



Respuesta del Director General a la discusión de su Memoria

1. Introducción

Esta 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo ha sido muy especial por varias razones. Las discusiones nos han brindado la oportunidad no sólo de mirar hacia atrás, a los inicios mismos de la Organización Internacional del Trabajo y a la presciencia y visión que demostraron los Miembros en 1920, sino también de mirar hacia el futuro para abordar los efectos que produce la globalización sobre los empleadores, los trabajadores y el lugar de trabajo en el siglo XXI.

He hablado con muchos delegados durante las tres semanas que ha durado esta reunión de la Conferencia. Sus comentarios siempre mostraban entusiasmo e ilusión por los esfuerzos que realiza la OIT en el sector marítimo y por las repercusiones que tendrán las labores que efectúan aquí para lograr un trabajo decente para todos. Todos los grupos de todas las regiones dieron muestras de determinación. Este enfoque positivo y creativo fue sin duda lo que condujo a la Comisión Plenaria a proponer a la Conferencia el texto final del *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*. Como muchos oradores ya lo han dicho, esta reunión de la Conferencia tendrá repercusiones históricas.

De todo corazón me uno a las numerosas expresiones de agradecimiento y reconocimiento que se han dirigido al Presidente y a la Mesa de esta reunión marítima. Deseo dar las gracias al Sr. Jean-Marc Schindler por la manera ejemplar en que ha llevado las labores de la Conferencia. Su agudeza, sus conocimientos técnicos, su tacto y sus dotes de diplomático han sido muy útiles para la conclusión exitosa de esta reunión de la Conferencia. Su labor comenzó hace cinco años, cuando empezó a elaborarse este convenio. También quisiera expresar mi profundo agradecimiento a los Vicepresidentes: Sr. Dierk Lindemann (empleador), Sr. Brian Orrell (trabajador) y Sr. Tatsuya Teranishi (gobierno). También ellos participaron en las primeras fases de elaboración del convenio. La ardua labor que han realizado en las tres últimas semanas se vio reflejada en la atmósfera positiva y constructiva que caracterizó a esta reunión marítima. En ella, la Conferencia también puso a prueba un nuevo enfoque, que consistió en trabajar como Comisión Plenaria durante diez días para llevar a cabo un intenso examen tripartito del único punto del orden del día: un proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Tengo entendido que la calidad del diálogo social que tuvo lugar en esa Comisión nos dio un ejemplo del mejor tripartismo. Quisiera felicitar y dar las gracias por su trabajo al Presidente de la Comisión, el Sr. Bruce Carlton. También quisiera felicitar y dar las gracias al Sr. Tomada, por el interés y el apoyo tan grandes que demostró el Consejo de Administración por el sector marítimo.

Por último, quisiera expresar mi *agradecimiento* a título personal a todos ustedes, que han participado en esta histórica reunión de la Conferencia. Tenemos ilustres predecesores, y se sabe que el presente se basa en el pasado. La labor de esta reunión de la Conferencia — que consistió en examinar y proponer la adopción de un convenio sobre el trabajo marítimo que refunde y actualiza casi todos los instrumentos marítimos vigentes, de una manera que permita obtener un alto nivel de ratificación y control de la aplicación — no hubiera sido posible sin la extensa labor preparatoria en la que han participado muchos de ustedes en los últimos cinco años. El *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* es en realidad el convenio de ustedes. La perseverancia y la determinación de que han hecho gala han sido notables, y han dado como resultado una reunión marítima que ha podido concentrarse en afinar y presentar un nuevo e importante convenio sobre el trabajo marítimo que busca responder de manera expresa a las acuciantes cuestiones que plantea la globalización.

También nos ha honrado la presencia de varios oradores invitados especiales, quienes nos prodigaron con sus sesudas observaciones y con una amplia gama de perspectivas sobre los acontecimientos del sector marítimo. El Secretario General de la Organización Marítima Internacional, Sr. Efthimios Mitropoulos, destacó los logros alcanzados por su Organización y nos dio a conocer su opinión acerca del papel que desempeña la OIT en la industria marítima. Nos recordó las numerosas áreas de cooperación entre la OMI y la OIT. Le estoy muy agradecido por haberse comprometido a promover la colaboración entre nuestras dos organizaciones y por haber propuesto aportar su contribución a cualquier trabajo que haga falta para alcanzar los objetivos de esta Conferencia y del convenio. La Sra. Karin Yrvin, Viceministra de Industria y Comercio de Noruega, nos confirmó la determinación de su Gobierno de ratificar y aplicar el nuevo convenio sobre el trabajo marítimo. Su apasionada intervención para respaldar el instrumento, sus eruditas observaciones y sus buenos deseos para el futuro del convenio dieron el tono y sirvieron de pauta para un animado debate. También contribuyó a enriquecer nuestra discusión el Sr. Xu Zuyuan, Viceministro de Comunicaciones de la República Popular de China, que compartió con nosotros una sabia y seria reflexión sobre la evolución del sector marítimo y el papel que ha de desempeñar el nuevo convenio. Señaló que este nuevo convenio 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*.

Mencioné que la Conferencia ha realizado gran parte de su trabajo como Comisión Plenaria, si bien es cierto que se trata de una Comisión bastante grande, con 104 miembros. Esta decisión de la Conferencia ha sido acertada y ha constituido una respuesta completamente apropiada al hecho de que el examen del proyecto de convenio era el único punto que el Consejo de Administración había inscrito en su orden del día. No obstante, en su marco se han considerado casi todas las cuestiones relativas al logro del trabajo decente en el sector marítimo. Así, no es de extrañar que gran parte de la discusión de mi Memoria y las observaciones de los oradores invitados se centraran en la trascendencia potencial de este nuevo convenio y en lo que se debería hacer a partir de ahora para garantizar una ratificación y una aplicación generalizadas y rápidas. Con todo, en mi Memoria también planteé otras cuestiones específicas de interés para la industria marítima, como la necesidad de lograr un mayor número de ratificaciones y la aplicación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), y la necesidad de abordar la preocupación que todos compartimos sobre la difícil situación de la gente de mar abandonada, la importancia del trato justo de la gente de mar, los peligros de la piratería y la búsqueda constante de la igualdad en el lugar de trabajo. Muchos oradores respondieron a estas cuestiones específicas y resaltaron la necesidad de seguir avanzando en esas esferas. Todas las observaciones formuladas durante la discusión fueron instructivas y contribuyeron a reforzar el sentimiento de cohesión en un nivel global y el deseo mutuo de equidad en este sector. Mi respuesta no puede hacer justicia ni a la calidad ni a la cantidad de dichas intervenciones. Con todo, me gustaría hacerles un breve comentario acerca de algunas de las ideas que hemos oído durante los últimos días. Como

el proyecto de nuevo convenio, las observaciones formuladas por los oradores tenían un mismo hilo conductor; sin embargo, tal como acabo de señalar, las cuestiones abordadas se englobaban en dos temas más amplios: por un lado, la importancia del convenio sobre el trabajo marítimo en el marco de la globalización y, por otro, la necesidad de avanzar en las esferas específicas de interés para la industria que indiqué en mi Memoria.

2. La importancia del proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

En las observaciones que formulé para iniciar la discusión de mi Memoria, intenté situar la labor de esta Conferencia y los avances del sector marítimo en el contexto general de las presiones, tensiones y oportunidades que presenta ese fenómeno que denominamos globalización. Me interesa particularmente la dimensión social de la globalización. Dije que el nuevo convenio sobre el trabajo marítimo podía suponer un paso adelante para ese sector y tal vez servir de ejemplo para otras esferas. En mi opinión, las normas internacionales del trabajo que se aplican de forma eficaz y generalizada pueden contribuir a hacer frente a las repercusiones sociales y económicas de la globalización y a conseguir un desarrollo sostenible. También me referí a la importancia de lograr una ratificación temprana y generalizada del convenio, y les pedí su opinión sobre la manera de lograrlo. Me interesaba mucho conocer su punto de vista sobre esas ideas.

Muchos oradores reiteraron que la industria marítima tiene un alcance mundial. Algunos, como la Sra. Magdalena Schleegeer, Jefa de la División de Asuntos relacionados con la OIT y las Naciones Unidas del Ministerio Federal de Asuntos Laborales y Sociales de Alemania, consideraban que el convenio era una contribución importante a la dimensión social de la globalización. La oradora también dijo que el sector marítimo era el que mejor sabía por experiencia que el elemento puramente económico de la globalización tiene que complementarse con una dimensión social igualmente sólida. El Sr. Pierre, representante trabajador de Haití, señaló que el sector marítimo es el primer sector realmente globalizado. Ello no sólo se debía a la movilidad de sus activos — los buques —, sino también a su estructura transnacional. Cada vez con más frecuencia las tripulaciones de los buques son multinacionales y requieren una protección a escala mundial y normas mundiales del trabajo aplicables a todo el sector. Dichas normas protegerían los derechos, el bienestar y la dignidad humana de la gente de mar. La Sra. Sulistyaningsih, representante gubernamental de Indonesia, consideraba que el proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo era el resultado de un esfuerzo común encaminado a asegurar una globalización económica justa mediante el empleo decente para la gente de mar. Monseñor Silvano Tomasi, representante de la Santa Sede, rindió homenaje a los delegados clarividentes que habían señalado que el sector marítimo era la primera industria global del mundo que precisa normas mundiales del trabajo que se apliquen a todo el sector y que protejan los derechos, el bienestar y la dignidad humana de la gente de mar. El Sr. Larcher, Ministro de Empleo de Francia, consideraba que los participantes en la reunión de la Conferencia habían demostrado su sentido de la responsabilidad. También mencionó varias enseñanzas extraídas del proceso en curso, a saber, que las normas pueden evolucionar y actualizarse, que se puede adoptar un enfoque integrado y que la certificación de las normas sociales mundiales puede formar parte de un convenio.

Muchos oradores se han referido al importante valor de este convenio como paso adelante. El Sr. Dierk Lindemann, Director Ejecutivo de la Asociación de Armadores de Alemania y Vicepresidente de la Conferencia, dijo que el nuevo convenio es una codificación clara de lo que se necesita para asegurar prácticas laborales adecuadas en el sector marítimo. Algunos oradores también relacionaron este convenio con la labor de la OMI y reiteraron que, junto con el Convenio SOLAS, el Convenio de Formación y el Convenio MARPOL, este instrumento sería el «cuarto pilar» del sistema reglamentario

marítimo internacional. En su discurso, el Sr. Mitropoulos señaló que el convenio no era un mero acuerdo sobre papel, sino una confirmación oficial de derechos humanos básicos, y que complementarían los tres convenios clave de la OMI, al añadir el aspecto social.

Se recibieron rotundas declaraciones de apoyo de todas las regiones de la OIT. Por parte de África, la Embajadora Amina Mohamed, de Kenya, dijo que el convenio conseguiría el objetivo perseguido desde hace tiempo por la OIT de lograr una coherencia de políticas en un sector que ha experimentado fuertes cambios a lo largo de los años y que permitiría hacer frente a los retos planteados y a las oportunidades ofrecidas por el proceso de globalización, y felicitó a los redactores por la claridad, la estructura única y el lenguaje empleados. Por parte de Asia, el Sr. Abeyrathne Banda, Director Adjunto de la División de la Marina Mercante del Ministerio de Puertos y Aviación de Sri Lanka, dijo que el convenio era innovador y abordaba cuestiones de interés actual, mientras que, por parte de las Américas, el Embajador Carlos Antonio da Rocha Paranhos, del Brasil, señaló que el nuevo convenio marítimo refundido ofrecía una excelente oportunidad para extender a todos los continentes, en su caso concreto a la región americana, las ventajas derivadas de la existencia de reglas claras y justas en este sector. Por parte de Europa, la Sra. Karin Yrvin, Viceministra de Comercio e Industria de Noruega, dijo que las condiciones de trabajo se habían convertido en un aspecto importante de ventaja comparativa para algunos operadores de buques. Señaló que la adopción y el seguimiento del proyecto de convenio deberían hacer el sector marítimo más atractivo para la gente de mar. La Sra. Schleegeer, de Alemania, también se refirió a la inclusión de una cláusula de «trato no más favorable», que asegurará que no haya ventajas competitivas para los armadores de los Estados que no hayan ratificado el Convenio, así como a las disposiciones esenciales sobre el control de la aplicación, incluidas las relacionadas con el Estado rector del puerto.

Confío además en que estas innovaciones den buenos resultados y podamos aplicar esta experiencia de elaboración de normas a otros sectores. Estoy convencido de que el Consejo de Administración deseará que se le mantenga informado de estas cuestiones.

Muchos de ustedes nos recordaron el carácter especial del sector marítimo y la necesidad que existía desde hacía tiempo de modernizar las normas de la OIT sobre el trabajo marítimo y pasar de la simple elaboración de leyes al logro de un verdadero cambio. El Sr. Pdraig Crumlin, Vicepresidente del Grupo de los Trabajadores y Secretario Nacional de la Unión Marítima de Australia, citó ejemplos de condiciones que incumplen las normas sobre buques y siniestros marítimos. También subrayó los aspectos personales y morales de esas cuestiones al señalar que lo que menos deseábamos era una hazaña retórica que no prevea asistencia práctica para la gente de mar cuya supervivencia depende de los progresos que realicemos aquí. En su opinión, las naciones ricas tienen la obligación moral de prestar asistencia a las naciones con economías o instituciones menos asentadas o desarrolladas, donde la capacidad para aplicar y supervisar el cumplimiento de los convenios internacionales, por muy comprometidas que estén, es limitada.

En efecto, así es. Evidentemente, nuestra labor no termina con la adopción del convenio. Como Dierk Lindemann nos recordó, éste es el principio de un nuevo viaje hacia la ratificación generalizada, la entrada en vigor y el pleno cumplimiento. Queda mucho por delante.

En ese sentido, me complació escuchar al Sr. Joseph Keller, Director General del Registro Internacional Naviero y de Empresas de Liberia, que dijo que estaban convencidos de que el convenio se ratificaría de forma generalizada y que, como uno de los principales Estados del pabellón, el Gobierno de Liberia tenía la intención de ratificar ese instrumento. También señaló que, para que sea eficaz, el convenio había de ser ratificado de manera generalizada tanto por los Estados del pabellón como por los Estados rectores del puerto y los Estados proveedores de gente de mar. La Sra. Patricia Sto. Tomas, Secretaria del Ministerio de Trabajo y Empleo de Filipinas, también se mostró partidaria

de una pronta ratificación, aunque entiendo que su país, como algunos otros gobiernos, necesitará abordar algunas dificultades relacionadas con la aplicación del convenio a su flota nacional. Resultó sumamente alentador escuchar a la Sra. Karin Yrvin, de Noruega, que dijo que tenían la intención de actuar tan rápidamente como pudieran y que esperaban lo mismo de todos los ahí presentes.

Según lo manifestado por muchos de los representantes gubernamentales, la cooperación técnica contribuirá en gran medida a que sus países puedan avanzar con mayor celeridad. El Embajador Sameh Shoukry, de Egipto, dijo que tenía la convicción de que la acción conjunta en el marco de la cooperación técnica podría ampliar rápidamente el círculo de los países ratificantes. Suscribo plenamente su punto de vista. Varios otros oradores destacaron la importancia de la cooperación técnica, prestada tanto por la OIT como por sus Estados Miembros. El Sr. Ziheng Wu, Presidente del Sindicato de la Gente de Mar y de los Trabajadores de la Construcción de China, se refirió a la necesidad de ofrecer a los países en desarrollo la asistencia técnica y la formación necesarias para mantenerse a la par con la evolución tecnológica del sector marítimo mundial y poder dar cumplimiento a los requisitos técnicos del convenio. El Embajador Alfred Rambelison, de Madagascar, hizo notar la necesidad de que la Oficina intensifique sus actividades de cooperación técnica en el campo de las normas sobre el trabajo marítimo. El Sr. Rubén Arosemena Valdés, Vicepresidente de la República de Panamá y administrador de la Autoridad Marítima de Panamá, declaró que, consciente del alcance que iba a tener el Convenio, Panamá había emprendido a nivel nacional programas en materia de capacitación y reclutamiento de marinos, reglamentación de las agencias de colocación, la aprobación de la Tabla de Compensación por Riesgos Profesionales y la incorporación de las condiciones laborales a las inspecciones anuales sobre seguridad marítima.

Varios oradores preconizaron la cooperación entre los Estados Miembros en el campo de la elaboración de materiales didácticos y la formación. La Embajadora Amina Mohamed, de Kenya, entre otros participantes, hizo hincapié en la necesidad de fomentar una cooperación más estrecha entre los Estados Miembros por lo que se refería a la aplicación del convenio.

3. La necesidad de lograr avances en materias específicas que preocupan al sector

Como señalé en la introducción, muchos oradores aportaron también comentarios y observaciones de gran perspicacia sobre varias otras cuestiones específicas que había planteado en mi Memoria. Es preciso abordar estas cuestiones: la necesidad de lograr un mayor número de ratificaciones y la aplicación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185); la difícil situación de la gente de mar abandonada; la necesidad de asegurar un trato justo para la gente de mar; los peligros de la piratería; los esfuerzos incesantes encaminados a lograr la equidad en el lugar de trabajo, y la necesidad de suscitar el interés de los trabajadores por incorporarse a la fuerza laboral marítima.

Tal como nos recordara el Sr. Dierk Lindemann, no debemos olvidar que hay otras dificultades que se plantean a nuestra industria (y que) debemos afrontar y solventar de forma responsable.

Abandono de la gente de mar

Varios oradores se refirieron a las cuestiones que está examinando el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar.

El Sr. Sigismund Buckman, delegado de los trabajadores de Ghana, describió la penosa situación de los marinos que son abandonados y que se debaten por sobrevivir, soportando a veces temperaturas extremas, sin combustible y sin agua, alimentándose de pescado capturado desde la borda o dependiendo de la caridad pública. Nos aseguró que esta situación afectaba no sólo a los propios marinos sino también a sus familiares: Al no contar con ingresos, las familias tienen que retirar a los niños de la escuela y se ven obligadas a recurrir a prestamistas, a quienes tal vez no puedan reembolsar los créditos, dijo refiriéndose a las observaciones formuladas por la comunidad marítima en el sentido de que, en cifras absolutas, sólo un pequeño porcentaje de los marinos del mundo eran afectados por situaciones de abandono, el Sr. Sigismund Buckman señaló también que hay quienes sostienen que la lacra del abandono es un problema de poca importancia que afecta sólo a un pequeño porcentaje de la gente de mar embarcada en la flota mundial y que, por ende, no merece que se dediquen esfuerzos para ponerle freno. Por pequeño que sea el número de marinos abandonados, tal situación es un absoluto escándalo. Prosiguió esbozando las medidas que el Grupo de los Trabajadores consideraba necesarias. Había que exigir que los armadores establecieran un sistema de garantía financiera a fin de sufragar los costos y gastos relativos al mantenimiento de la gente de mar en caso de abandono. Explicó que los trabajadores no tenían la intención de decretar de qué forma deberían proporcionarse los medios de protección; lo que deseaban era que se adoptara un instrumento obligatorio que garantizara unas reglas de juego equitativas para el sector marítimo, que pudieran ponerse en práctica de forma eficaz. El llamamiento formulado por la Ministra Patricia Santo Tomas a los delegados, en el sentido de dar un apoyo tripartito a la creación de una base de datos sobre casos de abandono, sería al parecer un paso encaminado a la solución de este problema.

El Sr. Mitropoulos, Secretario General de la Organización Marítima Internacional, precisó que mientras que la inmensa mayoría de la gente de mar trabajaba en condiciones justas y tenía el apoyo de sus empleadores cuando surgían problemas a bordo, alguna gente de mar seguía siendo objeto de un trato duro y de condiciones inaceptables. Refiriéndose a las actividades del Grupo Mixto OMI/OIT, recordó que su mandato era «impulsar un programa que todos compartimos y que consiste en ayudar a mejorar la vida de la gente de mar y a proteger sus derechos y su bienestar». Dijo que, aun cuando el nuevo convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo probablemente conseguiría avances hacia una solución de muchas de las cuestiones que el Grupo Mixto tenía ante sí, éste iba a proseguir sus actividades.

Como dije al comenzar mi intervención, el Sr. Mitropoulos y quien habla enviamos la semana pasada cartas conjuntas a diez Estados del pabellón cuyos buques figuran entre los casos más antiguos de abandono registrados en esta base de datos, a fin de suscitar su interés por la situación de la gente de mar afectada. Si bien es cierto que nuestra iniciativa conjunta no es una solución al problema fundamental, tengo la esperanza de que contribuirá en alguna medida a mejorar la situación de los marinos perjudicados.

Trato justo de la gente de mar

Muchos oradores han insistido en la necesidad de lograr un trato justo para la gente de mar en caso de accidente marítimo. El Sr. Marcos Castro, delegado de los trabajadores de la Argentina, dijo que, «con frecuencia, el capitán de un buque involucrado en un incidente es perseguido casi automáticamente». Indicó que la creciente criminalización [de la gente

de mar] agravará la escasez de marinos calificados y especialmente la de oficiales bien entrenados. La Sra. Veronica Mesatywa, delegada de los trabajadores de Sudáfrica, recordó que los marinos no son criminales, sino contribuyentes a la riqueza de este mundo, y que por lo tanto debemos respetarlos.

El Sr. George Koltsidopoulos, delegado de los empleadores de Grecia, se refirió a un caso específico, en el que el tratamiento recibido por el capitán había sido un verdadero atentado contra los derechos humanos fundamentales. También señaló que la criminalización estaba mancillando la imagen de la profesión de marino en un momento en el que el sector carecía de gente de mar calificada. Refiriéndose a las preocupaciones de los Estados ribereños, señaló que el sector marítimo necesitaba un clima de comprensión, cooperación y respeto para la gente de mar, habida cuenta de la dificultad y complejidad de su trabajo. En este contexto, agregó, deberíamos cooperar a fin de dar prueba del mayor cuidado y respeto por el entorno marino. Acogió favorablemente la resolución del Consejo de Administración y la Asamblea de la OMI con respecto al trato justo de la gente de mar, y pidió que este tema se mantuviera en el orden del día de ambas organizaciones para su evaluación futura.

Todos estos comentarios revisten una gran utilidad y puedo asegurarles que la OIT seguirá ocupándose de esta materia; el Grupo Mixto OMI/OIT se reunirá nuevamente en marzo próximo.

Piratería

Me impresionaron mucho las declaraciones realizadas sobre el tema de la piratería. Algunos oradores subrayaron que este tema interesaba muy directamente a la gente de mar de sus países. La Sra. Amina Mohamed, delegada gubernamental de Kenya, nos informó de que, pese a los esfuerzos de su Gobierno, los marinos de Kenya no sólo eran detenidos como rehenes y secuestrados, sino que también resultaban heridos o eran asesinados.

Tal como indiqué en mi Memoria, la piratería constituye una denegación intolerable de la libertad y la dignidad de sus víctimas y socava la protección de la vida y la salud de la gente de mar. Es evidente que debe hacerse mucho más con respecto a esta cuestión. Tengo la intención de responder de forma apropiada al llamamiento hecho por el Sr. Dierk Lindemann, quien instó a la Oficina a trabajar en estrecha colaboración con otros organismos de las Naciones Unidas con el fin de garantizar la adopción de medidas diplomáticas que permitieran a la gente de mar trabajar en un entorno seguro, sin temer por sus vidas.

Igualdad de género y gente de mar de sexo femenino

No cabe duda de que la igualdad entre hombres y mujeres forma parte integrante del objetivo global del trabajo decente. El mandato de la OIT, en lo que se refiere a la igualdad de género, es promover la igualdad de oportunidades y de trato. Si bien las delegadas no representan más del 13,9 por ciento del conjunto de los delegados, éstas representan un 17,5 por ciento del conjunto de delegados y consejeros. Ello constituye una mejora importante, en comparación con la última reunión marítima de la Conferencia de 1996, en la que un 9,8 por ciento del conjunto de delegados y consejeros eran mujeres.

Muchos oradores pidieron que se crearan mayores oportunidades para las mujeres del sector marítimo. Tal como señaló el Sr. Dierk Lindemann, para hacer frente al desafío de atraer a más oficiales a la profesión, tendremos que pensar de forma creativa en cómo atraer a más mujeres a la misma. Sin embargo, tal como señalaron varios oradores, sigue habiendo una serie de cuestiones que afectan negativamente al objetivo de aumentar el

empleo de las mujeres en el sector marítimo. Las mujeres siguen siendo objeto de discriminación en esferas tales como la contratación, las perspectivas de empleo y la remuneración. La Sra. Mesatywa, delegada trabajadora de Sudáfrica, planteó la deprimente cuestión del acoso sexual que atemorizaba a muchas mujeres que deseaban hacer carrera en el sector marítimo, y señaló a la atención la necesidad de elaborar un código de conducta contra el acoso sexual en dicho sector. Comparto la opinión de que se deben elaborar unas políticas claras contra el acoso, tanto a nivel del Estado del pabellón como a nivel de las empresas, y no cabe duda de que es necesario hacer mucho más para atraer a las mujeres a este sector y lograr que permanezcan en el mismo. La OIT seguirá siendo un importante actor en los esfuerzos desplegados a dicho fin. Desearía compartir el deseo expresado de que la ratificación del proyecto de convenio contribuya a mejorar las condiciones a bordo de los buques y atraiga a más mujeres a las profesiones marítimas.

Atraer a la gente de mar y mantenerla en el sector

Numerosos oradores destacaron la importancia, habida cuenta de los déficit de competencias existentes, de promover las profesiones marítimas y atraer a más gente joven al sector, sobre todo para los cargos de oficial. Coincidió en que ello es de crucial importancia. Sin embargo, tal como señaló el Vicepresidente del Grupo de los Trabajadores, Sr. Padraig Crumlin, ¿cómo puede la industria marítima satisfacer las crecientes exigencias impuestas a su fuerza de trabajo sin un marco que fomente el desarrollo de las competencias? Tengo la firme certeza de que, con unas condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques que sean contrarias a los objetivos del trabajo decente, no podremos mantener el ánimo de los que ejercen profesiones en el sector marítimo ni lograr que éstas resulten más atractivas en el competitivo mercado laboral internacional. Una rápida entrada en vigor y aplicación del nuevo convenio sería portadora de un firme mensaje a la gente de mar actualmente en servicio o a la que lo estará en un futuro, a saber, que la comunidad marítima mundial está decidida a mejorar la vida en el mar.

Varios países en desarrollo plantearon la cuestión de la formación a bordo y lamentaron, en palabras del Sr. A.R.M. Abeyrathne Banda, Director Adjunto de la División de la Marina Mercante del Ministerio de Puertos y Aviación de Sri Lanka, la falta de correspondencia y coordinación entre la oferta y la demanda de trabajadores en el sector marítimo. Si bien muchos países disponen de la capacidad necesaria para proporcionar una formación adecuada en tierra a los marinos, no parecen contar con los medios necesarios para dispensar una formación adecuada a bordo, puesto que sus flotas son pequeñas. Se hizo un llamamiento a los armadores para que aumentaran el número de literas destinadas a los cadetes. En este contexto, me complació especialmente oír el apoyo a la recomendación respaldada en mi Memoria de que cada buque comercial debería contar posiblemente con un mínimo de 1,5 personas en formación como promedio. Soy consciente de que, en el sector marítimo, se forma a un número considerable de marinos cada año, y tengo el firme convencimiento de que, tal como señaló el Sr. Pieter Sprangers, delegado empleador de Suecia, hoy en día el sector marítimo es plenamente consciente de los esfuerzos necesarios para garantizar que, en los años venideros, éste proporcione a los buques una nueva generación de gente de mar competente y formada.

El Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)

Muchos oradores destacaron la necesidad de garantizar el bienestar de la gente de mar de todo el mundo mediante la protección de su derecho a la licencia en tierra, y señalaron a la atención el hecho de que las medidas instauradas para aumentar la seguridad, tales como

una limitación de estas licencias, se habían sumado a las penurias de la vida marítima. El Sr. Hanafi Rustandi, delegado trabajador de Indonesia, señaló que, en una serie de países, los marinos habían perdido el empleo en aquellos casos en que los propietarios de los buques se habían preocupado por las repercusiones derivadas de las medidas de seguridad, y que, en un informe de la ITF, se indicaba que se había negado la licencia en tierra a muchos marinos. El Sr. Zia-Ur-Rehman, del Ministerio de Puertos y Navegación del Pakistán, señaló a la atención las enormes dificultades a las que hacían frente los marinos de su país al embarcarse en sus buques o abandonarlos con motivo de las medidas innecesarias y sumamente restrictivas que se habían adoptado en algunos países.

Ello guardaba relación con la cuestión de tratar de encontrar la forma de alentar la ratificación y la rápida aplicación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185). Me produjo una particular satisfacción el escuchar las expresiones de reconocimiento general con respecto a este instrumento, tales como las del Embajador Sameh Shoukry, Representante Permanente de la Misión Permanente de Egipto, quien afirmó que dicho Convenio era un elemento importante para crear trabajo decente en el sector marítimo. Ha quedado claro que los países han prestado suma atención al Convenio núm. 185 de la OIT. Algunos países han informado de las medidas adoptadas para aplicar sus disposiciones (por ejemplo, la India), y otros países, tales como Madagascar, han comunicado su intención de ratificarlo.

En vista de las dificultades que esta situación plantea a los marinos, así como de sus consecuencias sobre su capacidad de obtener trabajo, aliento encarecidamente a los Estados Miembros a que ratifiquen el Convenio núm. 185 lo antes posible y a que apliquen los procedimientos facilitados para la gente de mar con arreglo a las disposiciones del Convenio núm. 185.

4. La labor futura en favor de la industria marítima: avanzar juntos a toda máquina

Es evidente que se han expresado muchas ideas importantes y comentarios útiles e interesantes durante las exhaustivas discusiones de mi Memoria. Pueden tener la certeza de que las he tomado todas «a bordo».

El Sr. Brown Harcourt, representante de las Bahamas, señaló que se debería seguir fortaleciendo la calidad del servicio prestado por la OIT a la industria marítima. Es mi intención velar por que la Oficina siga proporcionando el apoyo necesario a la industria marítima, promoviendo el convenio e intentando hacer realidad de cualquier otra forma posible el trabajo decente en la industria marítima. Hago un llamamiento a los donantes para que nos ayuden a reforzar nuestra labor en esta esfera.

En mi Memoria presenté el futuro programa de la OIT relativo al sector marítimo como una asociación. La Oficina, los gobiernos, y las organizaciones de armadores y de gente de mar deben colaborar para promover una amplia ratificación y, al mismo tiempo, una aplicación rápida y eficaz.

Los gobiernos, por supuesto, son los principales responsables de adoptar las medidas necesarias para la ratificación. No obstante, la magnitud de los esfuerzos necesarios para lograr la ratificación y la naturaleza de la industria y del propio convenio requieren un nivel de cooperación sin precedentes entre los países. El Sr. Da Rocha Paranhos, representante del Gobierno del Brasil, destacó el nivel de compromiso que se requerirá para la aplicación eficaz de las normas establecidas. Algunos de los mecanismos de cooperación ya están establecidos. Por ejemplo, los Estados Miembros de todas las regiones tendrán que colaborar en el marco de los acuerdos regionales relativos al control

por los Estados del puerto, pero deberán incluir en dichos acuerdos las disposiciones pertinentes del nuevo convenio a la mayor brevedad. Con todo, sería extremadamente constructivo que los Miembros se ayudaran entre sí mediante acuerdos apropiados para cada caso con miras a organizar intercambios de expertos jurídicos e instructores especializados. El Sr. Da Rocha Paranhos añadió que, consciente de la magnitud del desafío que teníamos ante nosotros, la delegación del Brasil hacía un llamamiento a todos los partidarios del nuevo instrumento para que promovieran una cooperación más amplia y eficaz en este sector, para lo cual se debía partir del firme compromiso de todos con el establecimiento de los derechos y, al mismo tiempo, tener en cuenta la necesidad de preservar una cierta flexibilidad con miras a su aplicación en cada país. El intercambio de documentación jurídica apropiada también podría resultar útil. La Sra. Mohamed, representante del Gobierno de Kenya, apoyó la facilitación de conclusiones de investigaciones, de otros estudios y de directrices que pudieran utilizarse en el proceso de promulgación de su derecho marítimo, añadiendo que, para superar los desafíos propios de este sector, sería necesaria una cooperación más estrecha entre los Estados Miembros.

Las organizaciones sociales y otras organizaciones no gubernamentales que trabajan con la gente de mar también tienen un papel que desempeñar en la promoción de este convenio. Monseñor Tomasi, Observador de la Santa Sede, señaló a la atención del auditorio la red global de organizaciones sin ánimo de lucro agrupadas en la Asociación Marítima Cristiana Internacional, que cuenta con 526 centros de gente de mar y 927 capellanes en 126 países. Es evidente que estas organizaciones tienen que desempeñar una función en la promoción y la aplicación del convenio. Se perseguirá la colaboración con ellos, así como en el seno de la Comisión Internacional para el Bienestar de la Gente de Mar.

La labor de la Oficina en relación con la industria marítima está y seguirá estando orientada a contribuir a que se garanticen condiciones de trabajo decentes para la gente de mar. A este respecto, debería señalar a su atención en particular el Programa Internacional para la Promoción del Trabajo Decente en la Industria Marítima, que se ha beneficiado de las generosas contribuciones de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte y del Gobierno de Francia, a los que desearía trasladar la gratitud de la OIT.

Como muchos oradores han subrayado, la aplicación del convenio conlleva una intensificación considerable de la cooperación con algunas organizaciones internacionales. Es bastante obvio que la cooperación con la Organización Marítima Internacional (OMI), que ya es estrecha, se intensificará en un gran número de esferas.

Por último, debo señalar que estamos todos en deuda con la Unión Europea por su importante contribución financiera en aras de la celebración de esta reunión de la Conferencia. De esta forma, la Unión Europea ha dado una clara muestra de su compromiso con los objetivos de la OIT y con la observancia de normas mínimas en relación con las condiciones de trabajo en la industria del transporte marítimo. Espero que la Unión Europea y la OIT sigan cooperando en el seguimiento del convenio. El Sr. Barrot, Vicepresidente de la Comisión Europea y Comisario de Transportes, se dirigirá a la Conferencia en su sesión de clausura y confirmará sin duda alguna que la Comisión Europea prevé desempeñar un papel activo en la promoción y aplicación del convenio en Europa. Espero que los principales Estados marítimos de la Unión Europea participen activamente de por sí en la facilitación de asistencia a los países en desarrollo para que puedan aplicar el convenio.

Para terminar, me complació sobremanera que la Conferencia expresara su pleno apoyo a la Oficina Internacional del Trabajo para que trabajara con miras a una pronta entrada en vigor del nuevo Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y para que se ocupara de algunas cuestiones de importancia para la industria. Como han apuntado, la labor que tenemos ante nosotros tiene múltiples facetas y requerirá la dedicación de todos

los mandantes de la OIT. La Oficina se esforzará por coordinar las actividades de todas las partes afectadas para responder a las solicitudes de asistencia de los mandantes. Por tanto, hago un llamamiento a los Estados Miembros y a todas las organizaciones competentes para que cooperen en la aplicación de este convenio y aporten su contribución al programa de asistencia técnica con el fin de satisfacer las diversas necesidades apremiantes.

