



## Novena sesión

Jueves 23 de febrero de 2006, a las 10 h. 15

Presidente: Sr. Schindler

---

*Original francés:* El PRESIDENTE

Aquí nos hallamos reunidos en esta novena y última sesión plenaria de la 94.ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo.

Deseo informarles que la respuesta del Director General a la discusión de su Memoria figura en las *Actas Provisionales* núm. 15.

### VOTACIÓN NOMINAL FINAL SOBRE LA ADOPCIÓN DEL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006

---

*Original francés:* El PRESIDENTE

Vamos ahora a dar comienzo a la votación nominal final sobre la adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, cuyo texto figura en las *Actas Provisionales* núm. 7, Parte II.

*(Se procede a la votación nominal.)*

*(Los resultados detallados de la votación figuran al final del acta correspondiente a esta sesión.)*

El resultado de la votación es el siguiente: 314 votos a favor, 0 en contra y 4 abstenciones. Dado que el quórum era de 166 y la mayoría de dos tercios de 212, el Convenio sobre el trabajo marítimo queda adoptado.

*(Se adopta el Convenio.)*

*(Aplausos.)*

Voy a dar ahora la palabra a los delegados que han pedido explicar su voto.

---

*Original francés:* Sr. ROUSSEL (*Gobierno, Canadá*)

Canadá ha votado a favor del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Mi país ya ha comenzado a examinar sus leyes, reglamentos y otros mecanismos para evaluar el efecto de este convenio, que Canadá recibe con interés. Vamos a seguir examinándolo y le vamos a conceder especial atención a su ratificación.

---

*Original inglés:* Sr. EVANS (*Gobierno, Australia*)

La delegación del Gobierno de Australia quisiera realizar la declaración siguiente en relación con su voto a favor de la adopción de este proyecto de convenio.

El Gobierno de Australia acoge favorablemente la refundición hecha de las normas internacionales del trabajo marítimo, dentro de un enfoque integrado respecto de la modernización de las normas de la OIT y las correspondientes actividades de seguimiento.

Nuestro Gobierno considera que las normas del trabajo de la OIT han de estar fundadas sobre principios, ser contemporáneas y de carácter no prescriptivo y tener una vigencia universal. Por otra parte, deben ser ampliamente ratificadas y ratificables, si es que se quiere que cuenten con el respeto de la comunidad mundial y que puedan seguir respondiendo a los objetivos fundamentales de la Organización.

Sin embargo, a pesar del innovador enfoque adoptado para la elaboración del presente instrumento, el Gobierno de nuestro país considera que el convenio y el código conexo siguen siendo un tanto prescriptivos e inflexibles, y que en ellos se trata de imponer obligaciones a los Estados Miembros sin tener debidamente en cuenta sus circunstancias nacionales.

El voto emitido por el Gobierno de Australia, no obstante, es un reflejo de su respaldo a la refundición del Código Internacional del Trabajo. Antes bien, esto no debería interpretarse como que nuestro Gobierno se esté retractando ahora de la opinión que con tanta firmeza ha defendido de que no sólo es conveniente proceder a una modernización y reforma integrales del Código Internacional del Trabajo, en el marco de una reforma orgánica general, sino que ello resulta esencial si se aspira a que las labores realizadas por la OIT mantengan su vigencia en un mundo cada vez más globalizado.

---

*Original inglés:* Sr. BLANCK (*Gobierno, Estados Unidos*)

Estados Unidos considera que estamos viviendo un momento histórico. Se trata de un gran logro para la OIT y para la comunidad marítima internacional: la formulación de una serie de normas internacionales que garantizan condiciones de trabajo y de vida decentes para la gente de mar. Agradecemos los esfuerzos de los miembros de la Conferencia para abordar las inquietudes de los Estados Unidos en relación con el ámbito de aplicación del convenio. Como se ha señalado en las reuniones del Grupo Gubernamental y en la Comisión Plenaria, a mi país le sigue preocupando el alcance de la aplicación del convenio para nuestros buques, pero como he dicho antes, creemos que se trata de un momento histórico, ya que la comunidad marítima internacional ha creado el cuarto pilar para asegurar condiciones equitativas para todos y marginar aún más la navegación en condiciones deficientes. Esperamos con interés un examen detenido y periódico de este convenio.

La República Bolivariana de Venezuela ha participado en este proceso con bastante interés y empeño para favorecer la adopción de un convenio que redunde en beneficio de la gente de mar, tanto mujeres como hombres. Sin embargo, la República Bolivariana de Venezuela ha decidido votar abstención al proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, en razón a que en la parte preambular del proyecto se hace mención de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), la cual no es oponible a nuestro país, ya que Venezuela no es parte en ese instrumento jurídico y votó en contra del mismo en el momento de su adopción.

Esta posición ha sido mantenida de manera sistemática por la República Bolivariana de Venezuela en diversos foros donde se ha hecho referencia a la Convención sobre el Derecho del Mar. Estimamos que la CONVEMAR no puede ser utilizada como patrón de referencia para todas las actividades en el mar, las cuales deben ser ejecutadas en el marco del derecho del mar, del cual la CONVEMAR es una parte integrante, pero no su única fuente de derechos y obligaciones.

Pese a esta reserva, la República Bolivariana de Venezuela está convencida — y así lo quiere ratificar ante toda la comunidad internacional — de que este convenio refundido sobre el trabajo marítimo apunta al fortalecimiento de los derechos laborales de los trabajadores marítimos, y en esa dirección mi país, su gente, mi Gobierno, promoverá su aplicación.

Quiero agregar, finalmente, que la normativa interna sobre esta materia que hemos venido aplicando en Venezuela es mucho más protectora que las normas del convenio refundido, que consideramos como un estándar mínimo, y que seguiremos fortaleciendo esta normativa en nuestro país.

---

*Original árabe:* Sr. TAY (*Gobierno, Líbano*)

---

Nuestra delegación se ha abstenido, no porque nos opongamos al Convenio, el cual apoyamos y consideramos como un gran hito histórico en materia de legislación y de convenios internacionales sobre el trabajo marítimo, sino por la situación financiera de mi país.

Cuando dicha situación mejore, esperamos poder adherirnos a este Convenio y cumplir en la práctica con las obligaciones que de él dimanar.

---

*Original inglés:* Sra. MARTINOVA (*Gobierno, Bulgaria*)

---

Como jefa de la delegación de Bulgaria, permítanme expresar el agradecimiento de todos los búlgaros asistentes a esta reunión de la Conferencia por haber podido participar en este evento, así como compartir con ustedes nuestra satisfacción por haber hecho frente, durante 20 días de arduo trabajo, al reto primordial de elaborar un Convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Quisiera recalcar que el proceso de adopción del Convenio no hubiera tenido tanto éxito sin los esfuerzos, la disposición y los conocimientos profesionales de que ha hecho gala el equipo de la Oficina durante los casi cinco años transcurridos desde que comenzó el trabajo productivo.

El transporte y, en especial, el transporte marítimo es un sector importante que estimula la globalización de la economía, la cual, a su vez, cambia el modo de trabajar de la gente. Esta es la razón por la

que, al acometer la labor que hemos realizado en común durante estos 20 días, tuvimos necesidad de adoptar un enfoque integrado en la esfera de los principios y derechos fundamentales, los criterios de calidad y seguridad, y, por último, aunque no por ello menos importante, el diálogo social eficaz. Pues bien, lo hemos logrado.

Ahora, las relaciones tradicionales entre los gobiernos y los interlocutores sociales forjadas hace mucho tiempo tienen que adaptarse a la nueva realidad.

Todos podemos confirmar el hecho de que el Convenio refundido sobre el trabajo marítimo va a convertirse en el cuarto pilar, conjuntamente con los tres Convenios de la OMI: SOLAS, MARPOL y el Convenio de Formación 1995. Por ello, éste es un Convenio marítimo histórico, un instrumento fundamental que contribuye a mejorar las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar. Para ser sincera, me enorgullece formar parte de este proceso.

Sin embargo, el convenio más preciso podría resultar inútil si no se aplicara realmente en la práctica. Quisiera recordar a los representantes gubernamentales — entre los cuales me incluyo — que, aunque en estos 20 días todos necesitamos un enfoque internacional, regional y nacional, ahora nos corresponde a nosotros dar el siguiente paso, esto es, ratificar el Convenio, lo que constituirá una medida importantísima a nivel nacional.

Bulgaria seguirá buscando un enfoque constructivo y positivo para garantizar una aplicación más eficaz y, en última instancia, una mejor protección de la gente de mar.

Recuerdo que, durante su intervención de apertura, el Director General de la OIT, Sr. Juan Somavia, mencionó que «es a través del trabajo que nos realizamos como personas».

Los últimos 20 días de trabajo común han confirmado plenamente la veracidad de esta máxima. Ahora, tras llegar a un trato y a un entendimiento común del texto del Convenio, tenemos que continuar con nuestras actividades orientadas a la ratificación para que, tan pronto como sea posible, contemos con un convenio del trabajo marítimo plenamente aplicado y en vigor.

Al ratificarlo, aplicaremos el Convenio a nivel mundial, promoviendo así los principios y derechos fundamentales de toda la gente de mar y creando condiciones de vida y de trabajo decentes a bordo de los buques.

Por último, reiterar que ha sido un honor para mí y para todos mis colegas búlgaros formar parte de este equipo integrado que ha tenido la valentía y el ánimo de avanzar.

---

*Original inglés:* Sra. EL ERIAN (*Gobierno, Egipto*)

---

Mi delegación quisiera felicitar a la OIT por la adopción de este nuevo Convenio marítimo, que ha sido apoyado por mi país.

En nombre del Gobierno de la República Árabe de Egipto y de mi delegación, desearía agradecer a la OIT y a todas las delegaciones participantes en la 94.<sup>a</sup> reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, las condolencias expresadas por el trágico destino de las personas que murieron en el accidente del Al-Salam 98, y dar las gracias sobre todo al Sr. Mitropoulos, Secretario General de la Organización Marítima Internacional, por la cooperación técnica ofrecida por dicha organización a mi Gobierno.

---

*Original inglés: Sra. MALHOTRA (Gobierno, India)*

---

La India se enorgullece de participar en este momento histórico, y ha votado a favor del Convenio.

Nuestra delegación habría preferido que los viajes nacionales no formaran parte del ámbito de aplicación del instrumento.

Pero la India apoya a la OIT en este importante paso adelante para el logro de conjuntos sólidos de principios y derechos, normas jurídicas mejores y trabajo decente en el primer sector del mundo realmente globalizado.

---

*Original inglés: Sr. ALIYU (Gobierno, Nigeria)*

---

En nombre de la República Federal de Nigeria y su delegación deseo señalar, que en Nigeria, consideramos que el papel de la gente de mar es el fundamento de la industria marítima. Además, estimamos que todo cuanto se haga para que la vida de los marinos sea más llevadera permitirá una navegación marítima de calidad y segura. Nos enorgullece poder participar en las actividades de la OIT, sobre todo en la elaboración y adopción del Convenio. Consideramos que somos privilegiados por estar aquí en esta sala y haber participado directamente en un acontecimiento histórico, pues dentro de cinco años podremos decir con orgullo que estábamos presentes, que participamos activamente y que votamos ya sea a favor o absteniéndonos. Desde ya esperamos contar con la asistencia técnica y cooperación necesaria para poder ratificar y aplicar el Convenio como corresponde. Muchas gracias señor Presidente y por su intermedio al señor Secretario General. Apoyamos el Convenio y lo adoptamos.

---

*Original inglés: Sra. BALDOZ (Gobierno, Filipinas)*

---

Filipinas votó a favor de la adopción de este instrumento histórico, el Convenio refundido sobre el trabajo marítimo, 2006. Nuestro Ministro de Trabajo viajó de mi país para participar y brindar su apoyo a una pronta ratificación. Esperamos que con la ayuda y respaldo de los interlocutores sociales y de la OIT se puedan superar los obstáculos que todavía existan para una pronta ratificación del Convenio.

---

*Original inglés: Sr. SIRUMAL RAJWANI (Gobierno, Singapur)*

---

En nombre de mi delegación, quisiera decir que ha sido un camino largo y tortuoso, con numerosos recovecos, pero que al final, hemos llegado a buen puerto, sanos y salvos, y podemos dar nuestro sí.

Creo que todos los presentes estarán de acuerdo en que la verdadera tarea comienza a partir de ahora, al menos en lo que atañe a los gobiernos. En primer lugar, pensamos que tendremos que transmitir el mensaje a las masas. Para este empeño, contamos en esta sala con todos los mensajeros necesarios. Somos nosotros quienes vamos a hacerlo realidad. Quisiéramos difundir esta buena nueva a todas las personas de nuestro país. Sería aconsejable constituir, desde un principio, grupos de trabajo tripartitos en nuestros respectivos países. Al mismo tiempo, quisiéramos revisar nuestra legislación y las prácticas seguidas por la OIT, con el fin de detectar lagunas y poder colmarlas en el plazo más breve posible. A Singapur, por el hecho de ser un Estado de pabellón y un Estado rector de puertos de gran extensión, le aguarda una ardua tarea por cuanto respecta a reforzar las capacidades, pero aceptamos el reto.

La de estas tres últimas semanas ha sido una magnífica travesía. A título personal, quisiera dar las gracias a todos los presentes en esta sala por su

esforzado trabajo. Debería reconocerse especialmente la labor de nuestro Presidente de la Comisión Plenaria, el Sr. Bruce Carlton, cuyo buen arte para el gobierno y maniobra de la nave nos han traído hasta aquí. Antes bien, él sólo puede traernos, el resto lo tenemos que poner nosotros. También quisiera dar las gracias a los tres Vicepresidentes, a saber, el Sr. Brian Orrell, en representación de la gente de mar; el Sr. Lindemann, por los armadores, y el Sr. Teranishi, del Japón.

La Oficina, con el liderazgo de la Sra. Cleopatra Doumbia-Henry, ha hecho un trabajo excelente, como así lo pone de manifiesto el texto que hemos alcanzado.

Por último, pero no por ello menos importante, mi delegación quisiera dar las gracias al señor Presidente, por su competencia a la hora de orientar las labores de esta Conferencia, así como a sus amigos, quienes, probablemente, mantuvieron las negociaciones más complicadas durante la pasada semana.

---

*Original inglés: Sr. BADPA (Gobierno, República Islámica del Irán)*

---

En nombre de la República Islámica del Irán, quisiera felicitar al señor Presidente y a la Mesa, a los funcionarios de la OIT y en particular a la Sra. Doumbia-Henry y a todos sus colaboradores por el incansable trabajo realizado desde 2001 hasta hoy para elaborar este nuevo instrumento. Esperamos poder ratificar el Convenio y aplicar las disposiciones del mismo sobre el trabajo marítimo tan pronto como sea posible en la República Islámica del Irán.

---

*Sr. SOLORZANO ACOSTA (Gobierno, Panamá)*

---

Primeramente, deseo dar las gracias al Presidente por su gestión al igual que a la Mesa y a cada uno de los Presidentes de las comisiones y a los funcionarios de la OIT y voluntarios, que a través de estos cinco años han aportado su esfuerzo para lograr la aprobación de este Convenio.

Para nosotros, en Panamá la mayor importancia de este Convenio radica en la protección de la gente de mar y el equilibrio que aporta para promover una navegación segura y un desarrollo sostenible.

Se completa un ciclo de regulaciones en torno a la seguridad marítima, la prevención de la contaminación, la protección marítima, la protección de la gente de mar establecida a través de los Convenios SOLAS, MARPOL, de Formación y el Convenio refundido ahora.

Nuestro país ha votado verde al Convenio e iniciará, como paso constructivo y fundamental en breve plazo, el proceso de ratificación del mismo. Las buenas prácticas marítimas están indudablemente reflejadas en la nueva regulación.

---

*Original inglés: Sra. ERZUAH (Gobierno, Ghana)*

---

El resultado lo dice todo. Esta delegación estima que ha sido efectivamente un camino largo y sinuoso, de trabajo duro, pero, por fin hemos llegado a buen puerto.

Esperamos que los Estados puedan poner en marcha su mecanismo de ratificación del Convenio, creando los programas necesarios para aplicarlo. Apoyamos plenamente la adopción del presente Convenio.

## DISCURSOS DE CLAUSURA

*Original francés:* El PRESIDENTE

Me complace invitarlos ahora a escuchar los discursos de clausura de la 94.<sup>a</sup> reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo.

Sr. TOMADA (*Presidente del Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo*)

Hace un poco más de dos semanas tuve el honor de declarar abierta la décima reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo y hacer algunos comentarios sobre las actividades del Consejo de Administración en el sector marítimo.

Corresponde hacer acá, entonces, un reconocimiento especial a la OIT, es decir, trabajadores, empleadores, gobiernos y miembros del personal de la Oficina, que a través de estos años pudieron llevar adelante este proceso que significó uno de los retos más grandes que enfrentaba la Organización, la que a través de la adopción unánime de este Convenio refundido ratifica su ineludible vigencia y vigor.

En nombre del Consejo de Administración quiero felicitar a las autoridades de esta Conferencia y a cada uno de ustedes por la labor realizada en el transcurso de estas dos últimas semanas. Los trabajos se desarrollaron en un clima constructivo y de colaboración para resolver los problemas y se vieron coronados por el éxito. Nunca insistiré lo suficiente en lo importante que es que 1.135 participantes provenientes de 106 Estados Miembros se hayan reunido y en menos de diez días se hayan puesto de acuerdo sobre el texto de un importante convenio nuevo que será un antecedente normativo hacia el futuro de la OIT, presentado, además, en un formato totalmente novedoso que contiene muchos enfoques innovadores. Se trata de un caso sin precedentes en una reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo.

¿Cómo sucedió esto? ¿Qué fórmula se usó para lograr que los miembros de la Comisión Plenaria permanecieran día tras día en sus puestos hasta altas horas de la noche trabajando, resolviendo problemas y participando? ¿Habrá acaso algo especial en el sector marítimo, en su gente, en los asuntos que tratan que despierta interés y provoca compromiso? ¿Será posible que extraigamos algunas enseñanzas de esta Conferencia para contribuir al mejor funcionamiento de las reuniones futuras de la Conferencia Internacional del Trabajo?

A mi entender las respuestas a estas dos últimas preguntas son afirmativas. Sí, el sector marítimo tiene en realidad algo especial y me consta en forma personal. Sí, algunas enseñanzas podrán ser útiles para las reuniones futuras de la Conferencia.

El funcionamiento de la Conferencia Internacional del Trabajo es un tema que preocupa al Consejo de Administración y de hecho en breve nos reuniremos para considerar algunas de las enseñanzas de esta Conferencia. A esa comisión le interesará sin duda examinar algunos métodos novedosos que se pusieron en práctica, como por ejemplo el procedimiento utilizado en la Comisión Plenaria. Por supuesto no puedo dejar de mencionar el éxito logrado en la presente Conferencia, el cual se basa en todo el trabajo previo, en las numerosas reuniones tripartitas que precedieron a esta reunión. Eso contribuyó a garantizar un muy alto nivel de competencia técnica, concertación y responsabilidad por parte de la mayoría de los gobiernos. Digno de mención tam-

bién fue el uso de la tecnología moderna y las herramientas multimedia para ayudar a transmitir anticipadamente la información disponible a las delegaciones.

Como se habrá notado en mis comentarios, la labor realizada en la presente Conferencia no aportó sólo una sino dos contribuciones significativas y de vanguardia. La primera de ellas es este importante nuevo Convenio. La segunda es la forma novedosa como ustedes trabajaron en él. Esta labor conjunta ha tenido sin duda un cierre exitoso con la adopción del Convenio y presenta hacia el futuro cuatro nuevos y apasionantes desafíos.

Primero, todos los miembros se llevan a sus países un instrumento de alto nivel cuya futura ratificación parece una decisión responsable, estratégica y deseable, con miras a la promoción del trabajo decente.

Segundo, este Convenio abre la posibilidad de la incorporación en la legislación nacional, en su caso, de las condiciones laborales insertas en este instrumento internacional.

Tercero, para su efectiva vigencia será necesario desarrollar o fortalecer responsablemente un sistema de control del cumplimiento en el que la inspección de las condiciones laborales de la gente de mar juega un papel relevante.

Cuarto, la capacitación continua, la difusión y la activa participación de los actores sociales son instrumentos que podrán garantizar el proceso hacia la vigencia efectiva de este Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

La utilización de la campana de buque traída por el Presidente fue una novedad y una tradición. Me parece que, en definitiva, el verdadero sello distintivo de este Convenio y de esta Conferencia es eso, la innovación, junto con la ratificación de los valores esenciales. Una vez más reciban todos ustedes mis felicitaciones por el éxito alcanzado.

*Original japonés:* Sr. TERANISHI (*Vicepresidente gubernamental*)

Al clausurarse esta reunión marítima de la Conferencia, quisiera decir algunas palabras en mi condición de Vicepresidente gubernamental de la Conferencia.

Esta mañana hemos vivido la adopción de un convenio histórico. Nuestros esfuerzos señeros de los últimos cuatro años tenían por objeto refundir hasta 60 instrumentos de la OIT adoptados desde 1920. Nunca antes se había intentado. Cuando hablamos de 1920 nos remontamos 86 años, por lo que no es exagerado decir que hemos alcanzado un hito secular.

Los convenios marítimos de la OIT son el resultado de intensos debates tripartitos de nuestros predecesores y antepasados con el propósito de superar múltiples dificultades. Pienso que cabe decir que cada convenio, en mayor o menor medida, es el reflejo de la época en que se formuló. Por consiguiente, la refundición de todos ellos ha exigido un esfuerzo extraordinario. Como Vicepresidente gubernamental de la Conferencia, quisiera expresar mi respeto y gratitud a los representantes del Grupo Gubernamental, del Grupo de los Empleadores y del Grupo de los Trabajadores por la dedicación demostrada desde que se creara el Grupo de Trabajo de alto nivel hasta el día de hoy.

No necesito recordarles que este nuevo Convenio establece una serie de normas internacionales viables relativas a las condiciones de trabajo y de vida

de la gente de mar. Cada país vive sus propias circunstancias, consecuencia de sus antecedentes sociales, económicos y culturales. La gente de mar de todo el mundo está viviendo con arreglo a las mismas, transportando carga y pasajeros. Las condiciones de vida y de trabajo de estos marinos varían sensiblemente. Sabemos que sigue habiendo muchos que se ven obligados a trabajar en condiciones muy deficientes y que se encuentran en situaciones desmoralizadoras. Esta es exactamente la razón por la cual consideramos que es necesario establecer normas internacionales para promover el trabajo y las condiciones de vida decentes para la gente de mar, y subsanar, en la medida de lo posible, las condiciones que imperan en cada país. Confiamos en que la gente de mar del mundo entero pueda disfrutar por igual de condiciones de trabajo y de vida adecuadas, y contar con un trabajo decente. También pensamos que esto llevará a la creación de condiciones de igualdad en el sector del transporte marítimo.

En 1920, nuestros predecesores adoptaron en Génova los tres primeros convenios marítimos de la OIT. Han pasado 86 años y acabamos de adoptar un convenio nuevo aquí, en Ginebra, aunando nuestros conocimientos y labor realizada por nuestros predecesores. La antorcha ha pasado de sus manos a las nuestras.

El Convenio, que asegura trabajo decente para la gente de mar de todo el mundo, preconiza una nueva era rutilante en la que el sector del transporte marítimo prosperará en condiciones de sana competencia. Para que así sea, es menester que todos los países lo ratifiquen. Está claro que en cada país reinan circunstancias particulares, pero debemos celebrar consultas tripartitas a nivel nacional con miras a ratificar el Convenio, contribuyendo así a labrar un futuro brillante tanto para la gente de mar como para el sector del transporte marítimo.

Por último, como Vicepresidente gubernamental, quisiera expresar mi gratitud a todos ustedes que, durante la Conferencia, han contribuido, con su labor, al éxito notable que supone la adopción de este nuevo Convenio, bajo las aptitudes y liderazgo de nuestro Presidente de la Conferencia, el Sr. Schindler.

También quisiera agradecer al Sr. Carlton su habilidad y dirección magistrales como Presidente de la Comisión Plenaria y agradecerle profundamente su trabajo.

Además, hago extensivas estas palabras a quienes han apoyado nuestro trabajo, que a veces se ha visto prolongado en sesiones nocturnas, a saber, Juan Somavía, Director General de la OIT, Cleopatra Doumbia-Henry y su equipo, y al personal de la Oficina que ha contribuido a que la reunión se desarrollase sin contratiempos, incluidas las personas que han ido tomando nota y los ponentes, los que han preparado los documentos, los ujieres y los intérpretes, que han olvidado el cansancio, trabajando incansablemente para seguir nuestras intervenciones y trasladarlas acertadamente a otros idiomas.

Quisiera elogiar la labor de los delegados gubernamentales, de los delegados de los armadores, liderados por el Sr. Lindemann, y de los delegados de la gente de mar, liderados por el Sr. Orrell. Podemos enorgullecernos de haber trabajado duro y de los resultados. Una vez más, felicidades a todos los que han participado en la Conferencia por la adopción del nuevo Convenio.

---

*Original inglés: Sr. LINDEMANN (Vicepresidente empleador)*

---

Acabamos de ser testigos y hemos sido parte al mismo tiempo de un acontecimiento realmente histórico, a saber, la adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo. Lo que comenzó en el verano de 1998 con una reunión de un pequeño grupo bipartito para examinar los instrumentos de trabajo marítimo existentes con miras a presentar propuestas al Consejo de Administración, ahora ha concluido felizmente con la creación de este nuevo convenio, el Convenio núm. 186 de la OIT.

El ambiente de la Conferencia ha sido excepcional. Todos los presentes han sido conscientes de su papel en la creación de una obra maestra de normas internacionales del trabajo para el sector del transporte marítimo. Aquellos de ustedes que periódica u ocasionalmente asisten a las reuniones anuales de la Conferencia Internacional del Trabajo, en el mes de junio, coincidirán conmigo en que este espíritu de compromiso y este deseo de crear un conjunto maduro de derechos laborales aplicables a todo el sector de la industria no tienen precedentes. Todos los que intervinieron durante la reunión de la Conferencia manifestaron su apoyo al instrumento, independientemente del país, región o grupo que representaron. A estas alturas también quisiera dar las gracias a los dos gobiernos que intervinieron y que se abstuvieron de votar, indicando que no era por el tenor del Convenio sino por asuntos colaterales, para que comprendiéramos que el Convenio contaba con su pleno apoyo.

Tras haber llegado a la conclusión exitosa de esta reunión de la Conferencia y de sus numerosas reuniones preliminares celebradas en los últimos cuatro años y medio, merecen señalarse algunos nuevos conceptos que se han utilizado y que, a nuestro juicio, darán lugar a que esta Conferencia deje huella en los anales de esta venerable Organización que es la OIT. Merece la pena destacarlos porque podrían impulsar otros sectores de la industria de los que se ocupa la Organización y rejuvenecer la OIT. En primer lugar, está el concepto de consenso, que significa que el instrumento adoptado es el resultado de debates prolongados y a veces sumamente difíciles, y que trae consigo como marca de calidad la inestimable ventaja de que sus resultados se han forjado conjuntamente entre los tres Grupos, a saber, Gubernamental, de los Empleadores y de los Trabajadores. Este es, probablemente, el resultado más convincente de más de cuatro años de labor preparatoria para esta Conferencia, que ha culminado con la adopción ayer del informe de la Comisión Plenaria y del texto del nuevo Convenio, sin solicitudes de enmienda por parte de la Conferencia. A través de este procedimiento, reinó desde un comienzo la confianza en torno a las disposiciones del nuevo Convenio, lo que seguirá facilitando la labor a la hora de ratificarlo.

El gran mérito es del Presidente de esta Conferencia, el Sr. Jean-Marc Schindler, y del Presidente de la Comisión Plenaria, el Sr. Bruce Carlton, que siempre hicieron lo que estuvo a su alcance, tanto en las numerosas reuniones preparatorias como en la presente reunión de la Conferencia, para lograr el consenso entre los Grupos. Esas desagradables experiencias de votación, como las votaciones nominales o las abstenciones masivas, no las vivimos en esta reunión de la Conferencia al estudiar las enmiendas al proyecto de convenio.

En segundo lugar está el concepto de «codificación», que significa la determinación común de los tres Grupos — Gobiernos, empleadores y trabajadores — de incorporar a un instrumento equilibrado y elaborado conjuntamente una serie de normas mínimas sobre el trabajo marítimo sobre una base jurídica internacional sólida, unificada y normalizada en la que existan fuertes vínculos.

En tercer lugar está el concepto «vinculante para todos», con lo que me refiero a la certeza tanto para los Estados ratificantes como para los armadores domiciliados en sus territorios de que, en lo sucesivo, no convendrá hacer caso omiso de este nuevo Convenio, porque los sistemas sólidamente establecidos, reconocidos por el derecho internacional, de control por el Estado rector del puerto y de un trato no más favorable, harán que los armadores de buques de Estados no ratificantes ya no puedan confiar en que redundará en su beneficio económico no cumplir con lo estipulado en los convenios. Por el contrario, dado que sus buques no tienen certificados de sus Estados del pabellón ni administraciones en virtud de lo establecido en el Convenio, los procedimientos de control por el Estado rector del puerto, con inspecciones más detalladas, no sólo serán más engorrosos, sino también menos lucrativos.

En cuarto lugar, el concepto del «cumplimiento», que en mi parecer, no tiene precedentes en los instrumentos de la OIT por lo que respecta al alcance del régimen de cumplimiento del nuevo Convenio. El predecesor de un instrumento cuyo título tenía más de 20 páginas es el famoso artículo 4 del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147) en el que, por vez primera en el escenario de la OIT, se establecían derechos para los Estados contratantes con respecto a los buques de pabellón extranjero en sus puertos, incluidos los procedentes de Estados no contratantes. Lo que entonces comenzó como un pequeño núcleo de condiciones parciales de trabajo para los marinos ahora se ha hecho realidad en todas las disposiciones del nuevo Convenio.

En quinto lugar, el concepto de «múltiples aspectos», lo cual quiere decir que por lo que respecta al cumplimiento, no sólo asumen la responsabilidad los Estados del pabellón, sino los Estados del puerto al amparo de un régimen de soberanía territorial. Habrá incluso una tercera categoría de Estados encargados de la aplicación del Convenio, a saber, los Estados que proveen marinos desde su territorio a buques de pabellón extranjero con contratos de trabajo extranjeros. En lo sucesivo, estos Estados desempeñarán una importante función en la aplicación de las disposiciones del Convenio en relación con este grupo de personas.

Por último, el concepto de «aceleración», esto es, que al entrar en vigor el Convenio, de alguna manera, ya habrán pasado a la historia las esperas de diez años entre reuniones marítimas de la Conferencia Internacional del Trabajo para reaccionar, aunque sea parcialmente, a los cambios que se produzcan en este sector. Mediante el mecanismo de enmienda del nuevo Convenio, inspirado en los convenios ya ampliamente ratificados de la OMI (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado (SOLAS), Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) y el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio de Formación)), al

igual que mediante la creación de un Comité Tripartito Especial que examinará el funcionamiento del Convenio, podemos estar seguros de que en lo sucesivo el Convenio tendrá más capacidad de adaptación para hacer frente a los cambios y los nuevos acontecimientos que se produzcan en la industria marítima.

La Sra. Doumbia-Henry y sus colaboradores merecen nuestro especial agradecimiento, pues supieron reaccionar con ánimo positivo a las propuestas de los interlocutores sociales de la industria marítima desde el inicio de la labor preparatoria del nuevo Convenio, en 1998, en lugar de plantear posibles obstáculos en relación con la Constitución de la OIT, para que se pudiera establecer un procedimiento simplificado de enmienda al Convenio, copiando las disposiciones de procedimientos ya vigentes en la OMI. También quiero agradecer a los delegados de los gobiernos, que son muy a menudo funcionarios de departamentos de la OMI procedentes de ministerios de transporte, quienes desde el comienzo de nuestra labor manifestaron sus firmes ideas en favor de estas modificaciones, basadas en las experiencias positivas que ya tenían de la OMI.

Al haberse adoptado este nuevo procedimiento es bastante improbable que vuelva a celebrarse otra reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, y esto es lo triste de esta sesión de clausura.

Puesto que esta reunión marítima de la Conferencia va llegando a su fin tendremos que comenzar a reagrupar nuestras filas. Ayer, la Conferencia con acierto adoptó como su resolución más importante la resolución relativa a la promoción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. En otras resoluciones, como las relativas al desarrollo de pautas para el control por el Estado del puerto y a la información sobre grupos profesionales que pueden trabajar a bordo del buque, se abordan varias secciones del Convenio más pormenorizadamente. Ahora nos corresponde regresar a nuestros países y lanzar la segunda etapa de la aplicación del Convenio núm. 186, que se acaba de adoptar.

Deseo reiterar una vez más mi agradecimiento a todas las personas que hemos mencionado anteriormente por el resultado exitoso de esta reunión marítima de la Conferencia.

---

*Original inglés: Sr. ORRELL (Vicepresidente trabajador)*

Ahora en el momento de partir cabe reflexionar acerca de los verdaderos progresos obtenidos y el logro considerable al alcanzar este acuerdo sobre este nuevo Convenio. También es el momento de ver qué nos depara el futuro y pasar a la siguiente etapa, es decir, garantizar una ratificación amplia.

Como dijo el anterior Director General en la última reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, el éxito del Convenio se medirá en relación a la cantidad de ratificaciones que pueda obtener.

Por lo que se refiere a convenios de la OIT, este Convenio sobre el trabajo marítimo tiene un requisito bastante estricto para la entrada en vigor, tanto en relación con el número de Estados Miembros como al porcentaje correspondiente de la flota mundial. Pero no hay que desanimarse, y si los interlocutores sociales y los gobiernos siguen asumiendo al regresar a sus países el compromiso demostrado aquí durante las negociaciones estoy seguro que se conseguirá una rápida entrada en vigor y una amplia ratificación del Convenio.

Que quede claro: si el Convenio no llega a recibir una amplia ratificación y una eficaz aplicación no habremos logrado nada, a cambio de esos cinco largos años de arduos labores. Sólo podemos medir el éxito del Convenio en función de sus repercusiones en la realidad.

Durante el debate del informe del Director General escuchamos que hay demasiados casos de explotación y abuso de la gente de mar. Esto es inaceptable. Es verdad que, la industria marítima no goza de buena fama ante la sociedad civil, y esperamos que con este Convenio logremos cambie considerablemente la realidad que enfrenta gente de mar y que, a su vez, se supriman las prácticas inaceptables.

También esperamos que este nuevo Convenio, al brindar una «carta de derechos de la gente de mar», mejorará la capacidad del sector de conservar a los marinos que tiene actualmente y contratar a nuevos trabajadores con calificaciones adecuadas.

Nos complace sobremanera que el Director General se haya comprometido él mismo y también a la OIT a hacer todo lo posible para estar a la altura del reto que plantean la ratificación y la aplicación del Convenio. Señor Director General, va a ser un gusto trabajar con usted en los próximos meses y en los próximos años para encarar ese reto.

La gente de mar considera que el Director General está muy acertado al separar la ratificación de la aplicación. Es necesario que se respalde la ratificación y asegurar que ese sentimiento de que es necesaria la ratificación se comparta en los niveles políticos más altos y que se proporcione asistencia técnica para la aplicación. Hemos superado la primera prueba, es decir, la adopción del Convenio y esperamos que el entusiasmo y el compromiso se mantengan para poder estar a la altura del reto que supone la ratificación.

Nos complace en particular que el Secretario General de la Organización Marítima Internacional se dirigiese a esta Conferencia y que manifestara que para él el nuevo Convenio es un paso importante hacia adelante para asegurar una mejor protección a los trabajadores, un terreno de juego equitativo para los armadores, y un instrumento eficaz para los gobiernos a fin de que puedan brindar condiciones de trabajo dignas a la gente de mar.

Esperamos que los buenos oficios de la OMI nos ayuden también en su momento para estar a la altura de los retos de la ratificación y de la implementación. Es alentador que esa Organización coincida con nosotros en cuanto a nuestros objetivos, a saber, lograr que el Convenio sobre el trabajo marítimo se convierta en el cuarto pilar del régimen reglamentario para la industria marítima.

La comunidad internacional ha recalcado la importancia del concepto del desarrollo sostenible que estriba en tres pilares integrales, a saber: la dimensión social, la dimensión económica y la dimensión medioambiental. Nosotros, la gente de mar, pensamos que este Convenio puede marcar un paso importante en el camino para promover una industria marítima sostenible. No obstante, todavía queda mucho por hacer.

Aunque sabemos que la adopción de este Convenio será un paso importante para lograr condiciones de trabajo decentes para los marinos, sigue habiendo una serie de temas que tenemos que abordar. La naturaleza global de la industria marítima y su manera de operar, pues esto hace que la amplia ratificación y aplicación del Convenio núm. 185 de la OIT se convierta en algo esencial. También el Con-

venio sobre los documentos de identidad de la gente de mar es un equilibrio minucioso y delicado entre las necesidades y derechos de la gente de mar y las preocupaciones en materia de seguridad de los Estados. Ahora bien, si leen el Convenio detenidamente y van más allá de la tecnología biométrica que está plasmada en el mismo queda claro que este Convenio tiene la capacidad de aumentar la seguridad nacional para los Estados del puerto y los Estados de tránsito.

Es esencial que la OIT siga activa en el sector marítimo y esperamos que el actual Director General así como también sus sucesores hagan todo lo posible para que esto se realice. La naturaleza globalizada de la industria y su índole internacional hacen que el sector dirija sus expectativas hacia los organismos internacionales y sus regímenes normativos para poder responder a los nuevos retos y adaptarse a las nuevas realidades. A todos los participantes en esta reunión de la Conferencia no les queda la menor duda de que el diálogo social va por buen camino en nuestro sector. Esto es algo que hay que cuidar y fomentar.

Nosotros creemos que la industria marítima necesita a la OIT. También pensamos que la OIT necesita a la industria marítima y, por ello, es esencial que el sector marítimo de la Oficina se mantenga y se amplíe. Necesitamos contar con la fuerza y los fundamentos de la OIT a fin de ser activos y estar a la vanguardia en otras negociaciones y esperamos pues que el éxito de esta Conferencia nos ayude a realizar esta expectativa.

La contribución que puede hacer la OIT al sector marítimo se ve claramente por la cantidad de resoluciones aprobadas por la Comisión de Proposiciones que reflejan las opiniones de los participantes en esta reunión de la Conferencia acerca del futuro programa de trabajo para el sector marítimo. Nosotros esperamos que las expectativas generadas aquí se cumplan con el correr del tiempo.

Nos hemos desvelado muchas noches para poder llegar a este momento y la conclusión exitosa se debe al trabajo denodado de todos los que participaron en el mismo, incluyendo a los que están «entre bastidores». Esto hay que tenerlo en cuenta cuando a la hora de los agradecimientos se menciona sólo a unos pocos.

Ahora, queremos destacar a alguien en particular. Durante cinco años hemos contado con la ayuda de un Presidente, cuyo sentido templado de la diplomacia, su tolerancia y su sentido de justicia fundamental, combinados con su juicio atinado y una amplia conciencia política le han permitido encontrar soluciones a problemas que a menudo parecían insalvables.

Jean Marc, gracias por todo lo que has hecho durante nuestro largo y a veces difícil viaje. Ha sido un placer trabajar contigo y tus marinos te deben muchísimo.

---

*Original francés: Sr. BARROT (Vicepresidente de la Comisión Europea responsable del transporte)*

---

Mucho me complace, en nombre de la Comisión Europea, participar en el acto de clausura de esta décima reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo.

La adopción de este Convenio sobre el trabajo marítimo constituye un éxito considerable para esa esfera. Es el fruto de un trabajo de gran envergadura y duración, ya que sus labores comenzaron en 2001.

En la elaboración de este Convenio tripartito han participado todos los actores, lo que lo convierte en un instrumento universal ampliamente aceptado, que se inscribe en el espíritu de consenso que caracteriza a la OIT. También aplaudo el espíritu de compromiso tanto de los gobiernos, la gente de mar y los armadores como de la Oficina Internacional del Trabajo.

Han trabajado por el bien de los marinos, una profesión difícil. Han trabajado también en pro de la seguridad marítima.

La actualidad reciente nos recuerda que tenemos un deber de vigilancia constante en relación con la seguridad marítima, y quisiera hacer llegar a los representantes de la República Árabe de Egipto las más sinceras condolencias de la Comisión Europea ante la tragedia sobrevenida en el Mar Rojo.

Las virtudes del texto que han acordado son numerosas.

En primer lugar, es un texto pionero, fundador incluso, y, en cierto modo, el primer código del trabajo que tiene un alcance mundial. Ello es fruto del azar, ya que la Organización Internacional del Trabajo se ha involucrado mucho en el ámbito marítimo, el sector mundial por excelencia.

El Convenio sobre el trabajo marítimo recoge en un marco coherente el conjunto de normas que definen la relación de trabajo a bordo de los buques mercantes, ya se trate de las condiciones de empleo, las condiciones de trabajo o las reglas relativas a la protección social. Esto afecta a 1.200.000 marinos empleados en la industria marítima mundial.

Este Convenio sobre el trabajo marítimo completa los tres convenios marítimos fundamentales: el Convenio SOLAS para la seguridad de vida humana en el mar, el Convenio MARPOL para prevenir la contaminación por los buques y el Convenio de Formación sobre las calificaciones de la gente de mar. Este Convenio representa, el cuarto pilar de la reglamentación internacional del sector marítimo y, como se ha destacado, reemplaza 65 instrumentos existentes, todo un modelo de simplificación.

Pero, sobre todo, este Convenio aborda factores humanos en cuya importancia nunca se insistirá lo bastante. Es una cuestión de dignidad, de poner fin a situaciones escandalosas que observamos con demasiada frecuencia. Se trata también de una cuestión de seguridad: el factor humano está detrás del 80 por ciento de los accidentes.

Se trata de un Convenio en el que todas las partes saldrán ganando. Para los armadores, la creación de normas mínimas universales reducirá las diferencias debidas a la competencia.

Por lo que respecta a la gente de mar, el Convenio les protegerá de la competencia agresiva y, al mismo tiempo, contribuirá a revalorizar la profesión marítima y hacer frente a la falta de gente de mar calificada que, a la larga, podría poner en peligro a todo el transporte marítimo.

Por su parte, los gobiernos van a ver aclaradas sus funciones respectivas, gracias a una definición más precisa de las responsabilidades del Estado del pabellón, el Estado rector del puerto y el Estado proveedor de mano de obra.

La Unión Europea no ha escatimado esfuerzos para facilitar los progresos en los debates mediante la coordinación de las posiciones de sus miembros o la presentación de propuestas. Creo que la Unión Europea ha contribuido a la dinámica de la negociación.

En todo caso, Europa tiene un gran interés en este Convenio. Los buques que enarbolan un pabellón europeo representan el 25 por ciento de la flota mundial, y las compañías marítimas europeas son propietarias de más del 40 por ciento.

Quisiera añadir que la adopción del Convenio marítimo coincide con la presentación reciente, a iniciativa mía, de una serie de propuestas para reforzar la seguridad de los buques y la navegación en Europa. Las propuestas que formulé se refieren al refuerzo de las responsabilidades del Estado del pabellón, la intensificación de la lucha contra los buques que incumplen las normas mediante un mayor control en los puertos y una vigilancia más estricta de las sociedades de clasificación, así como un control reforzado de la navegación en aguas europeas.

Las propuestas se refieren también al hecho de tener en cuenta las consecuencias de los accidentes: exámenes retrospectivos de las investigaciones realizadas tras los siniestros, mejores condiciones de indemnización para las víctimas y reglas más estrictas en materia de responsabilidad frente a terceros.

Estas propuestas se harán realidad cuando hayan sido adoptadas por el legislador europeo, es decir, el Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros.

Las propuestas completarán las actividades de la Unión Europea que especialmente dedicadas a la calificación de los marinos.

La Unión Europea ha incorporado a su legislación el conjunto de reglas internacionales en esta materia previstas en el Convenio de Formación. Ha querido fomentar la profesión de marino reconociendo la formación de calidad, haciendo el oficio más atractivo y promoviendo al mismo tiempo una mayor seguridad marítima.

Con ayuda de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, la Unión Europea verifica la calidad de los sistemas de formación y de titulación marítima de los países europeos y de terceros países.

Para ello, podremos disponer a nivel internacional no sólo de un catálogo de normas del trabajo, sino también de herramientas para controlar su aplicación. Así pues, el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad con las exigencias del Convenio, que deberán emitir los Estados del pabellón, van a imponerse pronto como nuevos indicadores de calidad en el transporte marítimo.

Los oradores que me precedieron han destacado que está bien disponer de un dispositivo sólido que enmarque el conjunto de normas relativas al trabajo marítimo, pero que sería aún mejor que éste se aplicara eficazmente. Aunque es cierto que las condiciones de entrada en vigor son más estrictas en comparación con los convenios existentes, confíen a este Código del Trabajo Marítimo el carácter universal que le corresponde.

Europa va a hacer todo lo posible para alentar a sus Estados miembros a ratificar lo antes posible este Convenio. La Comisión examinará periódicamente con el Consejo de Ministros el estado de ratificación del Convenio.

Evidentemente, esta responsabilidad de aplicación efectiva del Convenio, comenzando por su ratificación, incumbe a los Estados Miembros de la OIT y, entre ellos, a los Estados europeos. Ahora bien, la Unión Europea como tal puede ofrecer un valor añadido en la aplicación efectiva del Convenio con ayuda de sus propios instrumentos legislativos. Entendámonos bien, no se trata de que la Unión Europea asuma las responsabilidades nacionales, las res-



ponsabilidades de los gobiernos, de los armadores o de la gente de mar ni, claro está, las de la OIT.

Ahora bien, Europa ha adoptado la costumbre de transponer a su Derecho interno diferentes convenios internacionales, por ejemplo el Convenio de Formación que acabo de mencionar, el Convenio núm. 180 sobre las horas de trabajo y el Convenio núm. 147 sobre las normas mínimas.

Este método no exime a los Estados miembros de la Unión Europea de su obligación de ratificar los convenios internacionales, pero tiene una ventaja, a saber, que el contenido de estos convenios, puede aplicarse rápidamente, simultáneamente y de forma armonizada en 25 Estados.

De este modo, la Unión Europea, como conjunto regional integrado por Estados soberanos, pero con competencias propias, dispone de instrumentos poderosos que pueden ponerse al servicio de la gobernanza mundial. Tal vez sea necesario recordar que, de entre los aproximadamente 41.000 buques mercantes de arqueo bruto superior a 500 que navegan por el mundo, casi 16.000, esto es, el 39 por ciento, vienen a Europa y, por lo tanto, son susceptibles de ser sometidos a controles estrictos.

Por último, a modo de conclusión, desearía indicar que la Comisión Europea reflexiona sobre la idea de integrar el presente Convenio en el Derecho europeo. Esta reflexión continúa en el marco del diálogo social europeo. Efectivamente, los tratados europeos prevén un marco de diálogo entre los interlocutores sociales a nivel europeo, que puede conducir a la elaboración de textos normativos.

Esta posibilidad de integración de un convenio internacional en derecho comunitario, gracias a un acuerdo alcanzado entre los interlocutores sociales en el marco del diálogo social, supondría un gran avance.

Permítanme pues hacer un llamamiento a los representantes europeos de la gente de mar y a los armadores para que exploren la posibilidad de tal acuerdo.

Europa desarrolla una política ambiciosa en materia de seguridad marítima, basándose en las normas internacionales. Al contribuir a su aplicación, la Unión Europea es un aliado fiel y eficaz de la Organización Marítima Internacional, y se propone asimismo convertirse en un firme apoyo de dicha organización en el campo del trabajo marítimo. Está en juego nuestro interés común, y el del mundo entero.

---

*Original francés:* EL PRESIDENTE

Señor Vicepresidente, por su calidad de Comisario Europeo de Transporte y por su larga experiencia como Ministro de Trabajo y de Asuntos Sociales, es usted un analista particularmente idóneo para hacer comentarios sobre el Convenio que acabamos de adoptar.

Tengo la convicción de que puedo hablar en nombre de todos los delegados aquí presentes para darle las gracias no sólo por esta intervención, muy sustanciosa, sino también por el apoyo que la Unión Europea ha proporcionado a todo lo largo de nuestra labor y en particular en el marco de la Conferencia, que viene a coronar, como usted bien lo recordó, varios años de negociaciones y de intensas labores.

Ahora cedo la palabra al Sr. Somavia, Director General de la Oficina Internacional del Trabajo y Secretario General de la Conferencia.

---

*Original inglés:* EL SECRETARIO GENERAL DE LA CONFERENCIA

Estimados amigos, lo primero que quisiera hacer es felicitarlos a todos ustedes. Han llevado a cabo una magnífica labor, y en primer lugar, deseo felicitar al Presidente, Sr. Jean-Marc Schindler.

*(El orador continúa en francés.)*

Señor Presidente, no voy a repetir el sentir general y lo que acaban de declarar los Vicepresidentes, a saber, que usted ha realizado un trabajo absolutamente extraordinario.

*(El orador continúa en inglés.)*

Quisiera dar las gracias al Sr. Lindemann, y al Sr. Teranishi por el papel que han desempeñado como Vicepresidentes, así como al Sr. Bruce Carlton. Me da mucho gusto que estemos actuando en presencia del Presidente del Consejo de Administración.

Gracias, gracias es la palabra que me viene en mente. Gracias también por las amables palabras que han dirigido al personal de la OIT, a las personas que han estado con ustedes a lo largo de este proceso de cinco años. Las palabras que todos expresaron a Cleo. Gracias, muchas gracias.

¿Qué más puedo decirles? Creo que el aplauso espontáneo que se oyó cuando se anunció que no se registraron votos en contra de este Convenio expresa el sentir de los que estamos en esta sala. Creo que estamos contentos — que ustedes están contentos — que tenemos que estar contentos por este extraordinario logro. Y lo hemos expresado de la manera más sencilla. Rompimos en aplausos y dijimos «¡qué fantástico!» y, como dijo Dierk, los dos Miembros que se abstuvieron lo hicieron por razones que explicaron. El contenido del Convenio no les plantea problemas. Hubo unanimidad en cuanto a los objetivos del mismo y eso es motivo de satisfacción. Hay un acuerdo unánime detrás de los objetivos de este Convenio y creo que, desde mi punto de vista, algunos aspectos de la labor que hemos llevado a cabo son muy importantes.

Uno de ellos es que en este debate sobre la globalización de lo que se trata es de encontrar un equilibrio. No hay una opinión «acertada» ni una opinión «errónea». Lo que se busca es encontrar equilibrios entre distintas perspectivas y lo que este Convenio ha hecho es encontrar un equilibrio entre estos dos componentes que, a mi juicio, son absolutamente esenciales. Esto nos permitirá avanzar en el futuro. Este es el equilibrio que debe existir entre las normas, las reglas y la competitividad por la productividad, es decir, un entorno propicio para las inversiones. Ese equilibrio es esencial. No proponemos hacer una elección entre dos opciones. Ambos elementos deben estar presentes si queremos estabilidad y equidad para el futuro y ahora tenemos un conjunto de reglas justas que generan ese equilibrio. Estamos enviando un mensaje muy importante. Este mensaje es el equilibrio obtenido entre la gente de mar, los armadores y los gobiernos.

Lo segundo que considero muy importante es el conjunto del proceso a través del cual puede controlarse la aplicación del Convenio. Es un procedimiento que ustedes han decidido. No ha sido impuesto por una fuerza superior. No es una imposición de uno sobre muchos. Se trata de una decisión común y colectiva que han tomado ustedes. Ustedes desean asegurarse de que este Convenio «sea fuerte». Hemos oído decir tantas veces que la OIT «no

tiene fuerza» que es bueno hacer constar que se trata de una decisión que ustedes han tomado. Esta ha sido su voluntad. Esta ha sido la manera en que ustedes — armadores, gente de mar y gobiernos — desean que se perciba este Convenio: no como un texto que a la larga podría aplicarse o no, sino como un texto que, desde el principio, desde el mismo momento en que decidieron hacerlo realidad, sólo puede tener sentido si la gente que lo lea pueda decir: «este texto es serio». Vean de qué manera han incluido en este Convenio el proceso de control de la aplicación, que, a mi juicio, es de suma importancia.

El tercer punto es algo que, creo, tiene una importancia clave en el contexto de la dimensión social de la globalización. Creo que este Convenio demuestra que es posible una globalización justa. Esta ha sido la propuesta permanente de la OIT. Como ya hemos afirmado, no buscamos decir que la globalización es el instrumento más perfecto del mundo y debemos dejarlo en paz, ni que debemos modificar radicalmente la globalización porque tenemos que salir de ella, y no debe proseguir. La globalización es todo lo contrario, es un fenómeno contemporáneo que carece de la justicia necesaria y sabemos que muchos de sus aspectos no son justos. Pero, ¿significa esto que, al describir un fenómeno y decir «hace falta más justicia», estamos en contra de este fenómeno? Estamos diciendo que tenemos la capacidad humana, la inteligencia humana, la voluntad política humana de convertirlo en un fenómeno justo; eso es precisamente lo que ustedes han hecho al adoptar este Convenio. Ustedes han hecho de la industria marítima una industria justa para los armadores, los trabajadores y los diferentes gobiernos y todo el mundo está de acuerdo en este punto. Entonces, ¿qué debemos concluir? ¿Debemos concluir que este objetivo es posible! Y debemos dejar de lado los debates ideológicos en torno a esta cuestión. Debemos concentrarnos en cómo responder a las peticiones que nos hace la gente. Al decir gente, me refiero a la comunidad internacional, pero en particular a la OIT. Pensemos en cómo podemos hacer avanzar las cosas, promover la equidad, y lograr el equilibrio que hemos mencionado entre las reglas y el mercado, de modo que este equilibrio funcione de manera creativa. Esto es lo que ustedes han logrado con este Convenio.

¿Por qué y cómo lo hemos logrado? La verdad es que hay algo en esta sala, en los cinco años del trabajo que han realizado, que me conmueve profundamente. Se trata de un tipo de integración, una fusión de la familia marítima y de los instrumentos de la OIT, y esto es algo novedoso. No es algo que hayamos hecho en ningún sector particular. Utilizo la expresión «familia marítima» porque estoy pensando en el gran respeto que tenemos nosotros, los que no pertenecemos a la familia marítima, por la manera en que ustedes pueden abordar sus propios problemas. A menudo he dicho que es obvio que estoy muy contento de que esto ocurra en el contexto de la OIT y ello refuerza, naturalmente, a la OIT y constituye un gran éxito para la Organización.

He dicho muy a menudo que debemos reconocer siempre que ha sido la capacidad histórica del diálogo social, del entendimiento, de la búsqueda de soluciones comunes y del consenso razonable lo que ha permitido lograr primero tres de los cuatro pilares en el contexto de la Organización Marítima Internacional, que fueron incorporados en el marco de la OIT. Con dicho acervo y con los instrumentos

con que ya contamos, hemos elaborado, en el marco práctico y jurídico en el que desarrollamos nuestra labor, este extraordinario Convenio. Como ya he dicho, esto pone de manifiesto que el diálogo y el tripartismo resultan eficaces y que somos capaces de aprovechar la experiencia de la OMI y la capacidad de diálogo que ustedes tienen para elaborar un instrumento que será verdaderamente histórico. En efecto, ustedes, con lo que han adoptado y decidido hoy, están escribiendo artículo por artículo un capítulo de la historia.

Esto nos hace mirar hacia el futuro. ¿Cómo podremos mantener el impulso? Pues bien, como ustedes han dicho claramente, el proceso de ratificación es esencial a tal fin. Me complace sobremedida haber escuchado decir al Comisario Barrot cuánta importancia reviste esta cuestión para la Comisión y que esta última respaldará el proceso de ratificación. Esto es absolutamente esencial. Todo el proceso de cooperación y asistencia técnicas va a ser crucial. Tenemos que establecer un marco de apoyo para todos los países que sabemos que necesitarán ayuda para hacer realidad muchas de estas cuestiones.

Tenemos que asumir la responsabilidad no sólo de aplaudir un documento, sino de garantizar el establecimiento de las herramientas de apoyo que los países necesitarán para poner en marcha el proceso de ratificación — que requerirá cambios jurídicos — y todo el proceso de aplicación. Tenemos que acometer esta tarea de forma inmediata.

En la Oficina estamos preparados para reflexionar acerca de los demás requisitos básicos en materia de cooperación técnica que el Convenio conlleva. Ahora bien, voy a ser franco con los países desarrollados: no basta con palabras, sino que hay que invertir dinero en este Convenio. No basta con decir que ya se verá, que hay que pensarlo o que se tienen problemas presupuestarios. Voy a ser muy sincero: cuando se aplique el Convenio, se tendrá que poner en marcha un proceso de cooperación técnica de gran envergadura que podrá ir destinado a los países. No piensen que hablo sólo de la OIT. Si se hace de forma bilateral, tanto mejor, ya que así nuestra carga será menor. Eso sí, asegúrenos de que se hace. Por favor, asegúrense de que sea así. Los países donantes y la comunidad de los países desarrollados tienen que ser conscientes de que también ellos son en gran parte responsables del seguimiento de la cooperación técnica en relación con todas estas cuestiones.

Por último, permítanme decirles que tenemos una ingente labor ante nosotros. Nos espera una tarea de enormes proporciones, y pueden tener la certeza de que el Director General de la OIT y la Oficina en su conjunto están absolutamente dispuestos a hacer todo lo que esté a su alcance para impulsar el proceso.

Para terminar, quisiera añadir a título personal que me conmueve el sentimiento de satisfacción que les embarga por lo logrado. Deseo asimismo referirme a los aplausos espontáneos. Cuando el Presidente dijo que no había votos en contra, todos aplaudimos porque nos embargaba un sentimiento de satisfacción, sentimiento que es legítimo y atinado. Ustedes han logrado algo verdaderamente extraordinario.

Esto no quiere decir que no vayamos a tener dificultades en el futuro. Por supuesto, las tendremos, pero la vida consiste en avanzar paso a paso y en hacer lo correcto en el momento oportuno. Ustedes han hecho lo correcto en esta ocasión. Les ha llevado cinco años, que no es mucho tiempo desde una

perspectiva histórica. La ratificación nos llevará algunos años, pero la historia recordará el gran momento vivido en esta reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, en la que hemos demostrado que los desafíos de la globalización se pueden abordar mediante el diálogo y el tripartismo.

---

*Original francés:* El PRESIDENTE

Como ya escribiera el holandés Jacques Perk en su día, «la verdadera libertad obedece a las leyes».

Al hilo de estas palabras, pues, cabría decir que esta mañana nosotros hemos creado un tanto de libertad al adoptar la primera norma integrada de la Organización Internacional del Trabajo. Se trata de una norma global, sintética y completa, que, de ahora en adelante, recogerá en un único instrumento las condiciones sociales necesarias para la explotación de los buques, norma que constituye, a un mismo tiempo, una carta de derechos de la gente de mar y un verdadero código del trabajo marítimo internacional.

Dicha norma, de carácter renovado tanto en su principio como en sus mecanismos de aplicación, contiene en sí misma las condiciones requeridas para su puesta en práctica, las modalidades de supervisión de su aplicación y los procedimientos que permitirán su futura actualización.

Por todo ello, el resultado final obtenido está en consonancia, en términos de estructura, con los principios que enunciaran sus precursores. También lo está en lo que a su forma respecta, dado que, como recordarán del resumen realizado entonces por el Presidente del primer Grupo de Trabajo, este instrumento debía ser claro, sencillo y fácil de comprender. Ahora podemos afirmar que se ha conseguido; naturalmente, en la medida de lo posible.

Ustedes, pues, se pueden sentir orgullosos, con toda la razón, del trabajo realizado. En efecto, representa toda una hazaña histórica, y como Napoleón decía debemos ser grandes incluso a nuestro pesar. Esto, precisamente, es lo que han logrado ustedes.

A propósito de esta odisea, tal como la calificó nuestro colega de Grecia, me voy a permitir parafrasear a Corneille, que escribiera en «El Cid»: «Partimos ciento veinte y fuimos más de mil cien que arribamos a puerto».

No voy a presentarles aquí el resumen histórico de esa odisea, aunque estaría justificado, pero creo que esta semana todos hemos tenido nuestra buena dosis de discursos, y no quisiera saturarles.

Sin embargo, se me antoja imprescindible hacer algunas observaciones de carácter general, recordando, para empezar, algunas de las etapas clave del proceso que hoy culmina.

La primera etapa, huelga decir, la constituye el Acuerdo de Ginebra, aquella reunión de la Comisión Paritaria Marítima en la que nació la idea de esta gran empresa, reunión en que los interlocutores sociales decidieron poner en práctica lo que ya defendía Cosroes, primer rey de Persia, allá por el siglo VI: «Si el destino no nos ayuda, nosotros mismos le ayudaremos a realizarse».

La segunda etapa se refiere a la primera reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, donde partíamos 120. Esta reunión representó, todo hay que decirlo, un auténtico desafío. Pese a ello, fue entonces cuando, al término de un encuentro en que 120 personas pusieron en común sus ideas, el Presidente sentó en su resumen los principios de base

que nos han ido guiando hasta el éxito de hoy. Fue también a partir de ese momento cuando se pudo instaurar la confianza y el espíritu de grupo que hemos podido palpar durante estas tres últimas semanas y sin los cuales, debe admitirse, nada habría sido posible.

La tercera etapa se refiere a la última reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, celebrada en la ciudad francesa de Nantes.

En esa ocasión, éramos ya 240 los que representábamos a más de 60 países. Y también fue en esa ocasión, me parece, cuando surgió el sentimiento de que la operación tenía grandes posibilidades de éxito.

Quisiera aprovechar mi alusión a esta etapa para dar las gracias de todo corazón no sólo a la oficina de la OIT en Francia, sino también a los cargos electos y colectividades territoriales, que no escatimaron esfuerzos ni apoyos para que la reunión habida en Nantes fuese todo un éxito.

La cuarta etapa corresponde a la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria. Se trata de una etapa importante, porque ya salíamos del restringido círculo del Grupo de Trabajo para dirigirnos a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo. De este período, lo menos que puede decirse es que nos vimos obligados a capear grandes temporales. Ahora bien, los Presidentes de las comisiones, el Sr. Bruce Carlton de los Estados Unidos, el Sr. Georg Smefjell de Noruega y la Sra. Rosalinda Baldoz de Filipinas, así como el Presidente del Grupo Gubernamental, el Sr. Xiaojie Zhang de la República Popular de China, nos ayudaron con acierto a sortear los escollos que amenazaban a cada uno de los títulos del convenio. Por eso, les quiero transmitir ahora mi cordial agradecimiento.

La quinta etapa se refiere a la reunión intermedia de abril de 2005, en cuyo transcurso fueron abordadas todas las enmiendas presentadas durante la Conferencia preparatoria, además de todos los puntos espinosos que, adrede, se habían dejado en el tintero para permitir la construcción progresiva del marco del convenio.

Finalmente, como podrán intuir, pasamos a la última etapa, a la que llegamos más de 1.100. Se trata de la presente reunión de la Conferencia, que ya toca a su fin y que ha exigido de todos un enorme empeño, una gran disponibilidad, una inmensa capacidad de escucha y disposición para transigir en aras del interés común.

Ya he citado antes a algunos de los agentes clave de este proceso. Ciertos de entre ellos estuvieron ahí desde el comienzo, otros se incorporaron sobre la marcha. Algunos han salido al estrado a plena luz del día; otros han permanecido en la penumbra, casi a la sombra. Pero todos han aportado una contribución importante y significativa. Por desgracia, no puedo citarlos uno por uno, pero sé que se verán reflejados en estas palabras, pues ellos ya saben cuánto los estimo. Sea como fuere, les quiero dar las gracias en nombre de toda la Conferencia.

Como dije en mi discurso inaugural del pasado 7 de febrero, el primer desafío era convencer a los gobiernos de la necesidad de actuar.

Ahora bien, como dijera Alexandre Pouchkine en Boris Godounov, «la costumbre es el alma de los Estados». La tarea, por tanto, parecía ardua. Sin embargo, ahora vemos con claridad que la actitud de los gobiernos fue positiva desde el comienzo y que su acción iba siendo cada vez más constructiva a medida que avanzábamos. Todos se habrán dado

cuenta, como yo, de hasta qué punto esta voluntad de los gobiernos se convirtió en un factor determinante en estas últimas tres semanas.

Esto honra a los gobiernos representados, y considera oportuno alabar formalmente este tipo de actitud, que bajo mi punto de vista, marcará un hito en la historia de los convenios internacionales.

Durante las dos primeras semanas de esta reunión de la Conferencia, el Sr. B. Carlton presidió la Comisión Plenaria y demostró tanta flexibilidad y tacto, como firmeza y determinación había mostrado en la reunión de abril de 2005.

Siento una gran admiración por sus cualidades personales y humanas, así como por su profesionalidad, deseo darle las gracias muy sinceramente por todo lo que ha hecho.

Como indicó en la clausura de la Comisión, yo le había confiado una tarea muy precisa y concreta, que ha sabido cumplir a la perfección.

Lo que él no sabía es que, al encomendarle esa tarea, le había confiado al mismo tiempo el uso de una campana mágica con poderes para infundir a la sala un espíritu de tripulación y que otorgaba al que la utilizaba los poderes de un auténtico capitán.

Como saben, esta reunión de la Conferencia era imprescindible, no sólo para adoptar el texto del Convenio sino también para mejorar su redacción. En este sentido, quiero aprovechar la presencia del Sr. Jacques Barrot, Comisario Europeo encargado de transportes, para dar las gracias en nombre de todos a la Comisión Europea, sin ayuda de la cual no hubiésemos podido celebrar esta reunión de la Conferencia, así como a la Unión Europea, sus Estados miembros y los Estados asociados por su participación activa en la elaboración de este Convenio.

Todo comenzó, como ya lo he dicho, con una iniciativa de los interlocutores sociales, pero también era necesario que dichos interlocutores tuviesen una aptitud para la negociación a la altura de las cuestiones que estaban en juego.

Creo que todos estarán de acuerdo conmigo en que su actuación rebasó nuestras mejores expectativas.

En cuanto a los armadores, para seguir las reglas de esta casa, hemos contado con un Grupo cuyos representantes han hecho gala de un gran sentido de la responsabilidad. El portavoz de este Grupo, el Sr. Dierk Lindemann, es un hombre de una sensibilidad y una habilidad particularmente extraordinarias, pero también es una persona sumamente lógica, dotada de una gran humanidad y un enorme sentido de la justicia. Todos hemos sido partícipes de la claridad de sus discursos, su sentido del humor y su capacidad de reacción. Puedo decir que su aportación personal a esta labor ha sido extraordinaria. Yendo más allá de las personas, e incluso rebasando el marco familiar, nos ha ahorrado por lo menos un año de trabajo y, en este sentido, quiero precisar que nuestra labor dura ya cuatro años. Empezamos en diciembre de 2001 y estábamos listos en diciembre de 2005.

A través del Sr. Lindemann, quiero manifestar evidentemente mi agradecimiento a todo el Grupo de los Armadores.

En cuanto a la gente de mar, hemos contado con un Grupo para el que el resultado de nuestras discusiones era de capital importancia, como se pueden imaginar. Sin embargo, todos han hecho gala de un realismo excepcional.

Su portavoz, el Sr. Brian Orrell, que nos hizo vibrar de emoción a todos en algún momento u otro, con un registro vocal sin par que le permitiría interpretar papeles estelares de ópera o de teatro, defendió a capa y espada, pero también con mucho realismo y eficacia, la causa de los marinos. Además, creo poder decir que todos apreciamos su humor, desde luego muy británico, pero también muy personal.

A través del Sr. Orrell quiero manifestar mi agradecimiento a toda la gente de mar.

Tengo una gran estima por el Sr. Lindemann y el Sr. Orrell, y me siento muy honrado y contento de haber podido recorrer parte del camino con ellos. Eso mismo se aplica al Sr. Teranishi, que me ha ayudado con lealtad y eficacia como Vicepresidente durante toda esta reunión de la Conferencia.

Tras haber citado a los que generalmente están frente a mí o a mi lado, quiero referirme ahora a aquellos que están en parte en la tribuna y entre bastidores.

Permítanme hablar brevemente de ellos, y como corresponde empezaré por el Sr. Somavia, porque fue quien introdujo en esta casa la idea del trabajo decente que todos nos esmeramos en poner en práctica. Quiero destacar ante todos su entrega y su apoyo sin fisuras desde el comienzo de este proceso que acabamos de llevar a buen puerto.

Los directores que le asisten, el Sr. Tapiola, la Sra. Paxton, el Sr. Javillier, durante un tiempo y, todos aquellos que han estado o se encuentran en esta tribuna: Terry Powel, Steve Marshall, Ian Newton, Monique Zarka-Martres, Antoinette Juvet-Mir, Javier Escobar, Ann Herbert y todos los demás, nos han prestado una ayuda valiosísima.

Asimismo hay que mencionar al auténtico ejército que nos asiste. Huelga decir que no puedo dar las gracias a cada persona, pero voy a intentar nombrar las funciones una por una.

En primer lugar, cabe citar a todos aquellos que permiten que nos entendamos: los intérpretes y los traductores. Han realizado para nosotros un trabajo de gran calidad, dando muestras de una capacidad excepcional de adaptarse a nuestros cambiantes horarios y a nuestras necesidades, lo cual no era evidente en las condiciones iniciales. Les damos las gracias afectuosamente.

Quiero referirme también a todos aquellos que han trabajado con competencia y disponibilidad en las diferentes secretarías. Basta con mencionar las sesiones plenarias, la Comisión Plenaria, el Comité de Redacción, la Comisión de Organización de Labores, la Comisión de Proposiciones, la Comisión de Verificación de Poderes y los grupos de trabajo, entre otros órganos.

También deseo aludir a quienes han trabajado día y noche para que pudiéramos disponer de los documentos a la mayor brevedad: los mecanógrafos, los correctores y los encargados de la publicación y la distribución.

Doy las gracias asimismo a quienes han hecho posible que pudiéramos disponer de las salas que precisamos.

Están también quienes se encargan de la logística, los transportes, la restauración — sobre todo el sábado, pues me pareció entender que no resultó tan fácil como parecía —, la inscripción de los delegados y la facilitación de los materiales informáticos, entre otras tareas.

Tampoco me olvido de los encargados de la comunicación y de la asistencia jurídica y técnica que tanto necesitamos. Gracias a todos.

Cito también a las secretarías de la Presidencia, quienes tanto me han ayudado en la reunión preparatoria y en esta última reunión de la Conferencia. Se trata de las Sras. Régine de Loof y Nathalie Pló, a quienes doy las gracias muy en particular.

Me permitirán hacer, espero, una mención especial a lo que yo llamo la «guardia» marítima y jurídica, cuyo tenaz trabajo ha contribuido a nuestro éxito: Loïc Picard (Consejero Jurídico y «reservista» requerido para esta reunión de la Conferencia), Dominick Devlin, Dani Appave, Joachim Grimsman, Jean-Yves Legouas, Brandt Wagner, Moira McConnell y todos los demás.

Son ellos a quienes se debe la calidad del trabajo de redacción y preparación que, como ustedes recordarán, elogiaron unánime los mandantes y los participantes en cada una de nuestras reuniones, tanto las del Grupo de Trabajo tripartito como las demás. Tal consistencia en las opiniones de sus mandantes merecía destacarse en el día de hoy. Y esto no es todo; este equipo se ha hecho cargo, con una competencia y disponibilidad fuera de lo común, de la secretaría de cada una de las reuniones y de los diferentes grupos de trabajo que hemos debido establecer.

No les sorprenderá que desee también dar las gracias especialmente a mi asistente, Xavier Marill, administrador principal de asuntos marítimos, quien ha sabido posicionarse con sentido del equilibrio entre Francia y la Oficina y quien, desde el primer día hasta el último, me ha facilitado siempre el trabajo y me ha respaldado con gran eficacia, discreción y solicitud.

Queridos colegas, les propongo trasladar nuestro reconocimiento a todos aquellos que acabo de citar mediante aplausos.

Que nos les quepa duda, me he reservado lo mejor para el final.

Puesto que soy un melómano empedernido y un músico ocasional no puedo evitar retomar las anteriores referencias musicales y comparar nuestro trabajo al de una orquesta. No cabe duda de que el talento y el tino de quien dirige la batuta son importantes, pero todos sabemos que una orquesta depende de la calidad de cada uno de los músicos que la integran. Hemos tenido unas excelentes cuerdas, ubicadas a mi izquierda, entre quienes ya he citado al primer violín, el Sr. Lindemann; asimismo, hemos contado con un coro extraordinario, ubicado aquí a mi derecha, y ya les he hablado de las cualidades vocales del Sr. Orrell, sin olvidar, claro está, a los metales gubernamentales, con toda su potencia. Sin embargo, todos sabemos que el valor de una obra reside en la calidad de la partitura que la orquesta ejecuta. En este sentido, la abeja reina, el *deus ex machina*, la gran artífice y musa inspiradora de esta partitura ha sido la Sra. Cleopatra Doumbia-Henry.

(Aplausos.)

Luego podrán aplaudirla. De ella sólo se puede decir que tiene una personalidad excepcional y que se ha consagrado por completo a este Convenio, un convenio cuya sigla inicial fue CON MAR CON, cuyo título oficial es el Convenio sobre el trabajo marítimo, y que nosotros rebautizamos como el Convenio de Cleo. Sabemos que su grado de entre-

ga tenía repercusiones en su vida familiar, lo cual no le impidió manejar ambas cosas; esta capacidad de gestionarlo todo es más sorprendente si tenemos en cuenta que siempre supo responder a todas las preguntas que le plantearon los delegados. Admiro excepcionalmente esta capacidad, por ejemplo, de poder corregir un texto hasta la última coma antes de dar luz verde a su publicación, y al minuto siguiente estar analizando con el Presidente las grandes opciones estratégicas que deben retenerse para la celebración de los debates. Todo esto con una estabilidad emocional y un buen humor que jamás le fallaron.

Ayer ya se aludió a este tema, pero quiero volver a repetirlo de manera contundente, se trata de una mujer extraordinaria.

Usted lo sabe, señor Director General; no en vano la nombré Directora de Normas de esta Organización. Afortunadamente, nos la ha cedido para llevar a buen puerto este Convenio.

Por lo que a mí respecta, me siento particularmente honrado, orgulloso, y muy feliz por haber podido trabajar con ella durante estos cuatro años. Espero haberme granjeado su amistad.

Creo que en la clausura de esta extraordinaria reunión de la Conferencia tenemos que rendirle un homenaje excepcional, un homenaje digno de ella, un homenaje a la altura de los acontecimientos.

Para hacerlo, he optado por la práctica francesa de ofrecer flores a una dama, adaptándolo al estilo de la OIT; así pues, le regalamos un ramo tripartito, entregado por un representante de los armadores, una representante de la gente de mar y un representante del Grupo Gubernamental. Les pido que se pongan de pie y le dediquemos una cerrada ovación.

(Aplausos.)

Estos agradecimientos eran imprescindibles y los aplausos realmente sinceros.

Antes de concluir, me parece importante precisar que si la adopción de este nuevo Convenio marca el final de la etapa correspondiente a la elaboración del mismo, el esfuerzo no termina aquí. No debemos perder el impulso.

Efectivamente, antes que nada tendremos que trabajar con ahínco para asegurar la más amplia ratificación posible y para que pueda entrar en vigor en el más breve plazo. Yo voy a permitirme nombrar embajadores de este Convenio a todos los participantes aquí presentes y a los que votaron en este momento histórico, para que ejerzan como tales en cuanto regresen a su país.

Con este nuevo Convenio hemos ubicado el factor humano en el núcleo de la actividad marítima, como lo dijo el Sr. Barrot, dando un salto considerable y situando el sector del transporte marítimo en unas condiciones sociales adaptadas al siglo XXI. Pero tendremos que hacer que el nuevo Convenio viva para que se mantenga, de manera permanente, en consonancia con la situación real, y esto a través del Comité Tripartito Especial.

Además, vamos a tener que dar curso a las resoluciones de la Conferencia, en particular pienso en la Resolución sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. Personalmente, me indigna que aún hoy haya marinos abandonados en el mundo. Es una práctica vetusta que hay que erradicar, y establecer en su lugar normas adaptadas a nuestra época moderna. Lo que

lamento es que no haya podido hacerse ahora, pero me complace que la Conferencia haya tenido a bien adoptar una resolución sobre el tema y deseo de todo corazón que se halle la solución adecuada lo más rápidamente posible, haciendo gala del mismo espíritu de cooperación que el que ha reinado durante esta reunión de la Conferencia. Es, por cierto, parte de la tarea que les confío para que hagan cuando regresen a casa.

También quiero destacar que las numerosas innovaciones que incluye este Convenio abren nuevas perspectivas que podrán aprovechar, sin duda, en su totalidad o en parte, otros sectores que abarca la Organización Internacional del Trabajo. Sé que ya se ha dicho en multitud de ocasiones, pero confío en ello, pues sé, señor Director General, que ya tiene muchos proyectos al respecto.

Por último, permítanme referirme a un autor francés, el Conde de Saint Simon, que en el siglo XVIII escribía que uno de los experimentos más interesantes que cabría hacer con el hombre era emplazarlo en un nuevo entorno social. Es precisamente lo que acabamos de hacer. Es un logro que se nos atribuirá a todos, y cuando un marino, o uno de los hijos de ustedes, o incluso de los nietos, les hablen de este Convenio, que tiene mucha vida por delante, podrán decir que tienen el honor y el orgullo de ser uno de sus promotores. En lo que a mí se refiere, es la experiencia humana más enriquecedora que me ha brindado la vida hasta el momento, y no saben cuánto se lo agradezco. He hecho muchos amigos y espero que la vida me permita conservarlos. Les deseo a todos un feliz regreso a casa, con la satis-

facción de haber cumplido con su deber. Y ahora me dispongo a regresar a mi asiento de Presidente con objeto de clausurar esta reunión de la Conferencia.

Señor Director General, para terminar, sólo me queda nombrarle guardián de esta campana mágica al servicio del Comité Tripartito Especial y de futuras reuniones marítimas de la Conferencia Internacional del Trabajo.

---

*Original francés:* El SECRETARIO GENERAL DE LA CONFERENCIA

---

Acepto esa responsabilidad y seré el digno guardián de esta campana que me ha entregado. Como ya sabe, existe una tradición: que el Presidente se lleve el martillo con el que dirigió las labores de la reunión. Vamos a cumplir con la tradición, pero esta vez la reunión va a sentar un precedente histórico, porque le voy a dar un martillo muy especial; un martillo que nunca se ha utilizado. Es una especie de martillo virgen que ha permanecido al lado de esta magnífica campana que usted ha utilizado a lo largo de toda la reunión. Estamos viviendo de nuevo un acto histórico y se mantiene la tradición. Aquí tiene usted un martillo sin estrenar.

---

*Original francés:* El PRESIDENTE

---

Antes de entregarle a mi vez esta campana, le pediría que me permita usarla una última vez para declarar clausurada la 94.<sup>a</sup> reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo.

*(Se levanta la sesión y se clausura la reunión a las 13 h. 20.)*



**Vote final par appel nominal sur l'adoption de la convention du travail maritime, 2006**

**Final record vote on the adoption of the Maritime Labour Convention, 2006**

**Votación nominal final sobre la adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**

*Pour/For/En Pro: 314*

*Abstentions/Abstentions/Abstenciones: 4*

*Quorum: 166*

*Maj./May.: 212*

**Pour/For/En Pro: 314**

*Afrique du Sud/South Africa/Sudáfrica*

SEAFIELD, Mr. (G)  
MPOFU, Mrs. (G)  
BAILEY, Mr. (E)  
MESATYWA, Mrs.(T/W)

*Albanie/Albania*

BARJABA, Mr. (G)  
KOKA, Mr. (E)  
NIKOLLI, Mr.(T/W)

*Algérie/Algeria/Argelia*

BOURBIA, M. (G)  
REZAL, M. (G)  
MOHELLEBI, M. (E)

*Allemagne/Germany/Alemania*

DIRKS, Mr. (G)  
SCHLEEGER, Mrs. (G)  
LINDEMANN, Mr. (E)  
BENZE, Mr.(T/W)

*Angola*

MBUNGA, M. (G)

*Arabie saoudite/Saudi Arabia/Arabia Saudita*

ALHARIRI, Mr. (G)  
ALTURKI, Mr. (G)  
MATTAR, Mr. (E)  
ALDHAMEN, Mr.(T/W)

*Argentine/Argentina*

DUMONT, Sr. (G)  
ALONSO, Sra. (G)  
CABRAL, Sr. (E)  
SUÁREZ, Sr.(T/W)

*Australie/Australia*

EVANS, Mr. (G)  
KINLEY, Mr. (G)  
HATCH, Ms. (E)  
CRUMLIN, Mr.(T/W)

*Autriche/Austria*

DEMBSHER, Ms. (G)  
PRINZ, Mr. (G)  
TOMEK, Mr. (E)  
BÖGNER, Ms.(T/W)

*Bahamas*

BROWN, Mr. (G)  
FRANCIS, Ms. (G)  
HALANEN, Mr. (E)  
WILSON, Ms.(T/W)

*Bangladesh*

ALI, Mr. (G)  
ZAMAN, Mr. (G)

*Belgique/Belgium/Bélgica*

PIRSON, M. (G)  
LEEMANS, M. (G)  
VAN ECHELPOEL, Mme (E)  
KERKHOF, M.(T/W)

*Bénin/Benin*

GLELE, M. (G)  
ANKI DOSSO, Mme (G)  
KOKOSSOU, M. (E)  
SABOU, M.(T/W)

*Brésil/Brazil/Brasil*

RIBEIRO ALBUQUERQUE, Sra. (G)  
PAULON SILVA, Sr. (G)  
AMORIM FERREIRA VIDIGAL, Sr. (E)  
ALMEIDA FILHO, Sr.(T/W)

*Bulgarie/Bulgaria*

MARTINOVA, Mrs. (G)  
NAYDENOV, Mr. (G)  
PETROV, Mr. (E)  
VALCHEV, Mr.(T/W)

*Canada/Canadá*

ROUSSEL, Mr. (G)  
BÉDARD, Ms. (G)  
MEREDITH, Mr.(T/W)

*Chili/Chile*

DONAIRE, Sra. (G)  
DEL PICÓ, Sr. (G)  
MORALES, Sr. (E)  
MATELUNA, Sr.(T/W)

*Chine/China*

LU, Ms. (G)  
XU, Mr. (G)  
LI, Mr. (E)  
WU, Mr.(T/W)

*Chypre/Cyprus/Chipre*

CONSTANTINIDES, Mr. (G)  
DROUSIOTIS, Mr. (G)  
KAZAKOS, Mr. (E)  
STAVROU, Mr.(T/W)

*République de Corée/Republic of Korea/República de Corea*

LEE, Mr. (G)  
JEON, Mr. (G)  
KIM, Mr. (E)  
KIM, Mr.(T/W)

*Costa Rica*

VARELA QUIRÓS, Sr. (G)  
GARBANZO BLANCO, Sr. (G)

*Côte d'Ivoire*

TIBE BI BALOU, M. (G)  
BEKE DASSYS, M. (G)

*Croatie/Croatia/Croacia*

MARKOVIC-KOSTELAC, Mrs. (G)  
BACIC, Mr. (G)  
JEROLIMOV, Mrs. (E)  
BERLAN, Mr.(T/W)

*Cuba*

FERNÁNDEZ PALACIOS, Sr. (G)  
ORAMAS RIVERO, Sra. (G)  
LEDO RODRÍGUEZ, Sr. (E)  
MARCHANTE FUENTES, Sr.(T/W)

*Danemark/Denmark/Dinamarca*

SØLLING OLSEN, Ms. (G)  
GABRIELSEN, Mr. (G)  
WENGEL-NIELSEN, Mr. (E)  
BERLAU, Mr.(T/W)

*Egypte/Egypt/Egipto*

EL ERIAN, Mrs. (G)  
ABDEL HAMID ELSAYED, Mrs. (G)  
MEDHAT MOSTAFA, Mr. (E)

*Emirats arabes unis/United Arab Emirates/Emiratos Arabes Unidos*

LOOTAH, Mr. (G)  
AL SARI, Mr. (G)  
ALGAIZI, Mr. (E)  
AL MARZOOQI, Mr.(T/W)

*Equateur/Ecuador*

THULLEN, Sr. (G)  
SANTOS, Sr. (G)  
POVEDA, Sr. (E)  
AYALA, Sr.(T/W)

*Espagne/Spain/España*

MARCH PUJOL, Sr. (G)  
GONZÁLEZ LÓPEZ, Sr. (G)  
AZKUE, Sr.(T/W)

*Estonie/Estonia*

KOPPEL, Mrs. (G)  
SIBUL, Mrs. (G)  
KULLERKUPP-JÕEKAAR , Mrs. (E)  
VASK, Mrs.(T/W)

*Etats-Unis/United States/Estados Unidos*

CARLTON, Mr. (G)  
BLANCK, JR., Mr. (G)  
COX, Mr. (E)  
LACKEY, Mr.(T/W)

*Finlande/Finland/Finlandia*

LONKA, Mr. (G)  
HALME, Mr. (G)  
KOSTIAINEN, Mr. (E)  
ZITTING, Mr.(T/W)

*France/Francia*

RIPERT, M. (G)  
AMELINE, Mme (G)  
SULPICE, M. (E)  
NARELLI, M.(T/W)

*Gabon/Gabón*

MOULOMBA NZIENGUI, M. (G)  
NZDENGUE, Mme (G)

*Ghana*

ERZUAH, Ms. (G)  
BAWUAH-EDUSEI, Mr. (G)  
BUCKMAN, Mr.(T/W)

*Grèce/Greece/Grecia*

EXARCHOPOULOS, M. (G)  
CAMBITSIS, M. (G)  
KOLTSIDOPOULOS, M. (E)  
CHALAS, M.(T/W)

*Guatemala*

MARTÍNEZ ALVARADO, Sr. (G)  
CHÁVEZ BIETTI, Sra. (G)

*Guinée/Guinea*

DIALLO, M. (G)

*Haiti/Haiti/Haití*

CHARLES, M. (G)  
VICTOR, Mme (E)  
PIERRE, M.(T/W)

*Hongrie/Hungary/Hungría*

BLAZSEK, Ms. (G)

*Inde/India*

MALHOTRA, Ms. (G)  
CORREA, Mr. (E)  
SERANG, Mr.(T/W)

*Indonésie/Indonesia*

SULISTYANINGSIH, Ms. (G)  
NAE SOI, Mr. (E)  
RUSTANDI, Mr.(T/W)

*République islamique d'Iran/Islamic Republic of Iran/República Islámica del Irán*

BADPA, Mr. (G)  
SOUDI, Mr. (G)

*Irlande/Ireland/Irlanda*

O'CALLAGHAN, Mr. (G)  
PURCELL, Mr. (G)  
FYNES, Mr.(T/W)

*Islande/Iceland/Islandia*

KRISTINSSON, Mr. (G)  
MAGNUSSON, Mr. (E)  
SVEINTHÓRSON, Mr.(T/W)

*Italie/Italy/Italia*

PROVINCIALI, M. (G)  
BARBERINI, Mme (G)  
AGLIETA, M. (E)  
DI FIORE, M.(T/W)

*Japon/Japan/Japón*

SUZUKI, Mr. (G)  
TERANISHI, Mr. (G)  
IZUKA, Mr. (E)  
IDEMOTO, Mr.(T/W)

*Jordanie/Jordan/Jordania*

QUDAH, Mr. (G)  
BURAYZAT, Mr. (G)

*Kenya*

NZAVU, Mr. (G)  
MOHAMED, Mrs. (G)  
OKECHE, Mr. (E)  
OMAR, Mr.(T/W)

*Koweït/Kuwait*

RAZZOOQI, Mr. (G)  
ALDOUSARY, Mr. (G)  
ALOBALD, Mr.(T/W)

*Lettonie/Latvia/Letonia*

BIEZBARDE, Ms. (G)  
KRASTINS, Mr. (G)  
KLAVINS, Mr. (E)  
UMBRASKO, Mr.(T/W)

*Liban/Lebanon/Líbano*

BALBOUL, M. (E)

*Libéria/Liberia*

SMITH, Mr. (G)  
DAVIES, Mr. (G)  
LUDWICZAK, Mr. (E)  
GBELLEMA, Mr.(T/W)

*Jamahiriya arabe libyenne/Libyan Arab Jamahiriya/Jamahiriya Arabe Libia*

SHELLI, Mr. (G)  
AZWAM, Mr. (G)

*Lituanie/Lithuania/Lituania*

KAZRAGIENE, Mrs. (G)  
BURINSKAITE, Ms. (G)  
KUTKA, Mr. (E)  
BEKEZA, Mr.(T/W)

*Luxembourg/Luxemburgo*

SIUDA, M. (G)  
BRACKE, M. (E)  
BLESER, M.(T/W)

*Madagascar*

RAZAKAFONIAINA, Mme (G)  
RAMBELOSON, M. (G)  
RAJAONSON, M. (E)  
RAZAFINDRAIBE, M.(T/W)

*Malaisie/Malaysia/Malasia*

WAN ZULKFLI, Mr. (G)  
MOHAMED HALIM, Mr. (G)  
HASNAN ANUAR, Mr. (E)  
BALASUBRAMANIAM, Mr.(T/W)

*Malte/Malta*

VASSALLO, Mr. (G)  
MANGION, Mr. (G)  
CURMI, Mr. (E)  
SATARIANO, Mr.(T/W)

*Maroc/Morocco/Marruecos*

HALHOUL, M. (G)  
RAOUI, M.(T/W)



*Maurice/Mauritius/Mauricio*

LATONA, Mr. (G)

*Mauritanie/Mauritania*

OULD MOHAMED LEMINE, M. (G)

OULD MAGHA, M. (G)

*Mexique/Mexico/México*

ROVIROSA, Sra. (G)

LÓPEZ RODRÍGUEZ, Sr. (G)

CASTRO GARZA, Sr. (E)

SALAZAR LÓPEZ, Sr.(T/W)

*Mozambique*

MARRENGULA, M. (G)

*Namibie/Namibia*

SHINGUADJA, Mr. (G)

SMIT, Mr. (G)

MUSUKUBILI, Mr. (E)

SACKARIAS, Mr.(T/W)

*Nigéria/Nigeria*

FARUK, Mr. (G)

ALIYU, Mr. (G)

JOLAPAMO, Mr. (E)

KEMEWERIGHA, Mr.(T/W)

*Norvège/Norway/Noruega*

NYGAARD, Mr. (G)

SMEFJELL, Mr. (G)

JØRGENSEN, Mr. (E)

SMITH, Ms.(T/W)

*Nouvelle-Zélande/New*

*Zealand/Nueva Zelandia*

MARTIN, Mr. (G)

BROWN, Mr. (G)

MACKAY, Mr. (E)

FLEETWOOD, Mr.(T/W)

*Oman/Omán*

AL MOOSA, Mr. (G)

*Pakistan/Pakistán*

SHAH, Mr. (G)

ZIA-UR-REHMAN, Mr. (G)

MUHAMMAD, Mr. (E)

PANJRI, Mr.(T/W)

*Panama/Panamá*

CASTILLERO CORREA, Sr. (G)

VARGAS ATENCIO, Sr. (G)

LEVY DOWNIE, Sr. (E)

DEL CID RAMOS, Sr.(T/W)

*Paraguay*

GAUTO VIELMAN, Sr. (G)

LATERZA DE LOS RIOS, Sra. (G)

*Pays-Bas/Netherlands/Países Bajos*

DE BRUIJN, Mr. (G)

VAN LEUR, Ms. (G)

HOLLAAR, Mr. (E)

SARTON, Mr.(T/W)

*Philippines/Filipinas*

EASTWOOD, Mrs. (G)

BALDOZ, Ms. (G)

SALINAS, Mr. (E)

OCA, Mr.(T/W)

*Pologne/Poland/Polonia*

MISZTAL, Mr. (G)

LEMIESZEWSKA, Ms. (G)

POMORSKI, Mr. (E)

CEGIELSKI, Mr.(T/W)

*Portugal*

SOUSA FIALHO, Mr. (G)

PACETTI LOBO CORREIA, Ms. (G)

BEBIANO, Mr. (E)

GOMES PIRES, Mr.(T/W)

*Qatar*

AL-ATTIYA, Mr. (G)

QADDAR, Mr. (G)

AL MAADEED, Mr.(T/W)

*Roumanie/Romania/Rumania*

CUCU, M. (G)

TOMA, Mlle (G)

STAMAT, M. (E)

MIHALCIOIU, M.(T/W)

*Royaume-Uni/United Kingdom/Reino Unido*

SADLER, Mr. (G)

MARTYN, Ms. (G)

SPRINGETT, Mr. (E)

ORRELL, Mr.(T/W)

*Fédération de Russie/Russian*

*Federation/Federación de Rusia*

YASHNIKOV, Mr. (G)

KAREV, Mr. (G)

VOLCHENKOV, Mr. (E)

STARCHENKO, Mr.(T/W)

*Rwanda*

KAYITAYIRE, M. (G)

*Sénégal/Senegal*

CAMARA, M. (G)

*Singapour/Singapore/Singapur*

SIRUMAL RAJWANI, Mr. (G)

JING KOON, Mr. (G)

TEIK POH, Mr. (E)

CHAN, Mr.(T/W)

*Slovénie/Slovenia/Eslovenia*

PRELAZ, Ms. (G)

ANDRIJASIC, Ms. (G)

IVANEZ, Mr. (E)

FILIPCIC, Mr.(T/W)

*Soudan/Sudan/Sudán*

DAFALLA, Mr. (G)

MOHAMED ELHASSAN, Mr. (G)

MOHAMED, Mr.(T/W)

*Sri Lanka*

PATHIRANA, Mr. (G)

ABEYRATHNE BANDA, Mr. (G)

LAKSEN PRASANNA PEIRIS, Mr. (E)

TAMPOE, Mr.(T/W)

*Suède/Sweden/Suecia*

WIKLUND, Ms. (G)

GOTARE, Mr. (G)

SPRANGERS, Mr. (E)

REINHOLD, Mr.(T/W)

*Suisse/Switzerland/Suiza*

ELMIGER, M. (G)

DÜRLER, M. (G)

BÜRGIN, M. (E)

BRAMLEY, M.(T/W)

*République arabe syrienne/Syrian*

*Arab Republic/República Árabe Siria*

IBRAHIM, Mr. (G)

AL CHALABI, Mr. (G)

BRIMO, Mr. (E)

ALKANG, Mr.(T/W)

*République-Unie de Tanzanie/United*

*Republic of Tanzania/República*

*Unida de Tanzania*

KITUMBO, Mr. (G)

TEEMBA, Ms. (G)

RHOMBO, Mr. (E)

CHAKOMA, Mr.(T/W)

*Thaïlande/Thailand/Tailandia*

CHAVALITNITIKUL, Mr. (G)

SIRISAIYAS, Mr. (G)

YUKTANONDA, Mr. (E)

THANSUVAN, Mr.(T/W)

*Tunisie/Tunisia/Túnez*

YAHMADI, M. (G)

SELLINI, Mme (E)

FADHLI, M.(T/W)

*Turquie/Turkey/Turquía*

OZMEN, Mr. (G)

BAYAR, Mr. (G)

UNSALEK, Mr. (E)

ATAERGIN, Mr.(T/W)

*Uruguay*

COCCARO, Sra. (G)

DEMARCO, Sra. (G)

RAZQUIN, Sr. (E)

CANZIANI, Sr.(T/W)

*Venezuela*

DEL VALLE SALAZAR, Srta. (E)

GUEVARA, Sr.(T/W)

*Viet Nam*

PHAM QUOC TRU, Mr. (G)

**Abstentions/Abstentions/  
Abstenciones: 4**

*Liban/Lebanon/Líbano*

SOUFAN, M. (G)

TAY, M. (G)

*Venezuela*

POITEVIEN, Sra. (G)

FLORES, Sr. (G)

---

## INDICE

	<i>Página</i>
<i>Novena sesión</i>	
Votación nominal final sobre la adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 .....	1
<i>Oradores:</i> El Presidente, Sr. Roussel, Sr. Evans, Sr. Blanck, Sra. Poitevien, Sr. Tay, Sra. Martinova, Sr. El Erian, Sra. Malhotra, Sr. Aliyu, Sra. Baldoz, Sr. Sirumal Rajwani, Sr. Badpa, Sr. Solorzano Acosta, Sra. Erzuah	
Discursos de clausura .....	4
<i>Oradores:</i> Sr. Tomada, Sr. Teranishi, Sr. Lindemann, Sr. Orrel, Sr. Barrot, el Secretario General de la Conferencia, el Presidente	
<b>Votación nominal final sobre la adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006: resultados .....</b>	<b>15</b>