbund, Sjomennenes Hus, Oslo
Mr. Thomas TAY, General Secretary, Singapore Maritime Officers' Union (SMOU), Singapore
Mr. Agapios TSELENTIS, Director, International Department, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Piraeus

Seafarers advisers

Conseillers techniques gens de mer

Consejeros técnicos de la gente de mar

Mr. Tomas ABRAHAMSSON, The Swedish Union for Service, Communication and Employees, Goteborg

Mr. Selim ATAERGIN, Türkiye Denizciler Sendikası (TDS), Rihtim Cad., Denizciler Ishani, 7/5 Tophane, Istanbul

Mr. H. BERLAU, Head of Maritime Section, Specialarbejderforbund i Danmark (SiD), Copenhagen

Mr. Poon CHI-KWOK, Executive Secretary, Hong Kong Seamen's Union, Hong Kong

Mr. B. DEGERUD, General Secretary, Det Norske Maskinistforbund, Majorstua

Mr. M. DICKINSON, Executive Officer, NUMAST, London

Mr. Leif DOLLERIS, President, Maskinmestrenes Forening, Copenhagen

Mr. J. EPSOM, Chairman, NUMAST, London

Mr. D. FITZPATRICK, Legal Officer, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Mr. Göran HANSSON, The Sweden Union for Service, Communication and Employees, Goteborg

Mr. Niels-Forgen HILSTROM, Formand Union, Copenhagen

Mr. Yuji IJIMA, Director of International Affairs Department, All-Japan Seamen's Union (JSU), Tokyo

Mr. KIM, Su-Jo, Director General, Head of Planning Headquarters, Federation of Korean Seafarers' Unions, Seoul

Ms. Ayako KOEN, All Japan Seamen's Union (JSU), c/o ITF, London

Mr. Hideo KON, Assistant Director, All Japan Seamen's Union (JSU), c/o ITF, London

Mr. Jose Raul V. LAMUG, Assistant to the President, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Manila

Ms. Mary LIEW, Executive Secretary, Singapore Maritime Officers' Union (SMOU), Singapore

Mr. Peter McEWEN, Deputy General Secretary, NUMAST, London

Mr. Katsuji TAKI, All Japan Seamen's Union (JSU), c/o ITF, London

Mr. T. UZUN, President, Türkiye Denizciler Sendikası (TDS), Istanbul

Mr. Arie Leendert VERHOEF, Consultant, Federatie van Werknemers in de Zeevaart (FWZ), Goreinchem

Mr. Jon WHITLOW, Secretary, Seafarers Section, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Mr. Y. C. YU, Administrator, Merchant Navy Officers' Guild, Hong Kong

Others Autres Otros

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

International Christian Maritime Association

Association maritime chrétienne internationale

Asociación Marítima Cristiana Internacional

Mr. Douglas STEVENSON, Director, SCI/CSR, New York, NY

R.P. Gérard TRONCHE, secrétaire général, Apostolatus Maris, Conseil pontifical des migrants, Rome

International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)

Confédération internationale des syndicats libres

Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres

Mr. Dan CUNNIAH, Director, Geneva Office, Geneva

Ms. Anna BIONDI, Assistant Director, Geneva Office, Geneva

International Organization for Standardization

Organisation internationale de normalisation

Organización Internacional de Normalización

Captain Charles PIERSALL Jr., Chairman of ISO/TC8, Ships and Marine Technology, Charlotte Hall MD

M. François ABRAM, Secrétariat central, Genève