



Sexta sesión

Martes 21 de febrero de 2006, a las 15 h. 15

Presidente: Sr. Schindler

ALOCUCIÓN DEL SR. XU, VICEMINISTRO, MINISTERIO DE COMUNICACIONES, REPÚBLICA POPULAR DE CHINA

Original francés: El PRESIDENTE

Nuestra Conferencia tiene el honor de acoger al Sr. Xu, Viceministro de Comunicaciones de la República Popular de China, gran nación marítima que ha ocupado un lugar muy destacado a lo largo del proceso de negociación de este proyecto de Convenio refundido. Es, por lo tanto, un placer dar la palabra al Sr. Xu, Viceministro de Comunicaciones de la República Popular de China.

Original chino: Sr. XU (Viceministro, Ministerio de Comunicaciones, República Popular de China)

Es para mí un gran honor asistir a esta 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo que me brinda una excelente oportunidad para intercambiar opiniones con todos los delegados participantes sobre cuestiones relacionadas con la protección social de la gente de mar.

El transporte marítimo cuenta hoy con oportunidades históricas sin precedentes gracias al rápido crecimiento de la economía mundial y del comercio internacional. Al ser uno de los modos más seguros, rentables y ecológicos para el transporte de carga a granel a larga distancia, el transporte marítimo ha contribuido sobre manera a la prosperidad económica de los países de todo el mundo. Por eso, la comunidad internacional cada vez es más consciente del papel esencial que desempeña el sector marítimo en la prosperidad de la economía de los países de todo el mundo. No obstante, el sector también tiene que hacer frente a nuevos retos, ya que se está ampliando la globalización económica. En el marco de la campaña a favor de un desarrollo sostenible de la economía mundial es apremiante que analicemos y busquemos soluciones para el desarrollo de una industria marítima sostenible.

El tema de mi alocución hoy será el desarrollo de una industria marítima sostenible centrada en el factor humano. Me gustaría destacar que una industria marítima sostenible totalmente segura, ecológica, eficaz y con gran potencial de desarrollo no puede lograrse sin la contribución y dedicación de una gente de mar competente y adecuadamente protegida.

1. La función crucial del transporte marítimo y la gente de mar en el desarrollo económico mundial

El Secretario General de la OMI una vez afirmó de forma muy gráfica que: «Vivimos en un mundo globalizado que se sustenta en una economía globa-

lizada, economía que no podría funcionar de no ser por los buques y el sector del transporte marítimo».

El transporte marítimo desempeña un papel importante sin precedentes en el comercio internacional, ya que por mar se transporta el 90 por ciento de los volúmenes comerciales totales. A la vez que se asegura del buen funcionamiento de las actividades comerciales internacionales, la industria marítima, en cuanto comercio de servicios, también contribuye positivamente en la suma total de la economía mundial en lo que se refiere al flete.

La reestructuración constante y la nueva atención que se está prestando ahora al mercado marítimo internacional hacen que el transporte marítimo desempeñe un papel cada vez más importante en el desarrollo económico de los países en desarrollo. Muchos países en desarrollo se han beneficiado económicamente construyendo sus flotas nacionales y desarrollando industrias conexas como los astilleros, la reparación de buques, los servicios portuarios o la oferta de mano de obra. Así, la industria marítima y los sectores conexas se han convertido en un pilar esencial del desarrollo económico de muchos países y regiones.

Si bien estamos orgullosos de la importante contribución que ha prestado el transporte marítimo al desarrollo económico mundial, no podemos olvidar desde luego a los que están detrás de esa importante contribución, es decir, los 1.200.000 marinos que en todo el mundo viven y trabajan en espacios estrechos y pequeños a bordo de buques y enfrentándose a las aguas turbulentas.

Es esta gente de mar la que ha contribuido con dedicación a la protección de la seguridad de los buques y las vidas de los pasajeros a bordo, a la prevención de la contaminación del mar por parte de los buques, y la que ha llevado a cabo sus actividades económicas para acelerar el proceso de la globalización económica. Me gusta mucho un dicho popular que dice que sin la contribución de la gente de mar la mitad del mundo se congelaría y la otra mitad se moriría de hambre. Yo, que como marino he pasado más de doce años a bordo de buques, me siento muy orgulloso al escuchar tal afirmación.

2. Los problemas a que se enfrentan los marinos en su profesión

A pesar de ser orgullosos no tenemos que dar la espalda a los problemas con los que se encuentra hoy la profesión de marino. La marinería solía considerarse una profesión atractiva con salarios relativamente buenos, largas vacaciones, oportunidades

de viajar por todo el mundo, sentimiento de aventura y estatus social digno. Era, por un lado, ignorar la dureza de su naturaleza, como las pesadas cargas de trabajo, la morriña, el alto riesgo de enfermedades y lesiones profesionales y por otro, las muy duras condiciones que debían soportar y que les imponían algunos armadores sin escrúpulos como el incumplimiento de sus derechos, el trabajar y vivir a bordo sin higiene ni salubridad, el impago de los salarios, o el pago tardío de los mismos, la falta de atención médica, y ser víctimas de abusos y abandono.

En los últimos años, el progreso tecnológico y la reestructuración constante de la industria marítima han redundado en ciclos operacionales más rápidos para los buques, y en períodos más breves de escala en el puerto. La legislación relativa a la seguridad y protección marítima y a la protección medioambiental también ha impuesto nuevas obligaciones y responsabilidades a los marinos, de manera que esta profesión cada vez resulta menos atractiva. Además, algunos armadores sólo piensan en sus beneficios comerciales y son reacios a proporcionar unas condiciones de vida y de trabajo decentes a los marinos, quienes se ven realmente perjudicados en relación con los trabajadores en tierra. Más aún, el derecho a licencia en tierra de algunos marinos se ha visto perjudicado al intensificarse la necesidad de seguridad en algunos países, y la tendencia creciente a criminalizar a los marinos como consecuencia de algunos incidentes importantes de vertidos de petróleo lo que tendrá indudablemente consecuencias negativas para el sector marítimo, tales como el desánimo de la gente de mar que trabaja y la incapacidad de atraer a jóvenes generaciones muy competentes para el trabajo a bordo. Es fácil prever que estos problemas nuevos a los que tiene que hacer frente la profesión irán en detrimento del desarrollo futuro del sector marítimo.

3. Protección de la gente de mar y desarrollo de un sector marítimo sostenible

Las tecnologías modernas del sector aportaron una navegación más segura, una mayor capacidad de transporte y una protección más eficaz del medio ambiente marino. Sin embargo, la navegación en alta mar sigue siendo una profesión de riesgo. A pesar de la tendencia a la baja del número de accidentes marítimos en los últimos años, éstos siguen provocando numerosas víctimas, muchas pérdidas materiales y un gran daño al medio ambiente marino. La pérdida de vidas humanas y materiales en los accidentes marítimos es un criterio esencial a la hora de considerar la sostenibilidad de las actividades marítimas, a la vez que la mejora de la calidad general del trabajo de la gente de mar es la llave que nos permitirá reducir de forma continua el número de accidentes marítimos. Sólo aquellos marinos competentes, con experiencia, bien formados y con la moral alta serán capaces de garantizar el desarrollo sostenible del sector marítimo. A este respecto, debemos afrontar la situación en que se encuentra el sector del transporte marítimo, sobre todo en lo que respecta a las cuestiones que afectan a la gente de mar, así como hacer un análisis y buscar soluciones desde la perspectiva de la elaboración de políticas para el sector y del establecimiento de principios que rijan las actividades económicas.

Nos complace comprobar que, en los últimos años, la OIT no ha cejado en sus esfuerzos por proteger los derechos fundamentales de la gente de mar y mejorar

sus condiciones de vida y de trabajo. El gran número de convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo adoptados por la OIT han promovido de forma significativa la protección de los derechos fundamentales y los intereses de la gente de mar y han influido sobre manera en el desarrollo de esta industria. El Programa Internacional para la Promoción del Trabajo Decente en la Industria Marítima emprendido por la OIT ha tenido como resultado una mayor sensibilización de los países afectados acerca de la protección social de la gente de mar, ha reforzado la aplicación de las normas del trabajo marítimo y ha contribuido a atraer y a conservar a personal muy capacitado para el sector marítimo. Creo que la próxima aprobación del Convenio refundido sobre el trabajo marítimo permitirá normalizar de forma eficaz la legislación y las prácticas internacionales en vigor que regulan la protección y la gestión de la gente de mar, lo que conllevará el avance radical de una industria marítima sostenible.

Ahora bien, hay una cuestión clave que debemos destacar respecto de la legislación internacional sobre el trabajo marítimo. Francamente, el derecho al empleo es uno de los derechos fundamentales de la gente de mar en los países en desarrollo. El derecho al empleo es la base para poder gozar de sus otros derechos. La elaboración de las normas internacionales del trabajo marítimo debería realizarse paso a paso, teniendo en cuenta las diferencias económicas entre los diferentes países y regiones de todo el mundo. Es irracional aspirar ciegamente a establecer normas ambiciosas y un alto grado de bienestar y lujo a bordo de todos los buques sin tener en cuenta las diferentes situaciones de desarrollo. El propósito esencial de la elaboración de normas internacionales del trabajo es velar por que todos los trabajadores gocen de condiciones de trabajo decentes y no poner en peligro el sustento de la mayoría de trabajadores de los países en desarrollo mediante el progreso económico desequilibrado y el injusto orden internacional que ha dejado tras de sí el flujo de la historia. La tendencia, en lo que se refiere al desarrollo del sector marítimo moderno, ha mostrado que esa práctica no puede ser en modo alguno la base de un desarrollo sostenible de la industria marítima.

4. El desarrollo de la industria marítima y de la protección de la gente de mar en China

China es un gran país naviero, donde el transporte marítimo desempeña un papel crucial en el desarrollo económico nacional. Tras decenios de desarrollo rápido, actualmente hay más de 2.600 buques de navegación marítima con más de 1.000 toneladas de arqueo bruto, lo que supone un total de 57 millones de toneladas de peso muerto. El volumen del comercio marítimo de China fue de 1.250 millones de toneladas en 2005. Como país que posee una de las mayores flotas mercantes del mundo, China ha realizado importantes contribuciones al comercio mundial, y su industria marítima ha garantizado realmente el desarrollo económico del país.

Es más, China se ha convertido en uno de los principales países por número de marinos del mundo. Actualmente, hay 400.000 marinos cualificados en China, de los cuales 135.000 son oficiales superiores. En los últimos años, para garantizar la calidad y el nivel educativo de la gente de mar, el Gobierno chino se ha esforzado por establecer un sistema completo de formación, examen y titulación de la gente de mar, y ha cumplido sus compromisos

como parte del convenio internacional de la OMI sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, de una manera plena y efectiva. El Gobierno chino también concede gran importancia a la protección de los derechos legítimos de la gente de mar, mejorando constantemente sus condiciones de trabajo y de vida, su salario y su bienestar en función del desarrollo económico nacional, velando por la mejora de la legislación y la reglamentación, reforzando la función normativa del gobierno y ampliando la cobertura de la protección social de la que goza la gente de mar.

La economía clásica afirma que las personas siempre se centran en la acumulación de riqueza, de manera que los humanos y, en particular, la mano de obra, sólo se consideran un factor de producción para la acumulación de riqueza. La práctica nos demuestra que el concepto de desarrollo que persigue solamente la riqueza material es erróneo y que, por consiguiente, sólo redundaría en el desarrollo desequilibrado de toda una sociedad, así como en problemas sociales. El concepto apropiado de desarrollo debería pasar por un enfoque del desarrollo sostenible que se centrara en el ser humano, de manera cabal, que se concretase en la mejora del nivel de vida de los ciudadanos y la garantía del pleno empleo y el progreso general de la economía y la sociedad. El enfoque orientado al ser humano es la base y la condición *sine qua non* para el desarrollo sostenible del sector marítimo.

El Gobierno chino se está centrando pues en este enfoque basado en el ser humano para lograr un desarrollo sostenible, de forma armoniosa y cabal, y un concepto puesto de relieve por nuestra administración nacional, por lo que la gobernanza para los ciudadanos y la preocupación por el sufrimiento del pueblo quedan reflejadas en las diferentes políticas, reglas y reglamentos. En un sentido amplio, el desarrollo económico se considera un enfoque, más que el objetivo último. Nuestro objetivo último es lograr la prosperidad de todo el pueblo y obtener un máximo bienestar para toda la sociedad, no sólo la riqueza económica. Aplicado al sector marítimo, este concepto se interpreta como la responsabilidad del gobierno de proteger los derechos de los armadores, por una parte, y los derechos en el empleo u otros derechos fundamentales de la gente de mar, por otra, para lograr un máximo de beneficios y equidad. Se debería reconocer, la importancia de la función y la condición de la gente de mar en el sector marítimo, evitando así la violación de los derechos de la gente mar debido a los actos cometidos por algunas compañías navieras que sólo buscan beneficios comerciales.

5. Medidas que China deberá adoptar para proteger a la gente de mar

Actualmente, China sigue haciendo frente a numerosos retos en el proceso de desarrollo económico y social, tal como muestra el menor desarrollo de la productividad y el desarrollo desigual entre zonas rurales y urbanas. En cuanto a la protección social de los trabajadores, el Gobierno chino se ha comprometido a promover un desarrollo armonioso de la sociedad, a crear oportunidades de empleo por todas las vías, a acelerar la mejora del sistema de seguridad social y a regular una distribución racional de la riqueza social. Estas estrategias de desarrollo nacional establecieron

pautas específicas sobre la dirección que debía tomar la protección social de la gente de mar.

En primer lugar, centrarse en el desarrollo económico y acelerar el desarrollo de la industria marítima, con el fin de impulsar el desarrollo económico nacional y ampliar las oportunidades de empleo en el mar.

En segundo lugar, proteger los derechos fundamentales de la gente de mar, desarrollando y mejorando un régimen de reglamentación de la protección social de la gente de mar, en particular el establecimiento de un sistema eficaz para la inspección del trabajo marítimo. También se desplegarán esfuerzos específicos para evitar que se cometan actos ilícitos contra los derechos legítimos de la gente de mar, y para proporcionarles verdaderos beneficios en términos de eficacia y equidad.

En tercer lugar, reforzar la planificación y la orientación profesional para mejorar el nivel educativo y de formación de nuestros marinos, con el fin de lograr una fuente de mano de obra de calidad y competitiva.

En cuarto lugar, participar activamente en la cooperación internacional en materia de protección social de la gente de mar para aprender de la experiencia de otros países.

Una industria marítima sostenible debe basarse en el respeto a la legalidad y en la igualdad de condiciones de todos los actores del sector marítimo internacional para proteger los derechos fundamentales de la gente de mar. También es un enfoque que pretende atender las necesidades de desarrollo actuales, por una parte y, preservar el potencial de desarrollo futuro, por otra. La gente de mar de gran calibre y calidad representan un gran potencial para el desarrollo futuro del sector. Sólo respetándoles, protegiéndoles, entendiéndoles, cuidándoles y confiando en ellos plenamente conseguiremos un verdadero desarrollo sostenible del sector marítimo.

Original francés: El PRESIDENTE

Ayer tuvimos el honor de oír la intervención de la Viceministra de Industria y Comercio de Noruega que puso de manifiesto la necesidad de crear empleos seguros y decentes en el sector marítimo. Su contribución de hoy va en ese mismo sentido y cobra especial importancia al ser la de un país en que el sector marítimo, ya de por sí importante, está experimentando un rápido crecimiento.

El Gobierno de la República Popular de China ha aportado un apoyo constante a nuestras labores, y quisiera expresar mi agradecimiento por la labor que China ha desempeñado en la elaboración de este Convenio que está destinado a proteger a los marinos del mundo entero, labor que ha contado con la contribución eminente del Sr. Zhang, que ha ocupado la presidencia del Grupo Gubernamental.

INFORME DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y MEMORIA DEL DIRECTOR GENERAL: DISCUSIÓN (CONT.)

Original francés: El PRESIDENTE

Tras esta intervención reanudamos ahora la discusión general sobre el Informe del Presidente del Consejo de Administración y la Memoria del Director General.

(La sesión continúa con las intervenciones de los delegados.)

(Se levanta la sesión a las 17 h. 05.)

INDICE

Página

Sexta sesión

Alocución del Sr. Xu, Viceministro, Ministerio de Comunicaciones, República Popular de China	1
<i>Oradores:</i> el Presidente, Sr. Xu	
Informe del Presidente del Consejo de Administración y Memoria del Director General: Discusión (<i>cont.</i>)	3
<i>Orador:</i> el Presidente	