



## Informes de la Comisión de Proposiciones

### Segundo informe

1. La Comisión de Proposiciones tuvo ante sí 21 resoluciones que fueron transmitidas a la Mesa de la Comisión por la Conferencia y que la Mesa consideró admisibles. El mandato de la Comisión consistía en examinar dichas resoluciones e informar al respecto a la Conferencia.
2. La Presidenta explicó que se disponía de un tiempo limitado para examinar los textos presentados y sugirió un procedimiento para llevar a cabo esa tarea, el cual había sido elaborado tras consulta con la Mesa de la Comisión. Se presentó un índice, en el cual se indicaba el orden de prioridad en el que había que examinar los textos, sobre la base del grado de acuerdo tripartito que habían suscitado.
3. Para facilitar el procedimiento, se decidió que no se utilizaría el proceso de presentación de enmiendas por escrito. Se señaló que, a fin de facilitar la labor de la Comisión, se había establecido un pequeño grupo tripartito para examinar posibles modificaciones a tres resoluciones: las relativas a la seguridad social, al Código Internacional de Gestión de la Seguridad, y a la cuestión de los certificados después de la entrada en vigor.
4. La Presidenta propuso a continuación una duración determinada para las presentaciones y las intervenciones sobre las resoluciones.
5. Dichas propuestas fueron adoptadas por la Comisión, la cual prosiguió inmediatamente con sus labores.

### Resolución relativa a la promoción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

6. El Vicepresidente armador presentó la resolución y explicó que la promoción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, era el próximo paso lógico e importante tras su adopción por la Conferencia.
7. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con la presentación conjunta de esta resolución.
8. El Vicepresidente del Grupo Gubernamental dijo que el Grupo Gubernamental reconocía la importancia de esta resolución, pero presentó dos enmiendas que ampliaban su relevancia. Hablando en nombre del miembro gubernamental de Indonesia, sugirió que se insertase un nuevo párrafo 5 el cual decía lo siguiente:

---

Confirmando la resolución relativa a la cooperación técnica para reforzar las capacidades de las administraciones nacionales responsables de la inspección del trabajo marítimo, adoptada por la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria de la Organización Internacional del Trabajo (Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004);

Asimismo, los Estados del GRULAC manifestaron su deseo de ampliar el último párrafo agregando lo siguiente:

... en áreas como:

- la asistencia técnica a los Miembros, incluida la creación de capacidad de las administraciones nacionales y la elaboración de leyes nacionales para cumplir los requisitos del Convenio;
- el desarrollo de material de formación para los inspectores y demás miembros del personal;
- el desarrollo de material de promoción y de herramientas de sensibilización para el Convenio, y
- la organización de seminarios nacionales y regionales, así como de talleres sobre el Convenio.

9. El Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar apoyaron la enmienda propuesta por el Grupo Gubernamental y la resolución fue adoptada en su versión enmendada.

## **Resolución relativa a la promoción de las oportunidades para las mujeres de mar**

10. El Vicepresidente de la gente de mar presentó la resolución. Seguidamente, propuso una revisión de la misma en la que se añadían las palabras «de promover la igualdad de oportunidades para hombres y mujeres» después de la palabra «Organización», en el quinto párrafo, en sustitución de la palabra «diversidad».
11. El Vicepresidente armador apoyó esta resolución presentada de manera conjunta.
12. El Vicepresidente del Grupo Gubernamental apoyó la resolución revisada, y la resolución fue adoptada por la Comisión.

## **Resolución relativa al Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar**

13. El Vicepresidente de la gente de mar presentó la resolución, en forma conjunta con los armadores.
14. Señaló que, tras consulta, deseaba introducir la siguiente revisión, con arreglo a la cual se sustituía la palabra «vacío», en el cuarto párrafo, por la palabra «laguna», y se suprimía la palabra «vinculante» en la última línea del último párrafo. Añadió que esta resolución era importante para apoyar la continuidad de la labor del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT.

- 
15. El Vicepresidente armador apoyó la resolución en su versión enmendada, ya que era crucial mantener este importante esfuerzo.
  16. El Vicepresidente del Grupo Gubernamental apoyó la resolución en su versión subenmendada y la resolución fue adoptada por la Comisión.

## **Resolución relativa al desarrollo de pautas para el control por el Estado rector del puerto**

17. El miembro gubernamental de Grecia, haciendo uso de la palabra en nombre de los autores, presentó una resolución en la que se solicitaba apoyo y pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado rector del puerto.
18. El Vicepresidente armador respaldó la resolución en principio, y señaló que era indispensable establecer pautas para ayudar a los funcionarios encargados del control por el Estado rector del puerto a desempeñar su labor.
19. El Vicepresidente de la gente de mar presentó una enmienda en nombre de la gente de mar y de los armadores, como sigue:
  - Insértese, tras el tercer párrafo, un párrafo nuevo que diga lo siguiente:

«Consciente del cometido fundamental de la Organización de promover unas condiciones de vida y de trabajo decentes»;
  - Insértese, antes del último párrafo, un párrafo nuevo que diga lo siguiente:

«Reconociendo la labor realizada por la OMI en esta esfera, y la importancia que la comunidad internacional concede a la colaboración entre los organismos internacionales»;
  - Reemplácese el último párrafo por el texto siguiente:

«Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que celebre una reunión tripartita de expertos para elaborar orientaciones adecuadas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto, y a que solicite a la Oficina que utilice los conocimientos técnicos de la OMI en esta esfera».
20. El miembro gubernamental de Grecia aceptó las dos primeras propuestas, pero mostró su preocupación por la supresión de las palabras «abierta a cualquier Estado Miembro». En su opinión, se debería invitar a participar a todos los Miembros, y esa cuestión podría abordarse cuando el Consejo de Administración tomara una decisión al respecto. El miembro gubernamental de Dinamarca estuvo de acuerdo con esa posición.
21. El Representante del Secretario General informó a la Comisión de que el Consejo de Administración siempre establecería un grupo de expertos tripartito equilibrado y que, si bien otros miembros gubernamentales podrían asistir a las reuniones en calidad de observadores, corriendo con sus propios gastos, dicha participación estaba sujeta a la aprobación de los interlocutores sociales.
22. El Vicepresidente de la gente de mar explicó que su intención no era excluir a los gobiernos de la reunión, sino tener en cuenta las preocupaciones expresadas por el Consejo de Administración con respecto al costo de esas reuniones. Dijo que su Grupo apoyaba la invitación a todos los demás gobiernos a asistir en calidad de observadores, sufragando sus propios costos.

- 
23. Los miembros gubernamentales de las Bahamas y el Pakistán respaldaron las dos primeras propuestas, y apoyaron la idea de que otros gobiernos pudieran participar en la reunión corriendo con sus propios gastos. El miembro gubernamental de Singapur también estuvo de acuerdo con ello, pero solicitó un compromiso claro para no impedir la participación a ningún país.
24. Los miembros gubernamentales de Alemania y Dinamarca propusieron una subenmienda al último párrafo de la enmienda para que la reunión estuviera «abierta a los observadores de cualquier Estado Miembro».
25. El Vicepresidente de la gente de mar mostró su preocupación por el hecho de que el Consejo de Administración pudiera suponer que muchos gobiernos que desean participar en la reunión estarían dispuestos a sufragar sus gastos, y prever, por tanto, un número reducido de representantes tripartitos oficiales. Era importante que la reunión tripartita estuviera integrada por un número suficientemente elevado de Estados Miembros. Dijo que prefería mantener el texto presentado en la enmienda, y solicitó que constase en acta la voluntad de los interlocutores sociales de que otros participantes gubernamentales asistiesen a la reunión sufragando sus propios gastos.
26. El Vicepresidente armador apoyó esas observaciones.
27. El miembro gubernamental de Dinamarca consideraba importante que hubiera observadores que participaran en la reunión, es decir, observadores que pudieran hacer uso de la palabra y exponer sus puntos de vista. Era preciso establecerlo de forma explícita. El orador dijo que apoyaría la introducción de una subenmienda que hiciera referencia a una representación equilibrada suficientemente numerosa en la que hubiera observadores participantes. El miembro gubernamental de Australia estaba satisfecho con el texto enmendado, pero propuso añadir «la participación de observadores» después de «abierta a». El miembro gubernamental de Grecia deseaba que se recordara al Consejo de Administración que ese Convenio era un instrumento pionero. Apoyó la propuesta de la Secretaría de que las opiniones de la Comisión figuraran íntegramente en el presente informe. El miembro gubernamental de Dinamarca estuvo de acuerdo con ello y retiró su subenmienda.
28. La resolución fue adoptada en su versión enmendada por el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar.

### **Resolución relativa a la elaboración de normas internacionales de aptitud física para los miembros de la tripulación y demás gente de mar**

29. El miembro gubernamental del Reino Unido, hablando en nombre de los autores, presentó esta resolución enmendada por el Grupo de los Empleadores y el Grupo de los Trabajadores. El objetivo de la resolución y la enmienda era garantizar que las normas se aplicasen por igual en todo el mundo. Los autores de la versión inicial de la resolución apoyaron la enmienda, que reemplazaba los párrafos sexto y octavo.
30. El Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar respaldaron las enmiendas.
31. La resolución fue adoptada en su versión enmendada.

---

## **Resolución relativa a la promoción del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)**

32. El miembro armador de los Estados Unidos, que intervino en nombre del Grupo de los Armadores, presentó la resolución núm. 8, relativa a la función del sector marítimo en cuanto a la seguridad.
33. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con el Vicepresidente armador y se refirió a las situaciones que se producían en todo el mundo en las que a veces se trataba a la gente de mar como terroristas en potencia.
34. El Vicepresidente del Grupo Gubernamental expresó el apoyo de su Grupo a la resolución. El miembro gubernamental de Grecia propuso suprimir las palabras «de conformidad con las disposiciones del Convenio núm. 185 de la OIT», ya que el Convenio núm. 185 no había entrado en vigor.
35. Los Vicepresidentes armador y de la gente de mar apoyaron esa supresión.
36. La resolución fue adoptada en su versión enmendada.

## **Resolución relativa a la información sobre grupos profesionales**

37. Al presentar la resolución, sometida de forma conjunta por los interlocutores sociales, el Vicepresidente armador recordó que en la Comisión Plenaria se habían retirado varias enmiendas al Convenio sobre el trabajo marítimo porque era obvio que algunas categorías de personas a bordo de un buque nunca serían consideradas como gente de mar. La orientación que se proporcionaba en la resolución sería esencial cuando las disposiciones del Convenio se proyectaran en la legislación nacional.
38. El Vicepresidente de la gente de mar confirmó que en la Comisión Plenaria se había convenido presentar una resolución para cubrir áreas de duda al definir lo que se entendía por «marino». Señaló que el título de la resolución y el del anexo habían sido enmendados para que reflejasen más correctamente la intención de la resolución. En todo texto de la misma se había suprimido el término «cargadores a bordo».
39. El Vicepresidente del Grupo Gubernamental dijo que la resolución había contado con el consenso del Grupo Gubernamental, que creía que se trataba de un texto importante. El miembro gubernamental de Australia quiso que le confirmaran que la lista de categorías no se consideraba exhaustiva.
40. El representante del Consejero Jurídico opinó que sería más correcto que la redacción del comienzo del párrafo dispositivo fuese la siguiente: «Decide que la Organización Internacional del Trabajo debería esforzarse por asegurar...»
41. La resolución fue adoptada en su versión enmendada.

## **Resolución relativa al bienestar de la gente de mar**

42. El Vicepresidente de la gente de mar presentó la resolución, que había sido revisada de forma conjunta por el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar, en la que se

---

preveía reemplazar, la palabra «lamentando» por las palabras «reconociendo asimismo» del párrafo 9, suprimir el párrafo 10 e insertar un nuevo párrafo 7, a fin de que la redacción quedara de la forma siguiente: «Reconociendo la función clave de las organizaciones benévolas y sus conocimientos especializados en proporcionar instalaciones de bienestar».

43. El Presidente del Grupo Gubernamental indicó que los gobiernos no tenían objeciones a la resolución. El miembro gubernamental del Reino Unido insistió en la importancia fundamental del texto, y expresó su apoyo.
44. La resolución fue adoptada en su versión enmendada.

## **Resolución relativa al mantenimiento de la Comisión Paritaria Marítima**

45. El Vicepresidente armador presentó la resolución, que había sido revisada de forma conjunta por el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar. Señaló la importancia de la Comisión Paritaria Marítima (CPM) en el contexto del nuevo instrumento, en el que se instaba a preservarla.
46. El Vicepresidente de la gente de mar indicó que en el texto revisado de la resolución, se suprimían las palabras «cuando tenga que reunirse» al final del párrafo 8, que quedaría redactado de la forma siguiente: «Pide al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo que vele por que este importante órgano cuente con fondos y recursos suficientes». Recalcó que la Comisión Paritaria Marítima desempeñaría una función clave en la designación de los interlocutores sociales para la próxima Comisión Paritaria Marítima.
47. El Presidente del Grupo Gubernamental señaló que el grupo no tenía objeciones a ese texto revisado.
48. El representante del Consejero Jurídico recomendó que en el párrafo final se insertara una referencia a las actividades relacionadas con el sector marítimo, a fin de que la redacción quedara de la forma siguiente: «Invita al Director General a que se asegure de que se proporcionen recursos suficientes para las actividades relativas al sector marítimo en el marco de la Organización Internacional del Trabajo, a fin de que en el futuro pueda mantenerse la continua pertinencia de la OIT para ese sector.»
49. Así quedó acordado.
50. La resolución fue adoptada en su versión enmendada.

## **Resolución relativa a la consideración del elemento humano a través de la colaboración internacional entre los organismos especializados de las Naciones Unidas**

51. El Vicepresidente armador presentó la resolución y enfatizó la importancia de la participación de la OIT con el aporte de sus conocimientos especializados en un futuro Grupo de Trabajo Mixto OMI/OIT sobre el elemento humano.

- 
52. El Vicepresidente de la gente de mar recordó que en el 80 por ciento de los incidentes en el mar intervenía el elemento humano y consideró que sería útil aplicar un enfoque más holístico.
  53. El Presidente del Grupo Gubernamental apoyó el texto de la resolución. Sin embargo, el Grupo se preguntaba si habría alguna posibilidad de fusionar el Grupo de Trabajo Mixto OMI/OIT sobre el elemento humano, según se preveía en esta resolución, con el grupo de trabajo tripartito de expertos propuesto en la resolución relativa a la seguridad y salud en el trabajo de la gente de mar.
  54. La representante del Secretario General explicó que sería difícil fusionar ambos grupos de trabajo puesto que uno era un Grupo de Trabajo Mixto OMI/OIT y el otro era un grupo de expertos de la OIT.
  55. El Vicepresidente armador estuvo de acuerdo, y señaló que era importante que la OIT formara parte de la labor en curso iniciada con la OMI.
  56. La resolución fue adoptada por la Comisión.

## **Resolución relativa a la contratación y retención de gente de mar**

57. El Vicepresidente de la gente de mar presentó una resolución conjunta y una revisión al texto que enmendaba el párrafo 7 a tenor de lo siguiente: «Reconociendo además que los países tradicionalmente marítimos están atravesando un proceso de transformación industrial y han perdido una parte considerable de su base de competencias marítimas». También señaló que se había añadido la palabra «tripartita» en el último párrafo.
58. El Vicepresidente armador estuvo de acuerdo con las enmiendas propuestas.
59. El Vicepresidente del Grupo Gubernamental apoyó la resolución en su versión enmendada.
60. El miembro gubernamental de Dinamarca apoyó la resolución, aunque le preocupaba el número de grupos nuevos que se había constituido, así como la financiación necesaria y la carga de trabajo que conllevaba para todos los mandantes.
61. El miembro gubernamental de Australia se hizo eco de las observaciones del miembro gubernamental de Dinamarca y añadió el problema que suponían las muchas reuniones de expertos propuestas. Pidió que constara en acta que el Gobierno de Australia no apoyaría una proliferación de las reuniones de expertos, aunque admitía que correspondía al Consejo de Administración adoptar una decisión definitiva al respecto.
62. El miembro gubernamental de Grecia apoyó la resolución pero solicitó que se aclarasen cuáles eran los indicios de la pérdida de competencias a la que se hacía referencia en el párrafo 7 y cuál era el valor añadido en el párrafo dispositivo.
63. El miembro gubernamental del Reino Unido apoyó la postura de Dinamarca y Australia, y señaló que le preocupaba especialmente el factor tiempo. Consideraba que la cuestión podría abordarse mejor en el plano regional.
64. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que el futuro programa marítimo se estaba determinando en ese momento. Indicó que el párrafo sobre la pérdida de competencias transmitía un cierto grado de urgencia. A Europa, así como a otras regiones, les preocupaba realmente la pérdida de competencias.

---

65. La resolución fue adoptada en su versión enmendada.

## **Resolución relativa a las repercusiones de la piratería y el robo a mano armada en el sector**

66. El Vicepresidente armador aludió a la piratería como a un problema de larga data, que tenía repercusiones sobre todo en las tripulaciones, pero evidentemente, también sobre los buques y las cargas.
67. El Vicepresidente de la gente de mar observó que el grado de violencia de los ataques iba en aumento, y dijo que consideraban que la resolución revestía gran importancia.
68. El miembro gubernamental de las Bahamas estuvo de acuerdo, e hizo referencia a los recientes ataques sufridos por buques que enarbolaban el pabellón de su país, incluido un buque de pasaje.
69. El Presidente del Grupo Gubernamental, interviniendo en nombre de su grupo, apoyó la resolución.
70. El miembro gubernamental de Grecia apoyó firmemente el proyecto de resolución, y solicitó que el texto del párrafo 2 en adelante se enmendase a tenor de lo siguiente «para que garanticen la seguridad y la protección de la gente de mar».
71. La propuesta fue apoyada por el Grupo de los Armadores, de la Gente de Mar y el miembro gubernamental de Pakistán.
72. La resolución fue adoptada en su versión enmendada.

## **Resolución relativa a las horas de trabajo de los capitanes**

73. El Vicepresidente armador, al presentar la resolución propuesta por su Grupo, señaló que el capitán pertenecía a una categoría de gente de mar distinta de los demás miembros de la tripulación, y que su horario de trabajo tenía que ser flexible. Consideraba que la resolución era válida y que merecía ser objeto de un examen detenido.
74. Al Vicepresidente de la gente de mar le preocupaba la resolución hasta el punto de que estaba dispuesto a solicitar una votación. Calificó la resolución de «provocadora». La flexibilidad en las horas de trabajo y descanso de los capitanes no podía aceptarse tal y como se estipulaba en la resolución. Confiaba en que los gobiernos pidiesen que se retirase, y se adscribieran al consenso alcanzado en la Comisión Plenaria.
75. El Vicepresidente del Grupo Gubernamental pidió a los gobiernos que expresaran sus opiniones individualmente.
76. El miembro gubernamental del Reino Unido estuvo de acuerdo con el Vicepresidente de la gente de mar y solicitó que se retirase la enmienda. Los miembros gubernamentales de Noruega y Ghana tampoco apoyaron la resolución. Consideraban que el tema estaba cerrado. La miembro gubernamental de la Argentina, interviniendo también en nombre de la miembro gubernamental de Cuba, indicó que se oponían firmemente a la resolución.



- 
77. El miembro gubernamental del Japón señaló que la intención real de la resolución era permitir que los capitanes organizaran sus propios horarios. Propuso una enmienda a la misma en el párrafo 8, por la que se sustituirían las palabras «pueden requerir flexibilidad en cuanto a sus horas de trabajo y de descanso» por «deberían poder organizar sus propias horas de trabajo y de descanso». Con esta enmienda, su delegación apoyaría la resolución. Los miembros gubernamentales de Singapur y Pakistán apoyaron la resolución con las enmiendas propuestas por el miembro gubernamental del Japón.
78. El miembro gubernamental de Corea apoyó la resolución, dado que el convenio no aportaba la flexibilidad suficiente en ese punto. Propuso incluir las palabras «y la protección» en el párrafo 4 y las palabras «y durante circunstancias imperiosas relacionadas con la operación del buque» en el párrafo 7.
79. El miembro gubernamental de Dinamarca señaló que si bien podía estar de acuerdo con la propuesta presentada por el miembro gubernamental de Corea, apoyaba la resolución tal y como estaba.
80. El miembro gubernamental de Australia indicó que no deseaba reabrir el debate pero que la flexibilidad era crucial, señalando a este respecto que las disposiciones del convenio serían de obligado cumplimiento. El miembro gubernamental de Grecia señaló que la cuestión de las horas de trabajo de los capitanes se tendría que reabrir con toda seguridad cuando tuviesen que adoptarse pautas al respecto. No obstante, consideraba que la cuestión no podía seguir debatiéndose en el contexto de la Comisión.
81. El Vicepresidente de la gente de mar estaba dispuesto a reabrir el debate si era necesario. A su juicio, el debate podía plantear tres situaciones. En la primera situación, teniendo en cuenta la falta de consenso, la resolución se dejaría de lado. En la segunda, el Grupo de los Armadores retiraría su resolución. Y en la tercera, su Grupo presentaría algunas enmiendas. Procedió a enumerar las enmiendas que su Grupo podría proponer y sugirió que podrían presentar algunas aún más sustanciales. Si bien entendía que determinadas partes deseaban continuar con el debate, consideraba que no era una postura razonable. Recordó que el capitán era la persona más vulnerable a bordo del buque debido a las enormes responsabilidades que conllevaba su cargo, por lo que necesitaba protección.
82. El Vicepresidente armador pidió al Presidente que suspendiese momentáneamente la labor de la Comisión para que pudiesen celebrar consultas.
83. Aunque seguía opinando que la cuestión era importante, tras celebrar consultas con su Grupo, el Vicepresidente armador retiró la resolución.

## **Resolución relativa al desarrollo de pautas para la inspección del Estado de abanderamiento**

84. El miembro gubernamental de las Bahamas presentó la resolución. Señaló que era esencial que los Estados del pabellón dispusieran de orientaciones a la hora de plantearse la aplicación efectiva del Convenio.
85. El Vicepresidente armador expresó su apoyo a la propuesta, si bien opinaba que tenía mayor prioridad la provisión de orientaciones destinadas al control por el Estado del puerto.
86. El Vicepresidente de la gente de mar manifestó su apoyo a la postura anterior, y reconoció la utilidad de contar con orientaciones diferenciadas, unas para el Estado del pabellón y otras para el Estado del puerto.

- 
- 87.** La miembro gubernamental de Dinamarca no apoyaba la resolución. Señaló que esta cuestión estaba suficientemente contemplada en el Convenio, y recordó, en particular, la anterior Resolución relativa a la promoción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en la cual se consideraba el recurso a la cooperación técnica. Dijo que si finalmente tuviera que celebrarse una reunión de expertos, esto debería hacerse cuando hubiesen transcurrido muchos años, de tal modo que se pudieran extraer enseñanzas de la experiencia habida en la práctica. Indicó que el régimen de inspecciones era responsabilidad del Estado, como también lo eran los recursos destinados al mismo, y que su Gobierno no veía la necesidad de celebrar una reunión ni de fijar pautas.
- 88.** Los miembros gubernamentales de Alemania y de Grecia se mostraron de acuerdo con la miembro gubernamental de Dinamarca. Asimismo, el miembro gubernamental de Grecia señaló que la disposición relativa a la equivalencia sustancial estaba recogida en el texto del Convenio, donde se definía el concepto. El orador opinaba que la celebración de una reunión tripartita sobre el control por el Estado del puerto sería suficiente, y aportaría las orientaciones necesarias a los Estados del pabellón. El miembro gubernamental de Noruega expresó su apoyo a la miembro gubernamental de Dinamarca, dado que existían múltiples enfoques en relación con la aplicación del Convenio por parte de los Estados del pabellón. El miembro gubernamental del Reino Unido manifestó su conformidad con los miembros gubernamentales de Dinamarca y de Noruega, y dijo no ver qué ventaja entrañaría la celebración de una reunión de escala mundial con el fin de elaborar pautas. Sin embargo, no plantearía objeciones a la formulación de un conjunto de pautas «comunes» que sirviesen de orientación a aquellos países que precisaban ayuda para desarrollar las suyas propias. El miembro gubernamental de Singapur expresó su apoyo al Gobierno del Reino Unido.
- 89.** Los miembros gubernamentales de la República de Corea, Malasia y las Bahamas apoyaban la resolución. Se refirieron a la necesidad de brindar orientaciones a los países a fin de lograr una ratificación más amplia. El miembro gubernamental de Australia apoyaba la propuesta, dado que en ella no se dictaban reglamentaciones, sino que se daba orientación a los Estados Miembros que no contaban con estructuras administrativas muy perfeccionadas.
- 90.** El miembro gubernamental de Grecia consideraba que algunos países podrían servirse de las pautas para eludir la ratificación del Convenio. Dijo que el asunto de la cooperación técnica se contemplaba en otra de las resoluciones, por lo que no era preciso tratarlo en el caso en cuestión.
- 91.** El miembro gubernamental de Alemania pensaba que no era necesario elaborar pautas para los Estados del pabellón. La experiencia adquirida con las pautas para el control por el Estado del puerto podría utilizarse como base para ayudar a los Estados del pabellón en ese sentido.
- 92.** El Representante del Secretario General sugirió que se modificase el último párrafo, de forma que dijese: «Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que dé la prioridad debida, a través de reuniones tripartitas de expertos, a la elaboración de orientaciones adecuadas para la inspección del Estado de abanderamiento».
- 93.** Los miembros gubernamentales de Australia, las Bahamas, Japón y la República de Corea apoyaban la propuesta formulada por la Oficina, como también lo hacían los Vicepresidentes armador y de la gente de mar.
- 94.** La miembro gubernamental de Dinamarca mantenía su oposición, debido en particular a la composición desconocida de la reunión tripartita de expertos, dado que no estaba abierta a

---

todos los gobiernos. El miembro gubernamental del Reino Unido indicó que su Gobierno no estaba en condiciones de aceptar pautas presentadas en la reunión propuesta.

95. El miembro gubernamental de Australia afirmó que el objetivo de la resolución consistía en prestar ayuda a los Estados Miembros que la precisaran. Por consiguiente, sugirió que el texto dijese: «ayudar a los Estados Miembros a elaborar orientaciones adecuadas» en lugar de «la elaboración y adopción por parte de la Organización Internacional del Trabajo de pautas».
96. El miembro gubernamental de Alemania manifestó también su inquietud por las muchas peticiones formuladas con respecto al establecimiento de reuniones tripartitas, y se refirió a los sustanciosos recursos necesarios para celebrar dichas reuniones. Sin embargo, el Vicepresidente de la gente de mar manifestó su objeción, puesto que consideraba que la Oficina necesitaba, para desarrollar esas pautas, de las aportaciones procedentes de los expertos de los tres grupos. El miembro gubernamental de Alemania retiró ulteriormente su apoyo, como también lo hizo el miembro gubernamental de Australia.
97. El miembro gubernamental de Dinamarca afirmó por último que podría dar su conformidad al texto, en su versión enmendada por la Oficina, siempre que quedara claro que estas pautas sólo tenían como destinatarios a los Estados sin capacidad para formular las suyas propias.
98. La resolución fue adoptada en su versión enmendada.

## **Resolución relativa a la seguridad y salud en el trabajo**

99. El Vicepresidente armador presentó la resolución, sometida de manera conjunta con el Grupo de la Gente de Mar, e indicó que este tema se trataba en el Título 4 del nuevo Convenio. Había cabida aún a una mayor formación de las personas encargadas de los asuntos relativos a la seguridad y la salud en el trabajo. El grupo tripartito de expertos convocado para adelantar estos trabajos realizaría una importante contribución.
100. El Vicepresidente de la gente de mar expresó su firme apoyo.
101. La resolución recibió el apoyo de los miembros gubernamentales.
102. El miembro gubernamental del Reino Unido manifestó su inquietud por el número de reuniones que se estaba solicitando y los recursos que se precisarían. Se interesó por la forma en que se fijarían las prioridades.
103. La Secretaría respondió que las prioridades serían decididas por el Consejo de Administración, teniéndose en cuenta las otras muchas prioridades de la Organización.
104. La resolución fue adoptada.

## **Resolución relativa a la capacidad de búsqueda y salvamento**

105. El Vicepresidente de la gente de mar presentó la resolución como un exhorto a que los gobiernos prestasen asistencia a los países en desarrollo compartiendo la tecnología, los conocimientos técnicos especializados y los recursos a fin de propiciar la formación y

---

desarrollar la infraestructura que permitiera responder con rapidez y eficacia a los accidentes ocurridos en el mar. A muchos países en desarrollo no les faltaban deseos, sino recursos para una búsqueda y un salvamento eficaces. En la resolución también se pedía al Consejo de Administración que colaborase con la OMI.

**106.** Los miembros gubernamentales no plantearon ninguna objeción a esta resolución. El miembro gubernamental del Reino Unido dijo que su país solía cumplir con sus obligaciones en cuanto a coordinación de las operaciones de salvamento, tanto en aguas propias como en otras partes del mundo, y en lo referido a impartir formación. Instó a que otros países también asumieran sus responsabilidades a este respecto.

**107.** La resolución fue adoptada.

## **Resolución relativa a la seguridad social**

**108.** La Presidenta indicó a la Comisión que el texto revisado de la resolución presentada por el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar había surgido de una discusión informal con los miembros gubernamentales, pero que no se había alcanzado un consenso tripartito acerca de cada uno de sus puntos.

**109.** El Vicepresidente del Grupo Gubernamental manifestó que sus compañeros del Grupo Gubernamental estarían dispuestos a apoyar la resolución si los proponentes del texto revisado aceptasen suprimir la frase «cualquiera que sea su país de residencia» del primer párrafo dispositivo, ya que consideraban que ésta excedía el acuerdo alcanzado en la Comisión Plenaria.

**110.** El miembro gubernamental de Dinamarca expresó su apoyo al texto revisado. No obstante, la cuestión de la seguridad social ya había sido debatida exhaustivamente por la Comisión Plenaria, que había logrado un delicado equilibrio al respecto; precisamente, preocupaba a su delegación que el séptimo párrafo del preámbulo no reflejara dicho equilibrio. Así pues, sólo podía apoyar la resolución si, además de suprimirse la frase mencionada, también se modificaba dicho párrafo para adecuarlo a la redacción del párrafo 3 de la regla 4.5.

**111.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que todavía quedaba mucho por hacer en la esfera de la protección de la seguridad social y que muchos gobiernos parecían estimar que el problema era irresoluble. Sin embargo, el nuevo Convenio refundido sobre el trabajo marítimo debería presentarse como un instrumento capaz de asimilar cambios progresivos. La frase «cualquiera que sea su país de residencia» y el llamamiento a realizar un inventario relativo a la prestación de seguridad y protección social a la gente de mar reflejaba precisamente el deseo de los interlocutores sociales de buscar nuevas oportunidades de promover la protección eficaz de la gente de mar en todo el mundo. Respondiendo al miembro gubernamental de Dinamarca, el orador subrayó que la redacción del séptimo párrafo del preámbulo se había tomado literalmente del párrafo 3 de la norma A4.5. Deseaba conocer la postura al respecto de los miembros gubernamentales presentes en la Comisión y saber si éstos estaban dispuestos a respaldar la resolución si en el primer párrafo dispositivo se suprimía la frase en cuestión.

**112.** El portavoz del Grupo de los Armadores dijo que su Grupo apoyaba el nuevo texto tal y como se había presentado. Apuntó que no quería que la promoción de la protección social se viera menoscabada por el país de residencia de la gente de mar. También él quería que los miembros gubernamentales presentes aclararan su postura. Al ser preguntados por la Presidenta al respecto, los miembros gubernamentales manifestaron su disposición a apoyar la resolución si se suprimía la frase «cualquiera que sea su país de residencia».

- 
- 113.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que, en ese supuesto, su Grupo estaba dispuesto a aceptar la supresión de la frase. El Vicepresidente armador dijo que su Grupo también aceptaba la supresión de la frase.
- 114.** La representante del Secretario General señaló que, en su opinión, el séptimo párrafo del preámbulo no alteraba el sentido del Convenio refundido sobre el trabajo marítimo propuesto y que las inquietudes expresadas por el miembro gubernamental de Dinamarca se tenían en cuenta.
- 115.** El miembro gubernamental de Dinamarca expresó su deseo de que constara en actas que no estaba a favor de la resolución, ya que consideraba que el séptimo párrafo del preámbulo no reflejaba el contenido del Convenio tal y como fue adoptado por la Comisión Plenaria.
- 116.** Pese a dicha reserva, el texto revisado de la resolución fue adoptado en su versión enmendada.

### **Resolución relativa al control efectivo del cumplimiento de los requisitos de certificación contenidos en el Convenio sobre el trabajo marítimo**

- 117.** El Vicepresidente del Grupo Gubernamental, en representación del Grupo de Trabajo, presentó esta resolución, indicando que los gobiernos debían satisfacer múltiples requisitos de certificación. Señaló la viabilidad de permitir que los gobiernos pudieran combinar las inspecciones de la OIT con las inspecciones llevadas a cabo en el marco del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS). Si un inspector se encontraba ya en la oficina de un armador realizando una auditoría en el marco del Código IGS, éste no debería verse obligado a ignorar deficiencias contempladas en el Convenio de la OIT. El orador indicó que con el texto revisado que se presentaba se perseguía el control efectivo del cumplimiento de los requisitos y que los interlocutores sociales habían propuesto la posible redacción del párrafo dispositivo. No obstante, añadió que estaría dispuesto a suprimir toda referencia al Código IGS, tal como se evidenciaba en el título del texto revisado que se presentaba.
- 118.** Un miembro armador, hablando en nombre de su Grupo, dijo que no apoyaba la resolución. La OMI se había dedicado a armonizar los requisitos de inspección y certificación. La tarea había resultado complicada y, en su opinión, había quedado incompleta. La OIT dispondría entonces de un Convenio autónomo con requisitos relativos a la inspección y la certificación. En esa fase temprana, anterior incluso a la adopción del Convenio, las propuestas de armonización con el Código IGS estaban fuera de lugar. La OIT no lograría mucho con esta resolución.
- 119.** El Vicepresidente de la gente de mar manifestó su acuerdo con el Grupo de los Armadores. El nuevo Convenio abordaría cuestiones laborales y estaba concebido para ser ratificado. Los certificados expedidos serían los primeros en versar sobre los derechos laborales de la gente de mar. Consideraba que el Convenio debería preservar su autonomía y estar sujeto a series específicas de inspección. El orador señaló que no se debería vincular el Convenio con los procedimientos del Código ISG y que no podía apoyar la resolución.
- 120.** El Vicepresidente del Grupo Gubernamental dijo que el Grupo de Trabajo había hecho hincapié en que el propósito de la resolución figuraba en su párrafo dispositivo y en éste guardaba relación con la cuestión de la globalidad y la uniformidad de la aplicación y del

---

control de la aplicación. Hablando en nombre de su propio Gobierno, propuso suprimir los tres párrafos en que se mencionaba el Código ISG y dejar sólo el párrafo dispositivo.

121. Un miembro armador, hablando en nombre de su Grupo, dijo que seguía teniendo dudas acerca del propósito del párrafo dispositivo. El propio Convenio establecía métodos uniformes y eficaces de control de la aplicación. No era necesario entablar discusiones con la OMI para dar legalidad a los certificados contemplados en el Convenio.
122. El miembro gubernamental de Grecia sugirió que se retirase la resolución pero que, asimismo, se hiciera constar en actas la intención del Grupo Gubernamental de proponerla.
123. El Vicepresidente de la gente de mar manifestó su acuerdo con lo expresado por el Grupo de los Armadores. El Título 5 del Convenio había suscitado más discusiones que cualquier otro título del nuevo instrumento y constituía un compromiso delicado. Estaba convencido de que el Título 5 garantizaba una aplicación y un control de la aplicación eficaces y globales, e hizo un llamamiento a los gobiernos para que aplicaran el Convenio tal y como se había concebido. Se oponía tajantemente a la consideración conjunta con otras organizaciones y no aceptaría la resolución aunque se suprimieran los párrafos no dispositivos. Vería con agrado su retirada.
124. El miembro gubernamental de las Bahamas expresó su apoyo al Grupo de la Gente de Mar y dijo que en el Convenio se debería mantener un sistema independiente de certificación.
125. El miembro gubernamental de Noruega dijo que los gobiernos estaban dejando escapar la oportunidad de racionalizar la aplicación de dos instrumentos pertenecientes a dos organizaciones diferentes mediante la realización simultánea de dos inspecciones en un mismo barco. La inspección simultánea requería un fundamento jurídico. No obstante, en vista de la discusión de la Comisión, se veía obligado a retirar la resolución.
126. El miembro gubernamental del Reino Unido se hizo eco de las observaciones formuladas por el miembro gubernamental de Noruega y previó una duplicación de trabajo para los armadores, los capitanes y los inspectores en el futuro. Dijo que, a su pesar, estaba de acuerdo con la retirada de la resolución y advirtió de que, en su opinión, esta decisión sería perjudicial para todos a largo plazo.
127. Por acuerdo de los Estados Miembros proponentes presentes, la resolución se retiró.

### **Resolución relativa a la aplicación en la práctica de la cuestión de los certificados después de la entrada en vigor**

128. El miembro gubernamental de Noruega presentó esta resolución. Debería considerarse como una forma práctica de gestionar la aplicación inicial con miras a que el sistema de certificación comenzara a funcionar. También indicó que, si fuese necesario, estaría dispuesto a considerar un plazo de un año en lugar de dos para la puesta en marcha del sistema de certificación de los buques tras la entrada en vigor del Convenio.
129. El Vicepresidente de la gente de mar se mostró favorable a la medida propuesta y aceptó el proceso de implantación paulatina. Con todo, estaba convencido de que este proceso de implantación paulatina debería acometerse procurando en primer lugar que la certificación de los buques de carga a granel y de los buques de pasaje estuviera completada en el momento de la entrada en vigor del Convenio. Así pues, propuso una subenmienda, a saber, introducir el siguiente texto sacado del párrafo 3 del artículo VIII: «en un plazo de

---

doce meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Miembros que posean en conjunto el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mundial». También propuso que se permitiera el plazo de un año (en lugar de dos) para la certificación de los buques restantes tras la entrada en vigor del Convenio. Consideraba que esto, en la medida en que fuera posible desde el punto de vista constitucional y jurídico, proporcionaría flexibilidad suficiente a los Miembros que hubieran ratificado el Convenio antes de su entrada en vigor. Por otro lado, entendía que los Miembros podrían establecer sus sistemas de forma temprana y expedir certificados para los buques de carga a granel y los buques de pasaje aun si dichos certificados no fueran legalmente obligatorios hasta la entrada en vigor del Convenio. Posteriormente, podrían dedicarse a la certificación del resto de los buques durante un año más.

- 130.** El miembro gubernamental del Reino Unido explicó las dificultades con que se verían confrontados los gobiernos a la hora de certificar los buques. Propuso que los gobiernos colaboraran de forma estrecha con los interlocutores sociales para llevar a cabo esta complicada tarea.
- 131.** El miembro gubernamental de Noruega expresó su apoyo a la resolución en su versión subenmendada.
- 132.** El Vicepresidente armador manifestó su apoyo a la resolución en su versión subenmendada, ya que daba a los Miembros un tiempo más que suficiente para ajustarse a los requisitos. Reconoció que, aquellos que lo ratificaran después, dispondrían de menos flexibilidad.
- 133.** La resolución fue adoptada en la versión enmendada por la Comisión.

## **Resolución relativa a los jóvenes trabajadores**

- 134.** La resolución no obtuvo apoyo y se retiró.

Ginebra, 21 de febrero de 2006.

*(Firmado)* V. Albuquerque,  
Presidenta y Ponente.

---

## **Resoluciones presentadas a la Conferencia**

### **Resolución relativa a la promoción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Señalando que el éxito del Convenio dependerá de la amplia ratificación del mismo y de la aplicación efectiva de sus disposiciones;

Teniendo presente que el mandato fundamental de la Organización es el de promover condiciones de trabajo y de vida decentes,

Confirmando la resolución relativa a la cooperación técnica para reforzar las capacidades de las administraciones nacionales responsables de la inspección del trabajo marítimo, adoptada por la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria de la Organización Internacional del Trabajo (Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004),

Invita al Consejo de Administración a que pida al Director General que, en lo que atañe a la asignación de recursos, conceda la debida prioridad a la realización de la excepcional labor tripartita necesaria para la aplicación efectiva del Convenio.

Invita además al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que pida al Director General que, a la hora de asignar los recursos del programa de cooperación técnica de la Organización, conceda la debida prioridad a la promoción de la ratificación del Convenio y a la prestación de asistencia a los países que la soliciten para su aplicación, en áreas como:

- la asistencia técnica a los Miembros, incluida la creación de capacidad de las administraciones nacionales y la elaboración de leyes nacionales para cumplir los requisitos del Convenio;
- el desarrollo de material de formación para los inspectores y demás miembros del personal;
- la formación de inspectores;
- el desarrollo de material de promoción y de herramientas de sensibilización para el Convenio, y
- la organización de seminarios nacionales y regionales, así como de talleres sobre el Convenio.

### **Resolución relativa a la promoción de las oportunidades para las mujeres de mar**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;



---

Recordando la resolución relativa a las mujeres de mar, adoptada por la 29.<sup>a</sup> reunión de la Comisión Paritaria Marítima;

Tomando nota de las conclusiones del informe de la Oficina relativo a las políticas y prácticas mundiales en materia de empleo de las mujeres de mar;

Consciente del mandato que incumbe a la Organización de promover la igualdad de oportunidades para hombres y mujeres,

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que pida al Director General que, a la hora de asignar recursos, conceda la prioridad debida al examen de medidas que puedan seguir promoviendo las oportunidades de carrera y unas condiciones de vida y de trabajo adecuadas para las mujeres de mar.

### **Resolución relativa al Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Tomando nota y alabando la labor realizada por el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT, que tiene la posibilidad de aportar una contribución importante para garantizar el trabajo decente de la gente de mar,

Tomando nota asimismo de que el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT señaló que existía una laguna en el régimen jurídico internacional en relación con esta cuestión;

Considerando que el texto del Convenio no aborda muchas disposiciones establecidas en las directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar o en las directrices sobre la provisión de garantía financiera en los casos de abandono de la gente de mar, que han sido adoptadas tanto por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional como por el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo,

Estima que el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT debería continuar su labor.

Recomienda a ambas organizaciones que para seguir avanzando el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT desarrolle una norma completada por unas directrices, que podrían incluirse en el Convenio sobre el trabajo marítimo o en otro instrumento en vigor, en fecha posterior.

### **Resolución relativa al desarrollo de pautas para el control por el Estado rector del puerto**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

---

Considerando que el objeto de este Convenio es fijar un nuevo pilar de la legislación internacional para la industria del transporte marítimo;

Consciente del cometido fundamental de la Organización de promover unas condiciones de vida y de trabajo decentes;

Tomando nota de los párrafos 4 y 7 del artículo V y de la regla 5.2.1, la norma A 5.2.1, y la pauta B 5.2.1 del citado Convenio en los que se prevén las responsabilidades y el control por el Estado del puerto en el marco de la expresión «trato no más favorable»;

Tomando nota de que el éxito del Convenio dependerá, entre otras cosas, de la aplicación uniforme y armonizada de las responsabilidades del Estado del puerto de conformidad con sus disposiciones pertinentes;

Considerando que, dada la naturaleza global de la industria del transporte marítimo, es importante que los funcionarios encargados del control del Estado del puerto reciban pautas adecuadas para llevar a cabo su labor,

Reconociendo la labor realizada por la OMI en esta esfera, y la importancia que la comunidad internacional concede a la colaboración entre los organismos internacionales;

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que celebre una reunión tripartita de expertos para elaborar orientaciones adecuadas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto y a que solicite a la Oficina que utilice los conocimientos técnicos de la OMI en esta esfera.

### **Resolución relativa a la elaboración de normas internacionales de aptitud física para los miembros de la tripulación y demás gente de mar**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Considerando que este Convenio tiene por objeto establecer un nuevo pilar de la legislación para la industria naviera;

Tomando nota de que en la Resolución 9 del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), 1978, en su forma enmendada en 1995, se invita a la Organización Marítima Internacional, en cooperación con la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de la Salud a elaborar normas de aptitud física para la gente de mar;

Tomando nota también de las actuales Directrices OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos (ILO/WHO/D.2/1997);

Reconociendo la importancia de que la gente de mar esté físicamente apta a fin de no poner en peligro su salud y seguridad ni la de los demás;

Reconociendo también la importancia de disponer de normas de aptitud física para la gente de mar fácilmente comprensibles y de aplicación universal para garantizar una industria naviera segura, ecológicamente racional y eficiente;

---

Invita al Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo a que pida al Director General que, por una parte, en colaboración con la Organización Marítima Internacional y la Organización Mundial de la Salud, considere si es necesario proceder a la revisión de las actuales Directrices OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos (ILO/WHO/D.1997), tomando en consideración si procede la adopción de diversas normas en función de las distintas labores que la gente de mar debe desempeñar a bordo, y que, por otra parte, comunique sus recomendaciones a la Organización para que las siga examinando y tome las medidas que considere oportunas.

### **Resolución relativa a la promoción del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Habiendo adoptado asimismo el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), en la 91.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo;

Recordando que la 91.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó una resolución relativa al trabajo decente para la gente de mar en la que, entre otras cosas, se tomaba nota de que el acceso a las instalaciones en tierra, el permiso para bajar a tierra y la facilitación del tránsito eran elementos decisivos para el bienestar general de los marinos y, por tanto, para alcanzar la meta del trabajo decente para la gente de mar;

Consciente de que el mandato principal de la Organización es promover condiciones de trabajo y de vida decentes;

Tomando nota de las continuas dificultades que experimenta la gente de mar para poder disfrutar de permisos para bajar a tierra en ciertos países,

Insta al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que se ponga en contacto con todos los Estados Miembros y les recuerde la importancia de ratificar y aplicar con celeridad el Convenio núm. 185 de la OIT, y a que invite a los Estados Miembros a promover el trabajo decente para la gente de mar y, en ese sentido, a permitir a la gente de mar que disfrute de permisos para bajar a tierra en sus territorios.

Exhorta al Consejo de Administración a que se ocupe de esta cuestión.

### **Resolución relativa a la información sobre grupos profesionales**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Observando que en muchos de los instrumentos marítimos refundidos en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, se recogen definiciones distintas del término «gente de mar»;

Considerando necesario aclarar en el Convenio la cuestión de esta definición;

---

Reconociendo que pueden darse situaciones en que un Miembro podría dudar acerca de si debe considerarse o no como gente de mar a efectos del Convenio a ciertas categorías de personas que realizan períodos de trabajo a bordo del buque;

Reconociendo asimismo que es necesario aclarar esta cuestión a fin de lograr uniformidad en la aplicación de los derechos y obligaciones recogidos en el Convenio;

Señalando que, en el apartado *f*) del párrafo 1 del artículo II del Convenio, se dispone que:

«los términos *gente de mar o marino* designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio;»

Señalando asimismo que, en el párrafo 3 del artículo II, se establece que:

«Cuando, a los efectos del presente Convenio, haya dudas sobre la condición de gente de mar de alguna categoría de personas, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.»

Decide que la Organización Internacional del Trabajo debería esforzarse por asegurar la aplicación uniforme del Convenio e invita a los Estados Miembros a que velen por conservar la intención manifestada en el apartado *f*) del párrafo 1 del artículo II al aplicar el anexo 1.

## **Anexo**

### **Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**

#### ***Información sobre grupos profesionales***

##### **Generalidades**

En el párrafo 3 del artículo II del Convenio se reconoce que pueden plantearse dudas acerca de si, a efectos del Convenio, debe considerarse o no como gente de mar a alguna o algunas categorías de personas que realizan períodos de trabajo a bordo de buques abarcados por el Convenio.

En consecuencia, la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo ha adoptado el presente anexo a fin de ayudar a las administraciones a resolver cualquier dificultad que pudiera plantearse.

Hay personas que trabajan principalmente en tierra, pero que pasan ocasionalmente cortos períodos trabajando a bordo de un buque. Es posible que no se trate de gente de mar. Hay asimismo personas que pasan periódicamente un corto lapso de tiempo a bordo de un buque. Puede que se trate de gente de mar. En ambos casos, su labor puede estar o no directamente relacionada con la actividad cotidiana a bordo del buque.

Las personas a las que podría no definirse como gente de mar incluyen a los pilotos de puerto, y los trabajadores portuarios, así como cierto personal especializado como los animadores de pasajeros, los inspectores de buques, los superintendentes y los técnicos de reparaciones.

Aún es posible considerar como gente de mar, a efectos del presente Convenio, a las personas que pasan regularmente más que cortos períodos a bordo, aun cuando no cumplan tareas que se consideren normalmente como tareas marítimas, cualquiera que sea su posición a bordo. Por ejemplo, las cuadrillas de reparaciones y mantenimiento y el personal especializado del buque contratado para trabajar en el mar sobre buques determinados, bien podrían considerarse como gente de mar, con los derechos y obligaciones previstos en el presente Convenio.

---

El Convenio ofrece a la gente de mar importantes derechos y prestaciones que abarcan sus condiciones de vida y de trabajo a las que es posible que no siempre tengan acceso en sus países de origen. En consecuencia, al resolver las dudas acerca de si personas concretas se consideran como gente de mar, también debería tomarse en consideración la medida en que su régimen jurídico y social nacional ofrece una protección, desde el punto de vista de las normas laborales, comparable a la ofrecida por el Convenio.

## Categorías

Una administración puede tener dudas a la hora de designar como gente de mar, en virtud del apartado *f*) del párrafo 1 del artículo II, a una categoría concreta de personas que trabajan a bordo, debido a que:

- i) la naturaleza de su trabajo no se inscribe en la actividad cotidiana a bordo del buque (por ejemplo los científicos, los investigadores, los submarinistas, los técnicos especializados en plataformas, etcétera);
- ii) aunque formadas y calificadas en términos de conocimientos técnicos especializados marítimos, las personas interesadas cumplen funciones especializadas fundamentales que no forman parte de la actividad cotidiana a bordo de un buque (por ejemplo los pilotos portuarios, los inspectores o los superintendentes);
- iii) la labor que realizan tiene carácter ocasional y se desarrolla a corto plazo, teniendo su lugar de trabajo principal en tierra (por ejemplo los animadores de pasajeros, los técnicos de reparaciones, los inspectores marítimos, los cargadores de muelle o los trabajadores portuarios).

Ninguna persona o categoría de personas debería quedar automáticamente excluida de la definición de gente de mar sólo por corresponder con una o más de las categorías enumeradas más arriba. Se trata de meras listas de ejemplos de situaciones en que pueden plantearse dudas.

En cada situación concreta, factores específicos pueden llevar a la administración a determinar en qué casos puede considerarse o no a una persona como gente de mar.

## Criterios

Al estudiar la manera de resolver tales dudas, deberían considerarse las cuestiones siguientes:

- i) la duración de la estancia a bordo del personal de que se trate;
- ii) la frecuencia de los períodos de trabajo pasados en alta mar;
- iii) la ubicación del lugar de trabajo principal de la persona;
- iv) el objeto de la labor de la persona a bordo;
- v) la protección de que gozarían normalmente las personas interesadas en lo que atañe a sus condiciones laborales y sociales, para asegurarse de que sea comparable a la que se ofrece en virtud del Convenio.

## Resolución relativa al bienestar de la gente de mar

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Recordando la resolución relativa al bienestar de la gente de mar adoptada por la 29.<sup>a</sup> reunión de la Comisión Paritaria Marítima;

Teniendo presente que el mandato fundamental de la Organización es el de promover condiciones de trabajo y de vida decentes, y la importancia que revisten a este respecto las disposiciones en materia de bienestar de la gente de mar;

---

Teniendo presente que, dado el carácter mundial del sector marítimo, la gente de mar requiere una protección especial, y que la prestación de servicios de bienestar a la gente de mar y su acceso a los mismos resulta importante a este respecto;

Señalando que, debido a los cambios estructurales del sector, la gente de mar dispone de menos oportunidades para descender a tierra y que, como consecuencia de ello, las instalaciones y los servicios de bienestar resultan hoy más necesarios que nunca;

Reconociendo la función clave de las organizaciones benévolas y sus conocimientos especializados en proporcionar instalaciones de bienestar;

Señalando asimismo que el nuevo régimen de seguridad y la denegación de permisos para bajar a tierra hacen que la gente de mar no pueda aprovechar los servicios de bienestar previstos para ella en los puertos;

Señalando además que los servicios portuarios de ciertos países están imponiendo cargas excesivas o procedimientos exagerados para permitir a la gente de mar abandonar el buque y hacer uso de las instalaciones de bienestar previstas para ella en los puertos;

Reconociendo asimismo que muchos gobiernos se remiten exclusivamente a las organizaciones voluntarias o caritativas y, en muchos casos, trasladan sus responsabilidades a los órganos gubernamentales regionales o locales en lo que atañe al mantenimiento de dichas instalaciones y servicios de bienestar para la gente de mar,

Pide al Consejo de Administración de la Oficina que invite al Director General a que adopte todas las medidas necesarias para alentar de manera decidida a los Estados Miembros para que garanticen en sus puertos que la gente de mar a bordo de buques pueda acceder de manera segura a las instalaciones de bienestar para la gente de mar.

Solicita asimismo que el Director General proponga al Consejo de Administración que se convoque una reunión tripartita de expertos para examinar la puesta a disposición de instalaciones y servicios de bienestar para la gente de mar y las dificultades para garantizar el acceso a las mismas.

## **Resolución relativa al mantenimiento de la Comisión Paritaria Marítima**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Tomando nota de la larga trayectoria de la Comisión Paritaria Marítima (CPM) y de la importante función que ésta ha desempeñado al abordar cuestiones clave de la industria marítima y garantizar así que las actividades de la OIT siguieran siendo pertinentes con respecto a las realidades de la industria marítima;

Tomando nota asimismo de que el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo reconoció en su 280.<sup>a</sup> reunión la importante contribución de la CPM al acordar el establecimiento de una Subcomisión de la CPM sobre los salarios de la gente de mar, la cual habría de reunirse cada dos años, sin que esto tuviese implicaciones presupuestarias para la Oficina, con el fin de examinar el salario básico mínimo fijado por la OIT para los marineros preferentes;

---

Reconociendo el papel único que ha desempeñado la CPM en la promoción del diálogo social en la industria marítima y que el diálogo social es uno de los cuatro pilares del trabajo decente;

Reconociendo asimismo que la adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo reviste gran importancia por lo que atañe a la reglamentación de las normas relativas al trabajo marítimo y que será necesario también, en el futuro, que la OIT aborde otros aspectos del trabajo decente en la industria marítima;

Considerando que, dada la índole mundial de la industria marítima, la gente de mar necesita una protección especial y que la CPM desempeña un importante papel en ese sentido,

Pide al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo que vele por que este importante órgano cuente con fondos y recursos suficientes.

Invita al Director General a que se asegure de que se proporcionen recursos suficientes para las actividades relativas al sector marítimo en el marco de la Organización Internacional del Trabajo, a fin de que en el futuro pueda mantenerse la continua pertinencia de la OIT para ese sector.

## **Resolución relativa a la consideración del elemento humano a través de la colaboración internacional entre los organismos especializados de las Naciones Unidas**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Tomando nota de la importancia que tienen las cuestiones relacionadas con el elemento humano en la industria del transporte marítimo;

Consciente de que el mandato principal de la Organización es promover condiciones de trabajo y de vida decentes;

Recordando la resolución relativa a esta cuestión adoptada por la 29.<sup>a</sup> reunión de la Comisión Paritaria Marítima;

Recordando el acuerdo de colaboración entre la Oficina Internacional del Trabajo y la Organización Marítima Internacional, así como lo bien que ha funcionado con el tiempo y los resultados beneficiosos que han dado lugar al establecimiento de órganos mixtos;

Considerando que el factor del elemento humano es diverso y sólo puede abordarse de forma integral, y que dicha actuación se correspondería con las competencias principales de la Oficina Internacional del Trabajo y de la Organización Marítima Internacional,

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que dé la debida prioridad en el uso de los recursos a promover la función del elemento humano en la industria del transporte marítimo y a que colabore con la Organización Marítima Internacional para establecer un Grupo de Trabajo Mixto OMI/OIT sobre el elemento humano.

---

## Resolución relativa a la contratación y retención de gente de mar

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Teniendo presente que el cometido fundamental de la Organización es promover el trabajo decente;

Consciente de que el sector del transporte marítimo es el motor de la economía globalizada y transporta alrededor del 90 por ciento del comercio mundial en términos de tonelaje, y de que la industria marítima y el transporte sin obstáculos de mercancías son esenciales para el comercio mundial, todo lo cual requerirá que se disponga de un número suficiente de marinos debidamente calificados;

Consciente asimismo de que los buques están dotados de marinos con una formación adecuada que tienen un papel crucial que desempeñar para lograr una navegación segura, sin riesgos y eficiente en océanos limpios, y de que es fundamental para la explotación sostenible de este sector estratégico que pueda seguir atrayendo un número suficiente de nuevos marinos con una formación de calidad;

Teniendo en cuenta que está prevista una escasez de marinos debidamente calificados, y que muchos puestos esenciales del sector marítimo basados en tierra requieren marinos capacitados, así como el hecho de que es fundamental para la seguridad marítima en general poder llenar esos puestos con marinos debidamente calificados;

Reconociendo además que los países tradicionalmente marítimos están atravesando un proceso de transformación industrial y han perdido una parte considerable de su base de competencias marítimas,

Teniendo en cuenta asimismo de que es necesario que haya oportunidades adecuadas de carrera tanto para los oficiales como para los marineros,

Considera que, si bien es necesario mejorar la imagen de la industria marítima, también es necesario mejorar las condiciones de empleo y de trabajo y las oportunidades para muchos marinos.

Considera también que es necesario abordar cuestiones tales como el acceso al permiso para bajar a tierra y a la seguridad contra los ataques a mano armada y de piratas.

Considera asimismo que todos los Estados de abanderamiento deberían alentar a los operadores de buques que enarbolan su pabellón a que proporcionen amarraderos de formación destinados a los nuevos marinos y auxiliares de tripulación.

Reconoce que la contratación y retención de marinos en un mercado de trabajo globalizado es una cuestión compleja, que implica una dimensión social, política y económica y, en su caso, el suministro de políticas adecuadas por parte tanto de los gobiernos como de la industria.

Considera que la Oficina Internacional del Trabajo está en condiciones idóneas para emprender la labor en este ámbito e invita al Director General a que solicite al Consejo de Administración que convoque una reunión tripartita de expertos para examinar estas cuestiones y proponer una serie de recomendaciones de política apropiadas.



---

## **Resolución relativa a las repercusiones de la piratería y el robo a mano armada en el sector**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Teniendo presente que el mandato fundamental de la Organización es el de promover condiciones de trabajo y de vida decentes;

Señalando la incidencia continua de casos de piratería y de robo a mano armada en muchas partes del mundo, y la violencia creciente dirigida contra la gente de mar que se ve implicada en tales ataques, así como la tendencia a tomar rehenes entre la gente de mar para obtener el pago de rescates;

Señalando asimismo las repercusiones que ello tiene sobre la gente de mar y que se ha acordado que, habida cuenta del carácter mundial del sector marítimo, la gente de mar requiere una protección especial;

Siendo consciente de la labor emprendida en este ámbito por la Organización Internacional del Trabajo;

Siendo asimismo consciente de la preocupación expresada durante los últimos años por la Asamblea General de las Naciones Unidas en diversas resoluciones sobre el derecho del mar en relación con el problema existente del crimen organizado transnacional y de las amenazas a la seguridad y la protección marítimas, incluida la piratería, el robo a mano armada en el mar y el contrabando, y señalando la deplorable pérdida de vidas, las lesiones a la gente de mar y las repercusiones negativas resultantes de tales actividades para el comercio internacional,

Insta al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que pida al Director General que colabore estrechamente con la Organización Marítima Internacional y las Naciones Unidas para alentar a todos los Estados Miembros a que se aseguren de que se introducen las medidas oportunas para impedir tales ataques y para que garanticen la seguridad y la protección de la gente de mar en sus aguas y fuera de su litoral, y

Pide al Consejo de Administración que siga ocupándose de esta cuestión.

## **Resolución relativa al desarrollo de pautas para la inspección del Estado de abanderamiento**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Considerando que el objeto de este Convenio es fijar un nuevo pilar de la legislación internacional para la industria del transporte marítimo;

Tomando nota de los párrafos 1, 2 y 3 del artículo V y de la regla 5.1.1, la norma A5.1.1, y la pauta B5.1.1 del citado Convenio en los que se prevén las responsabilidades del Estado de abanderamiento, y la inspección y certificación de las condiciones de trabajo marítimo;

---

Tomando nota de que el éxito del Convenio dependerá, entre otras cosas, de la aplicación uniforme y armonizada de las responsabilidades del Estado de abanderamiento de conformidad con sus disposiciones pertinentes;

Considerando que, dada la naturaleza global de la industria del transporte marítimo, es importante que los inspectores del Estado de abanderamiento reciban pautas adecuadas para llevar a cabo su labor,

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que dé la prioridad debida, a través de reuniones tripartitas de expertos, a la elaboración de orientaciones adecuadas para la inspección del Estado de abanderamiento.

## **Resolución relativa a la seguridad y salud en el trabajo**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Teniendo presente que el cometido fundamental de la Organización es promover condiciones de trabajo y de vida decentes y una estrategia global sobre seguridad y salud en el trabajo;

Reconociendo que la seguridad y salud en el trabajo de la gente de mar y los riesgos con que ésta se enfrenta a bordo de los buques están indisolublemente relacionados con la aplicación efectiva del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS) de la Organización Marítima Internacional, cuya finalidad es garantizar la gestión segura de los buques;

Teniendo en cuenta la importancia de una cultura de la seguridad a bordo de los buques, a la cual se refieren las disposiciones contenidas en el Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos;

Haciendo hincapié en la necesidad de promover el establecimiento de comités de seguridad y de designar representantes de la tripulación para las cuestiones relativas a la seguridad;

Insta al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que asigne recursos para promover la sensibilización acerca de las disposiciones relativas a la salud, la seguridad y la prevención de accidentes contenidas en el Título 4 del Convenio sobre el trabajo marítimo.

Pide al Director General que invite al Consejo de Administración que constituya un grupo de trabajo tripartito de expertos sobre la seguridad y salud en el trabajo de la gente de mar, con el fin de analizar la mejor manera de llevar a cabo esta labor.

## **Resolución relativa a la capacidad de búsqueda y salvamento**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

---

Reconociendo la necesidad de la cobertura global de un servicio de búsqueda y salvamento rápido y eficaz para ayudar a la gente de mar en peligro;

Reconociendo además el problema al que han de enfrentarse los gobiernos de los países en desarrollo para poder cumplir con los requisitos del Convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, así como la necesidad de que los gobiernos del mundo desarrollado contribuyan al Fondo internacional de búsqueda y salvamento marítimos de la OMI;

Insta a los gobiernos a que presten asistencia a los países en desarrollo compartiendo la tecnología, los conocimientos técnicos especializados y los recursos a fin de propiciar una formación adecuada, tanto en tierra como a bordo de los buques, y para desarrollar la infraestructura necesaria que permita responder con rapidez y eficacia a los accidentes ocurridos en el mar,

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que pida a esta última que colabore estrechamente con la OMI a fin de reducir al mínimo los riesgos para la salud en el trabajo de la gente de mar mediante la promoción del Convenio sobre búsqueda y salvamento marítimos.

## **Resolución relativa a la seguridad social**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Señalando que la Declaración de Filadelfia de 1944, que se refiere a los fines y objetivos de la Organización Internacional del Trabajo, abarca la extensión de las medidas de seguridad social para garantizar ingresos básicos a quienes los necesiten y prestar asistencia médica completa;

Señalando además que el principal objetivo de la Organización es el logro del trabajo decente para todos, y que la protección social constituye uno de los cuatro pilares del programa de trabajo decente de la OIT;

Observando por otra parte que la oferta de protección social y la de los demás pilares del trabajo decente se refuerzan mutuamente para abordar la reducción de la pobreza, que es una de las metas principales de los Objetivos de Desarrollo del Milenio;

Consciente de la considerable labor realizada por la Organización para mejorar la cobertura y eficacia de la protección social para todos;

Observando que el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, requiere que los Estados Miembros proporcionen a la gente de mar una protección de seguridad social que no sea menos favorable que aquella de la que disfrutaban los trabajadores en tierra residentes en su territorio;

Recordando que el Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102) establece el marco para la promoción de la protección social por parte de la Organización;

Considerando que, aunque el artículo 77 del Convenio núm. 102 de la OIT excluye expresamente a la gente de mar y a los pescadores de alta mar de la aplicación de dicho Convenio, la OIT no debería excluir a dichos sectores de la labor que despliega de manera continua la Organización para garantizar la protección social efectiva para todos;

---

Considerando además que, dado el carácter mundial de la industria del transporte marítimo, la gente de mar requiere una protección especial,

Invita al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo a que promueva la prestación de protección y seguridad social a la gente de mar.

Sugiere que dicha labor podría facilitarse mediante un inventario relativo a la prestación de seguridad y protección social a la gente de mar.

Invita además al Director General a que proponga al Consejo de Administración que dicho documento sea preparado por la Oficina y discutido con ocasión de una futura reunión tripartita de expertos.

## **Resolución relativa a la aplicación en la práctica de la cuestión de los certificados después de la entrada en vigor**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Recordando el párrafo 3 del artículo VIII, concerniente a la entrada en vigor, doce meses después de la fecha en que se haya registrado el número exigido de ratificaciones;

Tomando nota de que los Estados de abanderamiento y las organizaciones reconocidas podrían no estar en condiciones de contratar, brindar formación y disponer de un número suficiente de inspectores hasta alcanzar un grado de confianza adecuado respecto de la fecha probable de entrada en vigor,

Tomando nota de que incluso si se dispusiese de un número suficiente de inspectores para garantizar un nivel constante de inspección y control de la aplicación, no será posible proceder a la revisión, inspección y certificación de todos los buques (posiblemente 40.000) que deben cumplir con los requisitos relativos al certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad marítima en un plazo de doce meses antes de la entrada en vigor;

Tomando nota asimismo de que, si pese a lo expuesto, se lograra cumplir con esta labor de certificación, los inspectores permanecerían en gran medida inactivos hasta el siguiente período en que se realiza el mayor número de inspecciones, dos años después de la entrada en vigor,

Reconociendo las dificultades prácticas que supone entregar un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad marítima a todos los buques inmediatamente después de la entrada en vigor,

Solicita a los gobiernos que elaboren planes, que aseguren la aplicación progresiva de los requisitos en materia de certificación, comenzando con los buques de carga a granel y los buques de pasaje, en un plazo que no exceda los 12 meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueado bruto de la flota mercante mundial.

Solicita asimismo que, durante un período de un año después de la entrada en vigor del Convenio, los Miembros (tanto los Estados de abanderamiento como los Estados del puerto) tengan debidamente en cuenta la posibilidad de permitir que los buques sigan operando sin el certificado y la declaración antes mencionados, siempre y cuando sus inspectores no tengan pruebas de que los buques no cumplen con los requisitos del Convenio.

---

## INDICE

	<i>Página</i>
<i>Informes de la Comisión de Propositiones</i>	
Segundo informe .....	1