
ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO

PTMC/04/3-2

Informe de la Comisión núm. 2

Conferencia Técnica Marítima Preparatoria

Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004



OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO GINEBRA

PTMC/04/3-2

Informe de la Comisión núm. 2

Conferencia Técnica Marítima Preparatoria

Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004

ISBN 92-2-316771-X

Primera edición 2004

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Las publicaciones de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolas a: Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, que también puede enviar a quienes lo soliciten un catálogo o una lista de nuevas publicaciones.

Indice

	<i>Página</i>
Informe de la Comisión núm. 2	1
Introducción.....	1
Discusión general.....	2
Regla 1.2 – Certificado médico	3
Norma A1.2 – Certificado médico.....	3
Regla 1.3 – Formación y calificaciones.....	7
Norma A1.3 – Formación y calificaciones	13
Regla 1.4 – Contratación y colocación	16
Norma A1.4 – Contratación y colocación	20
Pauta B1.4 – Contratación y colocación.....	25
Regla 1.5 – Documento de identidad de la gente de mar.....	25
Norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar	28
Norma A2.2 – Salarios	30
Regla 2.3 – Horas de trabajo y de descanso	30
Norma A2.3 – Horas de trabajo y de descanso.....	33
Regla 2.5 – Repatriación.....	33
Norma A2.5 – Repatriación.....	34
Norma A2.6 – Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio.....	36
Regla 2.7 – Niveles de dotación	36
Norma A2.7 – Niveles de dotación.....	36
Pauta B2.7.1 – Solución de conflictos	37
Regla 2.8 – [Continuidad del] [Progresión profesional y regularidad del] empleo en el sector marítimo	38
Título 3. Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda	42
Regla 3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento.....	42
Norma A3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento	44
Pauta B3.1.3 – Calefacción.....	53
Pauta B3.1.5 – Camarotes.....	53
Pauta B3.1.6 – Comedores.....	56
Pauta B3.1.7 – Instalaciones sanitarias	57
Pauta B.3.1.7bis – Enfermería	58
Pauta B3.1.10 – Instalaciones de esparcimiento.....	59
Pauta B3.1.11 – Prevención del ruido y las vibraciones.....	61
Regla 3.2 – Alimentación y servicio de fonda.....	61

Norma A3.2 – Alimentación y servicio de fonda	63
Pauta B3.2.2 – Cocinero del buque.....	66
Pauta B4.3.2 – Exposición al ruido.....	67
Pauta B4.3.3 – Exposición a las vibraciones	68
Conclusiones.....	69
Cuestiones relativas al ruido y las vibraciones	69
Observaciones finales	70

Informe de la Comisión núm. 2

1. En su primera sesión, celebrada el 14 de septiembre de 2004, la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria constituyó tres comisiones técnicas, incluida la Comisión núm. 2 encargada de examinar las disposiciones del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo contenidas en los Títulos 1 a 3. La Comisión estuvo compuesta inicialmente por 107 miembros (65 miembros gubernamentales, 37 miembros de la gente de mar y 5 miembros armadores). Para garantizar la igualdad de votos, a cada miembro gubernamental se le atribuyeron 37 votos, a cada miembro de la gente de mar 65 votos y a cada a cada miembro armador 481 votos. En el transcurso de la reunión la composición de la Comisión se modificó dos veces, y se adaptó en consecuencia el número de votos asignado a cada miembro ¹.
2. La Comisión constituyó su Mesa de la siguiente manera:

Presidente: Sr. G. Smefjell (miembro gubernamental, Noruega)
Vicepresidentes: Sr. M. Moreno (miembro gubernamental, Chile)
Sr. D. Lindemann (miembro armador, Alemania)
Sr. P. Crumlin (miembro de la gente de mar, Australia)
Ponente: Sr. J. Dirks (Alemania)
3. La Comisión celebró 13 sesiones.
4. La Comisión tuvo ante sí el Proyecto recomendado de convenio refundido sobre el trabajo marítimo (PTMC/04/1) y la Lista de comentarios sobre el proyecto recomendado (PTMC/04/2).
5. La Comisión examinó el texto entre corchetes del proyecto recomendado y todos los cambios consiguientes de texto bien madurado (sin corchetes). Debido a una carga de trabajo excesiva, las enmiendas que no constituían cambios consiguientes fueron presentadas al texto maduro.

Introducción

6. El Presidente dio las gracias en su nombre y en nombre del Gobierno de Noruega por la confianza que en él habían depositado. La industria marítima merecía tener un instrumento sobre el trabajo marítimo que fuese moderno, amplio y fácil de aplicar. En los Títulos 1 a 3 se trataban aspectos que regulaban la vida diaria de la gente de mar: requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques, condiciones de empleo, y el alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda.

¹ Se hicieron las modificaciones siguientes:

- a) 15 de septiembre: 76 miembros (65 miembros gubernamentales con 6 votos cada uno, 6 miembros de la gente de mar con 65 votos cada uno, y 5 miembros armadores con 78 votos cada uno);
- b) 17 de septiembre: 79 miembros (68 miembros gubernamentales con 15 votos cada uno, 6 miembros de la gente de mar con 170 votos cada uno y 5 miembros armadores con 204 votos cada uno).

-
7. El asistente del representante adjunto del Secretario General señaló que el proyecto que la Comisión tenía ante sí era el resultado de una gran labor preparatoria, incluidas cuatro reuniones del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, y dos reuniones de su subgrupo. Proporcionó información detallada sobre los procedimientos de la Comisión, que se habían concebido para proseguir las labores y reflejar al mismo tiempo la discusión de fondo que tendría lugar.

Discusión general

8. El Vicepresidente de los armadores señaló una cuestión en relación con la definición de los términos «gente de mar» o «marino». Dado que previamente se había adoptado una definición amplia de los términos, propuso que sería preferible localizar partes del texto a fin de adoptar el alcance de disposiciones específicas para determinadas categorías de gente de mar.
9. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que esta época excepcional requería la adopción de un instrumento cuya aplicación pudiera exigirse y que fuera lógico y coherente con la evolución reciente de la situación. Se habían producido cambios en el ámbito marítimo, a lo que se sumaba la amenaza a la seguridad en una industria que universalmente se consideraba desreglamentada. Hizo alusión al Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) e instó a que el texto de las labores de la Comisión no fuera vago o confuso, sino definitivo y que asignara responsabilidades. Los gobiernos tenían que asumir su responsabilidad, incluida la de introducir cambios legislativos. En particular, en el instrumento no se había tenido debidamente en cuenta la importancia de los servicios de contratación y colocación públicos y privados. El Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179) había sido objeto de largas discusiones antes de su adopción. Era necesario reglamentar adecuadamente los servicios de contratación y colocación públicos y privados. Una enmienda debería aclarar que, cuando existieran servicios públicos, tenían que estar reconocidos y en funcionamiento. En lo que respecta al alcance de los términos «gente de mar» o «marino», recordó que la intención del instrumento era proteger a los desprotegidos. La Comisión no tenía que ocuparse de ámbitos en los que la gente de mar ya estaba amparada por otros instrumentos. El objetivo era reglamentar una industria que era esencial no sólo desde el punto de vista económico, sino también en cuanto a la seguridad mundial.
10. El Ponente de la Comisión, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, resumió las preocupaciones de dicho Grupo respecto de determinadas reglas y normas. Se expresaron preocupaciones en relación con la regla 1.3 sobre formación y calificaciones, que ya se trataba en otros instrumentos como el Convenio de Formación 1995 y el código internacional de gestión de la seguridad (código IGS). Se plantearon dificultades en relación con la regla 1.4 sobre los servicios de contratación y colocación. Era preciso adoptar una decisión respecto de la regla 1.5 sobre la inclusión de una referencia al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), ya que también guardaba relación con la labor de la Comisión 1 sobre el Título 5 y los anexos. La regla 2.1 sobre los acuerdos de empleo de la gente de mar era una cuestión que había que tratar por diversas razones. La regla 2.3 sobre las horas de trabajo y de descanso planteaba la cuestión de si dicha disposición debería aplicarse a la gente de mar empleada para ocupar funciones de capitán o de jefe de máquinas y, de ser así, en qué medida. Era necesario remitirse a la labor conjunta que estaban llevando a cabo la OIT y la OMI en relación con la regla 2.5 sobre repatriación. La regla 2.8 sobre la continuidad del empleo planteaba dificultades a muchos gobiernos. Debería desplazarse de nuevo al Título 3 la disposición sobre el ruido y las vibraciones, y deberían mencionarse también las cuestiones relativas al arqueo.

Regla 1.2 – Certificado médico ²

Nuevo párrafo (añadir después del párrafo 2)

11. El Comité de Redacción sometió un nuevo texto a la Comisión:

Las disposiciones de la presente regla no se aplican a personas que normalmente no trabajan en el mar, tales como los prácticos, los cargadores a bordo y los trabajadores portuarios.

12. La Comisión adoptó el texto.

Norma A1.2 – Certificado médico

Párrafo 6

13. El Vicepresidente de los armadores propuso que se limitara el ámbito de aplicación para determinadas categorías de personas embarcadas a bordo de buques por períodos cortos de tiempo, por ejemplo, para realizar reparaciones. El párrafo 6, *a*) era aceptable. Propuso que se suprimieran las llaves que encierran el término «afección» en el párrafo 6, *b*).
14. En lo que respecta al párrafo 6, *a*), el Vicepresidente de la gente de mar opinó que la percepción de los colores era una cuestión que estaba muy bien documentada. Una persona con visión defectuosa de los colores no podría encargarse de las tareas de guardia en el puente ni trabajar en la sala de máquinas. En cuanto al párrafo 6, *b*), a diferencia de la «enfermedad» la «afección» era una cuestión que estaba bien documentada, y el texto no presentaba un verdadero problema para la gente de mar.
15. El Presidente propuso que se eliminaran todas las llaves que figuraban en el párrafo. La Comisión estuvo de acuerdo. La Consejera Especial de la Comisión había explicado que se trataba de referencias a instrumentos existentes que se habían incluido exclusivamente con fines de información, y no debían ser cuestiones fundamentales.

Párrafo 7

16. El Vicepresidente de los armadores no tenía ninguna objeción que realizar respecto del párrafo 7, *a*) y estaba de acuerdo en mantener la validez del certificado médico por un período máximo de dos años. El Grupo también aceptaba el párrafo 7, *b*) y el período máximo de 6 años para los certificados de percepción de los colores.
17. El Vicepresidente de la gente de mar observó que si una persona tenía daltonismo, no tenía sentido que volviera a pasar el examen. Sin embargo, se preguntaban si con el tiempo se podía perder la capacidad de percepción de los colores.
18. La Consejera Especial de la Comisión explicó que, aunque se consideraba que la percepción de los colores era una condición permanente, se podía perder con la edad o por una enfermedad. En los casos en que se requería un certificado, habría que examinar la capacidad de percepción de los colores cada seis años.

² En este informe se sigue el orden del proyecto recomendado. No se refleja necesariamente el orden en que tuvo lugar la discusión en la Comisión.

-
19. La miembro gubernamental de los Estados Unidos, según lo dispuesto en el Convenio de Formación explicó que, en su país, el certificado médico se adjuntaba al certificado de competencia. Si el intervalo de la certificación era inferior a los cinco años previstos, podría dar lugar a una contradicción.
 20. El Presidente señaló que el certificado médico debía ser válido por un período máximo de dos años.

Párrafo 8

21. El Vicepresidente de los armadores propuso suprimir la parte del párrafo que figura entre corchetes, a saber, «hasta que llegue al próximo puerto de escala en el que pueda obtener un certificado médico de un profesional calificado», ya que podría ser difícil encontrar un profesional calificado en el siguiente puerto de escala.
22. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que con la supresión de este texto la disposición sería tan flexible que no podría proporcionar las suficientes garantías de que se trataría de obtener dicho certificado médico. No quedaba claro en esta disposición cómo se definiría lo que constituirían casos urgentes, ni quién lo haría. Era preciso establecer salvaguardias para garantizar la aptitud física de toda persona a bordo de un buque, y era importante que la excepción no debilitara la regla. En general, se debería exigir a la gente de mar que obtuviera un certificado médico en el siguiente puerto de escala. Había una zona gris entre los intereses del Grupo de los Armadores y la protección de la gente de mar.
23. El Presidente observó que el texto decía «... al próximo puerto de escala *en el que* pueda obtener...», en el sentido de cualquier puerto en el que se pueda obtener un certificado médico de un profesional calificado.
24. El Vicepresidente de los armadores estuvo de acuerdo con la formulación, ya que resolvía la preocupación manifestada por su Grupo.
25. El miembro gubernamental de Dinamarca señaló que en el artículo 6 del Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73) se hacía mención a «un solo viaje». El texto propuesto parecía estar abierto a diferentes interpretaciones. Prefería establecer un plazo, y propuso que se introdujera otra modificación en el párrafo 8: «En casos urgentes, la autoridad competente podrá autorizar a una persona a trabajar sin un certificado médico *durante un período limitado que no deberá exceder de tres meses, siempre y cuando el marino tenga más de 18 años y haya obtenido previamente un certificado médico que demuestre que el interesado no sufre ninguna afección, como se menciona en el párrafo 6, b).*»
26. La miembro gubernamental del Brasil pidió una aclaración. La regla 1.2 establecía que la gente de mar tenía que estar físicamente apta para desempeñar sus funciones. Si esta cuestión ya se trataba en la regla, no entendía por qué era necesaria esta disposición. Además, preguntó quién determinaría lo que deberían considerarse circunstancias excepcionales.
27. El Presidente dijo que el principal requisito era que toda la gente de mar tuviera un certificado médico, pero que podrían darse circunstancias en las que la gente de mar necesitara embarcar urgentemente y, en tales circunstancias, podría ser necesario hacerlo sin un certificado médico válido. Esto era una decisión que se dejaba a la discreción de la autoridad competente.

-
28. El miembro gubernamental de Francia apoyó el texto propuesto por el miembro gubernamental de Dinamarca que reemplazaría al párrafo 8 de la Norma A1.2 – Certificado médico. Esto proporcionaría cierta flexibilidad. Correspondía al Estado de abanderamiento velar por que la gente de mar tuviera los certificados requeridos. Sin embargo, el texto tenía que ser más específico sobre a quién se debía considerar profesional calificado.
 29. La Consejera Especial de la Comisión explicó que en el convenio no se definía el término «profesional calificado» pero que se había propuesto una definición en las Reuniones tripartitas de alto nivel. El término «calificado» se refería a la normativa nacional al respecto. Entendía que el motivo de preocupación era que los exámenes los llevaran a cabo personas no calificadas. El significado de la palabra «calificado» se establecía con arreglo a la legislación nacional.
 30. El miembro gubernamental de Alemania estuvo de acuerdo con los miembros gubernamentales de Dinamarca y de Francia en lo que se refiere a reemplazar el párrafo 8 por el texto propuesto. Sin embargo, si se aceptaba la propuesta habría que examinar la relación entre los párrafos 8 y 9.
 31. La Consejera Especial de la Comisión recordó a los miembros que todo el texto del actual proyecto procedía de convenios existentes. El párrafo 9 estaba redactado exactamente en los mismos términos que el artículo 5 del Convenio núm. 73. Abordaba el problema de la expiración de los certificados. El propósito del párrafo 8 era tratar de los casos urgentes para responder, por ejemplo, a las necesidades de dotación en el caso de que un marino cayese enfermo. El marino podía ser reemplazado por otro marino.
 32. El Vicepresidente de la gente de mar recordó la discusión previa en relación con el término «viaje» y preguntó si el término se refería a un viaje entre puertos o tenía una connotación más amplia.
 33. El Vicepresidente de los armadores expresó su deseo de que en el texto se especificara el «próximo» puerto disponible en el que hubiera un profesional calificado.
 34. El miembro gubernamental de la República Árabe Siria comentó que había que imponer ciertos límites para evitar la ambigüedad y proteger a toda la gente de mar a bordo de buques. La gente de mar tenía que tener certificados médicos. El problema no residía en la disponibilidad de médicos calificados.
 35. El miembro gubernamental de Egipto opinó que el párrafo 8 era innecesario. El certificado médico era un requisito como cualquier otro que debía cumplir la gente de mar. Los médicos no estaban sujetos a la autoridad competente. La gente de mar enferma o que necesitaba cuidados urgentes no debería seguir a bordo del buque ya que podría poner en peligro al resto de la tripulación. El certificado médico era fundamental.
 36. La miembro gubernamental del Reino Unido apoyó el texto propuesto por el miembro gubernamental de Dinamarca. Ofrecía flexibilidad, aunque esta fuera limitada. Tomó nota de las observaciones formuladas por el miembro gubernamental de Egipto y señaló que las palabras «podrá autorizar» que figuran en el párrafo 8 significaban que se dejaba a la discreción de la autoridad competente.
 37. El Vicepresidente de los armadores apoyó el texto del párrafo 8 propuesto por el miembro gubernamental de Dinamarca.
 38. El Vicepresidente de la gente de mar precisó que eran necesarias más aclaraciones, en particular en relación con el período limitado de tres meses. Preguntó si con ello se hacía

referencia al «próximo» puerto disponible porque era probable que se pudiera acceder a otros puertos antes de los tres meses. Temía que se debilitara el texto original. Si un buque no tenía la dotación mínima y se encontraba en puerto, tenía que contratar a un marino y velar por que obtuviera un certificado médico en la primera ocasión de que se dispusiera.

39. El miembro gubernamental de Dinamarca señaló que en el texto propuesto para sustituir al párrafo 8 no se estaba hablando de nuevos marineros sino de aquellos que tenían previamente un certificado médico conforme. El período de tres meses proporcionaba flexibilidad y, en general, el marino tendría tiempo suficiente para volver a su propio país y obtener el certificado médico requerido de un médico reconocido.
40. El Presidente propuso que el nuevo texto del párrafo 8 formulado por el miembro gubernamental de Dinamarca se remitiera al Comité de Redacción y se volviera a redactar como procediese.
41. A continuación, el Presidente se refirió a las preocupaciones expresadas por los armadores en relación con la cuestión del ámbito de aplicación, e indicó que en el Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164) se trataba dicha cuestión y en él se definían los términos «gente de mar» o «marinos».
42. Al Vicepresidente de los armadores le inquietaba la cuestión del ámbito de aplicación. Era innecesario exigir un certificado médico para aquellos que no formaban parte de la tripulación de un buque. Se podía contratar a personas que vivían en el puerto o en los alrededores de este para que realizaran tareas específicas durante un período de tiempo limitado. En segundo lugar, esta práctica no haría sino sobrecargar a las autoridades.
43. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que correspondía a los armadores definir los términos como «puerto» o «áreas portuarias». Se trataba de garantizar que todo aquel que trabajara en la industria marítima estuviera cubierto por una norma mínima.
44. El Vicepresidente de los armadores se refirió al artículo 2 del Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73) que decía lo siguiente:

Sin perjuicio de las medidas que deberían tomarse para garantizar que las personas mencionadas a continuación se encuentren en buen estado de salud y no constituyan ningún peligro para la salud de las demás personas que se encuentren a bordo, el presente Convenio se aplica a toda persona que desempeñe una función cualquiera, a bordo de un buque, con excepción de:

- a) el práctico que no sea miembro de la tripulación;
- b) las personas empleadas a bordo por un empleador que no sea el armador, excepción hecha de los oficiales u operadores de radio que estén al servicio de una compañía de radiotelegrafía;
- c) los cargadores a bordo que no sean miembros de la tripulación;
- d) las personas empleadas en los puertos que no estén habitualmente empleadas en el mar.

El texto citado correspondía en gran medida a los objetivos de los armadores.

45. El Vicepresidente de la gente de mar estaba dispuesto a considerar el texto citado, pero tenía reservas en cuanto a excluir del ámbito de aplicación del instrumento a los trabajadores que estaban empleados a tiempo completo o a tiempo parcial. Dichos trabajadores podían realizar tareas diarias de mantenimiento, como era el caso del personal para la reparación de los buques. Sin embargo, en ocasiones se requerían los servicios especializados de otras personas. La distinción tenía que quedar clara. El Grupo de la Gente de Mar se opondría a cualquier propuesta de exclusión.

-
46. El Vicepresidente de los armadores observó que, en relación con el artículo 2, *b)* del Convenio núm. 72, parecía que algunas categorías de personal ya no parecían pertinentes, y que había que considerar la inclusión de nuevas categorías. El principal propósito seguía siendo que los trabajadores con contratos de corta duración sólo quedarían eximidos del certificado médico si no representaban ningún riesgo para la salud de la tripulación.
47. El Presidente y la Consejera Especial de la Comisión resumieron el debate. La Secretaría prepararía una nota explicativa sobre las cuestiones planteadas, que se remitiría al Comité de Redacción junto con el texto propuesto por el miembro gubernamental de Dinamarca. El texto que redactase el Comité de Redacción se sometería a continuación a la Comisión para proceder a una nueva discusión y examen.
48. El Comité de Redacción propuso el texto siguiente para reemplazar el párrafo 8:
- En casos urgentes, la autoridad competente podrá permitir que una persona trabaje sin un certificado médico válido hasta que llegue al próximo puerto de escala en el que pueda obtener un certificado médico, a condición de que:
- a)* el permiso no exceda de tres meses; y
- b)* la persona interesada tenga un certificado médico vencido de fecha reciente.
49. El Vicepresidente de los armadores dijo que el texto era adecuado. No obstante, en lo que se refería al apartado *a)*, el período de tres meses resultaba demasiado restrictivo. Un período más prolongado resultaría más apropiado.
50. El Vicepresidente de la gente de mar afirmó que la obtención de un certificado en el próximo puerto de escala era más importante que exceder el período de tres meses sin un certificado. Se disponía de tiempo más que suficiente.
51. El miembro gubernamental de Noruega propuso que se obtuviera un certificado médico en el próximo puerto de escala o en el plazo de tres meses, lo que ocurriera primero.
52. El Presidente dijo que la disposición estaba clara, y que debería obtenerse un certificado médico en el próximo puerto de escala. El plazo sólo se aplicaba en caso de que ello resultara imposible. Con esta explicación, se adoptó el texto.

Regla 1.3 – Formación y calificaciones

53. El Presidente leyó una carta de la Organización Marítima Internacional con fecha de 9 de junio de 2004, dirigida al Director General, y que decía lo siguiente:

El Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) de la OMI, en su 35.º período de sesiones (26 a 30 de enero de 2004) resolvió que las competencias del personal subalterno deberían incluirse en el Convenio sobre Formación, y aplazó el examen de las propuestas preliminares para el desarrollo de competencias del personal subalterno hasta que estuviesen disponibles las conclusiones de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria de la OIT. Al tomar en consideración el parecer del Subcomité STW, el Comité de Seguridad Marítima, en su 78.º período de sesiones (12 a 21 de mayo de 2004) reconoció que actualmente no existían normas internacionales para las competencias del personal subalterno distintas de las de los marineros preferentes. El Comité estuvo de acuerdo en que la OMI era el órgano idóneo para abordar las normas relacionadas con las competencias del personal subalterno, a excepción del cocinero de buque, y encargó a la Secretaría que transmitiese esta decisión a la OIT para someterla a la consideración de la CTMP...

54. Se discutió sobre la conveniencia de acordar el traspaso de toda la responsabilidad en materia de formación y calificaciones de la gente de mar a la OMI, o si también deberían

intervenir los servicios del Comité Mixto OMI/OIT sobre formación, tal y como proponían los armadores. Era necesario dar instrucciones claras a la OMI y garantizar una transición sin complicaciones.

- 55.** Se llegó a un consenso en el sentido de que, como consecuencia del contenido de la carta de la OMI arriba reproducida, todas las referencias a la formación y las calificaciones de conformidad con la regla 1.3 (a excepción de las referentes a los cocineros de buque) podría tratarlas la OMI, a través de su Subcomité STW, tomando en consideración las disposiciones del Convenio de Formación y las del código IGS. La participación del Comité Mixto OMI/OIT sobre formación era conveniente únicamente para garantizar la transición de una organización a otra, de modo que no pueda privarse a ningún marino del acceso a las disposiciones que regulan la formación y las calificaciones. También se destacó que no era posible librarse del Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74) sin proceder antes a un examen adecuado.
- 56.** El Presidente señaló que el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74) vigente no desaparecería si las disposiciones de esta parte del instrumento se traspasaban a la OMI, y que la OIT tendría que encontrar una solución al respecto.
- 57.** El representante la Organización Marítima Internacional (OMI) informó de que, en su 78.º período de sesiones, el Comité de Seguridad Marítima había observado que el Subcomité STW había pospuesto su examen de las propuestas preliminares sobre las competencias del personal subalterno hasta que estuviesen listas las conclusiones de la CTMP. Las disposiciones relativas a las competencias del personal subalterno podrían incluirse en el Convenio de Formación. En ese momento no existían normas internacionales que no fuesen las de los marineros preferentes. El Subcomité STW estuvo de acuerdo en que la OMI era el órgano idóneo para abordar las normas relacionadas con las competencias del personal subalterno (a excepción del cocinero de buque), y el Secretario General de la OMI había enviado una carta al Director General de la OIT informándole sobre el particular. Tras la CTMP, el Comité de Seguridad Marítima, en su 79.º período de sesiones, encargaría al Subcomité STW durante la reunión que tendría lugar entre el 1 y el 10 de diciembre de 2004, que examinase esta cuestión y sus posibles implicaciones en las normas de formación relativas al personal subalterno. Entonces podría proponer el mejor camino a seguir, con inclusión, si se consideraba necesario, de acuerdos de transición. Propuso que la CTMP diese orientaciones claras que seguidamente examinarían el Comité y Subcomité pertinentes de la OMI.
- 58.** El Presidente propuso que se constituyese un pequeño grupo de trabajo, dirigido por la miembro gubernamental de los Estados Unidos, a fin de redactar las condiciones específicas para el traspaso de la regla 1.3 a la OMI.
- 59.** El Vicepresidente de los armadores se mostró de acuerdo con esta propuesta, y advirtió que con motivo del traspaso entre las dos organizaciones, era de vital importancia que nada de la esencia de las disposiciones se perdiese en el transcurso del proceso. También deberían examinarse las consecuencias jurídicas del traspaso. La OMI debería ocuparse de la formación para el desempeño de determinadas funciones a bordo como la formación de marineros preferentes, pero también de otras categorías que desempeñan funciones similares a bordo.
- 60.** El Vicepresidente de la gente de mar también se mostró a favor de crear un pequeño grupo de trabajo. La redacción de los puntos de referencia para el traspaso resultaría laboriosa. Era importante que determinadas disposiciones mínimas no se perdiesen en este proceso.

-
61. La miembro gubernamental del Reino Unido preguntó si aún podían presentarse enmiendas al texto que figuraría en el Convenio, o si correspondía al grupo de trabajo, y si debían presentarse en ese momento.
 62. El Presidente propuso que la Comisión aguardase a que estuviesen listas las conclusiones del grupo de redacción, entonces podrían plantearse otras cuestiones con la Comisión de Organización de Labores.
 63. La Presidenta del grupo de trabajo sobre la transferencia de la cuestión de la formación y calificaciones de la gente de mar de la OIT a la OMI informó de los avances logrados en las tres áreas que se trataban en el nuevo texto propuesto que la Comisión tenía ante sí relativo a la transferencia, los mecanismos para la transferencia y la forma de abordar la regla 1.3, la norma A1.3 y la pauta B1.3. Empezaba por lo menos controvertida.
 64. En primer lugar, en relación con el mecanismo de transferencia, dijo que ya existía uno, concretamente, el proporcionado por el Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) de la OMI, que preveía abordar este tema en su 26.º periodo de sesiones, en enero de 2005 si se aceptaba el ofrecimiento que había formulado en la carta de fecha 9 de junio de 2004 (que ya se había leído ante la Comisión). El grupo de trabajo consideraba que el Subcomité STW era el mecanismo óptimo y creía que no era necesario implicar al Comité Mixto OIT/OMI sobre Formación. El Presidente abrió la discusión sobre este punto.
 65. El Vicepresidente de los armadores se mostró satisfecho con la propuesta del grupo de trabajo, que, en su opinión, era más oportuna. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo y, al no oponerse ningún miembro gubernamental, el Presidente anunció que la Comisión estaba de acuerdo con el mecanismo de transferencia.
 66. La Presidenta del grupo de trabajo procedió a dar lectura al texto que proponían en relación con la propia transferencia, a saber:

Transferencia de la cuestión de la formación y calificaciones para la gente de mar de la OIT a la OMI

1. La Comisión conviene en que el establecimiento de requisitos de formación para la gente de mar compete a la Organización Marítima Internacional (OMI), y en particular, deberían figurar en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación), en su forma enmendada.
2. La Comisión está de acuerdo en que se transfieran a la OMI los principios del Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74).
3. La Comisión está de acuerdo además en que se transfieran a la OMI los requisitos en materia de formación y de calificaciones para su inclusión en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia de la gente de mar, 1978, en su forma enmendada.
4. Habida cuenta del empleo del término «marinero preferente» en diversos instrumentos de la OIT, sería adecuado que la OMI hiciera la correspondiente referencia o definiera dicho término al establecer los requisitos de formación apropiados para los miembros del personal subalterno.
5. La Comisión recomienda que al establecer los requisitos de formación y calificaciones [obligatorios] [apropiados] para el personal subalterno que se incluirán en el Convenio de Formación la OMI tenga en cuenta los siguientes aspectos.
 - a) Los requisitos de formación que garanticen que el miembro del personal subalterno ha alcanzado el nivel de competencias necesario para desempeñar las funciones y cumplir con las obligaciones propias de su puesto a bordo del buque.
 - b) Una evaluación para comprobar que con la información impartida el miembro del personal subalterno ha alcanzado el nivel de competencia aconsejable.

-
- c) Un certificado u otro documento emitido por la autoridad competente que pruebe que el miembro del personal subalterno ha recibido formación, ha sido evaluado y es competente para realizar las tareas y cumplir con las obligaciones propias de su cargo a bordo del buque.

- 67.** La Presidenta del grupo de trabajo explicó que habían incluido la referencia al Convenio núm. 74 el párrafo 2 pues deseaban recalcar los principios, y no el contenido, de ese Convenio. A continuación, explicó que la Comisión tenía que elegir entre las opciones entre corchetes (obligatorios o apropiados) que figuraban en el párrafo 5. En el Grupo de Trabajo, los miembros gubernamentales se habían inclinado por el término «apropiados», y los miembros del Grupo de la Gente de Mar, por el término «obligatorios». En el párrafo 4, en relación con el término «marinero preferente» (término utilizado en el Convenio de la OIT antes de la introducción del término «gente de mar»), el grupo de trabajo consideraba que la decisión sobre este punto debía dejarse a criterio de la OMI.
- 68.** El Vicepresidente de los armadores dijo que en el párrafo 5 prefería el término «apropiados».
- 69.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que el significado del término «marinero preferente» decididamente debía tomarse como «gente de mar preferente» a fin de que abarcara tanto a las mujeres como a los varones que trabajaban en la industria marítima. En relación con el texto entre corchetes del párrafo 5, su Grupo prefería el término «obligatorios» pues el término «apropiados» ya aparecía en el párrafo 4 (requisitos de formación apropiados para los miembros del personal subalterno). Señaló que una vez que esas disposiciones se incorporaran en los convenios de la OMI, en cualquier caso pasarían a ser obligatorias.
- 70.** El miembro gubernamental de Alemania solicitó que se suprimiera tanto el término «apropiados» como el término «obligatorios» pues consideraba que era innecesario retener esos conceptos en esa etapa del proyecto recomendado. Los miembros gubernamentales de Francia y el Reino Unido, así como el Grupo de los Armadores se sumaron a la solicitud.
- 71.** El Vicepresidente de la gente de mar reiteró la preocupación de su Grupo sobre este punto: si existía la posibilidad de que, durante la transferencia, alguna disposición obligatoria pudiese perder su carácter obligatorio (por ejemplo, si se introducía en un instrumento no obligatorio de la OMI), era fundamental que la Comisión garantizara que toda la fuerza de los convenios de la OIT se mantuviera intacta al transferir la cuestión de la formación y las calificaciones a la OMI. La gente de mar se reservaba el derecho de volver a examinar esta cuestión en la Conferencia Marítima.
- 72.** El Presidente resumió y dijo que en esa etapa la Comisión debía conservar el término «marinero preferente», y anunció la supresión de los términos «obligatorios» y «apropiados» del párrafo 5, respondiendo a las instrucciones de los miembros.
- 73.** La Presidenta del grupo de trabajo abordó la última parte de su informe: cómo tratar la regla 1.3, la norma A1.3, y la pauta B1.3. Presentó las tres opciones elaboradas por el grupo de trabajo, y una recomendación conforme a la cual se debería solicitar a la Secretaría que examinara la situación jurídica en relación con las disposiciones del Convenio núm. 74 durante la transición. Las tres opciones eran las siguientes:

OPCION 1

Sustituir la actual regla 1.3 por el texto siguiente:

La gente de mar deberá ser formada, poseer un certificado u otras calificaciones adecuadas de conformidad con los instrumentos de la Organización Marítima Internacional.

Suprimir el resto del texto que figura actualmente en la regla y en las Partes A y B del Código.

OPCION 2

Conservar sólo el párrafo 1 y enmendar el párrafo 3.

1. La gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no ha sido formada para ello o no posee un certificado que pruebe que tiene las competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones. (C53A3/1)

2. Deberá considerarse que la certificación y formación que estén en conformidad con los instrumentos adoptados por la Organización Marítima Internacional reúnen las condiciones del párrafo 1.

Suprimir el resto del texto que figura actualmente en la regla y en las Partes A y B del Código.

OPCION 3

Conservar los tres párrafos que figuran en la actual regla 1.3 y enmendar el párrafo 3.

1. La gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no ha sido formada para ello o no posee un certificado que pruebe que tiene las competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones. (C53A3/1 modificado)

2. No deberá permitirse que trabaje en un buque gente de mar, a menos que haya completado con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo [y reúna los requisitos nacionales de formación, si los hay, aplicables a sus funciones a bordo de un buque].

3. Deberá considerarse que la certificación y formación que estén en conformidad con los instrumentos adoptados por la Organización Marítima Internacional reúnen las condiciones de los párrafos 1 y 2.

Suprimir el resto del texto que figura actualmente en la regla y en las Partes A y B del Código.

RECOMENDACION

Se debería solicitar a la Secretaría que examine la situación jurídica en relación con el Convenio núm. 74 de la OIT durante esta transición.

- 74.** La Presidenta del grupo de trabajo explicó que los gobiernos apoyaban la opción 1; el Grupo de los Armadores había propuesto la opción 2, porque dejaba abierta la posibilidad de discutir la importante cuestión del ámbito de aplicación; y el Grupo de la Gente de Mar había propuesto la opción 3.
- 75.** El Vicepresidente de los armadores indicó que su Grupo seguía prefiriendo la opción 2.
- 76.** El Vicepresidente de la gente de mar declaró que su Grupo no veía ninguna razón para modificar la propuesta del proyecto recomendado que abarcaba algunas cuestiones pendientes. Sin embargo, si el texto de la opción 3 planteaba problemas prácticos, la gente de mar estaba dispuesta a reconsiderar el asunto y aceptar que se suprimiera el texto entre corchetes. Expresó su deseo de garantizar que el texto fuera amplio y que se pudiera aplicar universalmente. Siempre les había preocupado lograr un texto que previera la seguridad individual a bordo así como la seguridad en relación con las necesidades del buque.
- 77.** El miembro gubernamental de Egipto estuvo a favor del texto propuesto por los armadores.
- 78.** La miembro gubernamental del Reino Unido señaló que dado que la mayor parte del texto de la regla 1.3 propuesto en el proyecto recomendado no figuraba entre corchetes, su Gobierno opinaba que el nuevo texto contenido en la opción 1 era suficiente. Sin embargo, ni la opción 2 ni la opción 3 plantearían problemas, salvo que el párrafo 2 de la opción 2 hacía referencia al párrafo 1 y, por consiguiente, no respondía al objetivo de los armadores de incluir una disposición para la formación de los trabajadores a bordo de buques (por ejemplo, médicos) que no eran gente de mar.

-
- 79.** El Vicepresidente de la gente de mar destacó la necesidad de hacer una distinción, en este contexto, entre competencias profesionales y formación sobre seguridad individual. Las competencias profesionales suponían conocer las características de un buque particular, por ejemplo, la localización de las salidas de incendios, mientras que la formación sobre seguridad individual se refería, por ejemplo, a cómo utilizar los dispositivos de seguridad. La gente de mar tenía derecho a una formación de iniciación sobre seguridad individual.
- 80.** La miembro gubernamental de los Estados Unidos leyó las disposiciones detalladas del capítulo VI del Convenio de Formación relativo a las emergencias, seguridad en el trabajo, atención médica y supervivencia de la OMI, en particular las disposiciones sobre la llamada «formación de familiarización» que trataban de las técnicas de supervivencia personal pero también las relativas a la formación básica en materia de seguridad. Preguntó si el Grupo de la Gente de Mar estaría satisfecho si se hacía mención a las disposiciones detalladas sobre formación de familiarización.
- 81.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que simplemente trataban de introducir en el proyecto de convenio refundido una referencia que aclarase lo que significaba realmente seguridad individual a bordo.
- 82.** El miembro gubernamental de Ghana estuvo de acuerdo con los párrafos 1 y 2 de la opción 3 propuesta por el Grupo de la Gente de Mar, a excepción del texto entre corchetes, que consideraba innecesario y podría impedir que otra gente de mar no nacional recibiera formación sobre seguridad individual.
- 83.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo en suprimir el texto entre corchetes para poder avanzar.
- 84.** El Presidente propuso que se retuviera la opción 3, como texto elaborado y perfilado por el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, y que se suprimieran los corchetes. La Comisión aceptó esta propuesta.
- 85.** El Presidente recordó que se habían sugerido tres opciones. No había habido apoyo para la opción 1; el Grupo de los Armadores había apoyado la opción 2, y la gente de mar y los miembros gubernamentales habían apoyado la opción 3. Cada uno de ellos mantenía su posición.
- 86.** El Presidente sugirió que la redacción fuera la siguiente:
1. La gente de mar no trabajará a bordo de un buque si no ha sido formada para ello o no posee un certificado que pruebe que tiene las competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones.
 2. No deberá permitirse que trabaje en un buque gente de mar, a menos que haya completado con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo.
 3. Deberá considerarse que la certificación y formación que estén en conformidad con los instrumentos adoptados por la Organización Marítima Internacional reúnen las condiciones de los párrafos 1 y 2.
- 87.** En respuesta a una pregunta del miembro gubernamental de Dinamarca, el Presidente señaló que la norma A1.3 ya no existía; se había suprimido, excepto el párrafo 9 que se había trasladado a la norma A2.8.
- 88.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que los armadores estaban preocupados acerca del problema de la formación inicial. Sería posible que la gente de mar comenzara a trabajar sin haber recibido la formación inicial. No obstante, la formación debería

impartirse poco después de haberse iniciado el período de empleo. La gente de mar estaría de acuerdo si esto se incluía en el informe.

Norma A1.3 – Formación y calificaciones

Párrafos 2, 8 y 9

- 89.** El Vicepresidente de la gente de mar declaró que su Grupo pretendía plantear la cuestión de la formación y la orientación profesional no de una forma definitiva o excesivamente prescriptiva, sino con ánimo de propiciar una discusión abierta. Habida cuenta de que en los convenios de la OMI no se hacía alusión ni a los cocineros ni al personal del servicio de fonda, se debía desplazar el párrafo 8 a la sección del texto recomendado que trata sobre los mismos. El párrafo 9, que se refería a la progresión profesional, junto con la pauta B1.3.1 (Planificación profesional y formación permanente) podían desplazarse a la regla 2.8.
- 90.** El Vicepresidente de los armadores solicitó información sobre la situación del documento que contenía el nuevo texto propuesto por el grupo de trabajo, en el cual, señaló, figuraba en la página 3 la propuesta de «suprimir el resto del texto que figuraba actualmente en la regla y en las Partes A y B del Código», y el resto del texto que no estaba entre corchetes. En otras palabras, como tanto los armadores como la gente de mar habían dado su consentimiento, el asunto ya se había resuelto.
- 91.** La miembro gubernamental de los Estados Unidos, respondiendo a la propuesta anterior de la gente de mar, señaló que el párrafo 2 de la norma A1.3 ya se abordaba en las tres opciones del nuevo texto propuesto. Sugirió entonces que se eliminara. En el Convenio de Formación de la OMI ya se abordaba el tema de los maquinistas, oficiales de cubierta y, desde ese momento, el personal subalterno, tras lo cual sólo quedaba por tratar la cuestión del ámbito de aplicación. En un espíritu de compromiso, propuso que el párrafo 9 de la norma A1.3 y la pauta B1.3.1 (Planificación profesional y formación permanente) se transfirieran a la regla 2.8 o a la norma A2.8.
- 92.** El Vicepresidente de la gente de mar convino en que se suprimiera el párrafo 2 de la norma A1.3. En relación con el párrafo 9 de la norma A1.3, el Vicepresidente de la gente de mar dijo que, al igual que en el caso de la progresión profesional, la orientación profesional era pertinente para todos los marinos. Se debía desplazar dicha disposición a la regla 2.8 con algunos temas, como por ejemplo, la orientación profesional para engrasadores y marineros preferentes que quieren ser maquinistas y oficiales de cubierta, que se ajustarían mejor en la pauta B2.8. En relación con el párrafo 8, si bien en el Convenio de Formación había referencias a la formación inicial y continua, no se aludía a los cocineros ni al personal del servicio de fonda. Ello podía tratarse en las disposiciones del proyecto recomendado relativas a cocineros y al personal del servicio de fonda.
- 93.** En relación con las propuestas presentadas en un espíritu de cooperación y compromiso, el Vicepresidente de los armadores estaba dispuesto a mantener abierta la cuestión en ese momento, pero prefería ver propuestas por escrito antes de asumir cualquier compromiso.
- 94.** El Presidente propuso que la Comisión sometiera a la consideración del Comité de Redacción el párrafo 9 de la norma A1.3 y la pauta B1.3.1, y le pidiera que encontrara una redacción adecuada en cuanto a la labor que ese Comité ya estaba realizando para la Comisión sobre la regla 2.8.
- 95.** El miembro gubernamental de Dinamarca, refiriéndose a las dos disposiciones que se proponían someter a la consideración del Comité de Redacción, aclaró que la obligación de

los Miembros sólo concernía a los marinos domiciliados en ese Estado, y que los Estados de abanderamiento no estaban obligados a formar a marinos extranjeros. Solicitó que se agregara este punto cuando se enviara la disposición al Comité de Redacción.

96. El Presidente recordó que se pretendía desplazar esas disposiciones a la regla 2.8, y leyó la parte de la disposición en la que se especificaba «Toda la gente de mar domiciliada en el territorio de un Miembro».
97. El Vicepresidente de la gente de mar, en respuesta a la intervención del miembro gubernamental de Dinamarca, dijo que consideraba problemática la propuesta de que la educación y la formación se ofrecieran sólo en el territorio en el que los marinos estaban domiciliados. El Grupo de la Gente de Mar deseaba examinar más ese punto y propuso que la Comisión volviera a analizarlo.
98. El Presidente dijo que no transmitiría el texto al Comité de Redacción hasta que la Comisión hubiese vuelto a examinar el asunto.

Párrafo 8

99. El Vicepresidente de la gente de mar recordó que el Convenio de Formación trataba ya esta cuestión. Su Grupo opinaba que esta cuestión debería tratarse en la discusión general sobre la regla 2.8. El Vicepresidente de los armadores estuvo de acuerdo con el Grupo de la Gente de Mar.
100. El Presidente consideró que ya no era necesario el párrafo 8 de la norma A1.3, y se convino en suprimirlo.
101. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con que se suprimiese el párrafo 8 del texto.

Párrafo 9

102. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que el párrafo 9 debía desplazarse a la norma A2.8 [Continuidad del] [Regularidad del] empleo y progresión profesional. La responsabilidad de la progresión profesional incumbía, en última instancia, a la autoridad competente en el territorio. Los Estados de abanderamiento y los armadores también tenían su responsabilidad, en especial en relación con los empleados que llevaban muchos años en servicio. Se necesitaba un nuevo texto en el que se hiciese referencia a consultas entre la gente de mar y los armadores con respecto a la formación profesional.
103. El Vicepresidente de los armadores estuvo de acuerdo con esa propuesta.
104. La miembro gubernamental de los Estados Unidos, haciendo uso de la palabra en nombre de los miembros gubernamentales, convino en que se desplazara el párrafo 9 de la norma A1.3 a la norma A2.8, siempre y cuando se aplicase a la gente de mar domiciliada en el territorio del Miembro.
105. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con esa aclaración.
106. Los miembros gubernamentales de Dinamarca y Sudáfrica manifestaron sus reservas y prefirieron que el tema se comentara una vez que el proyecto del nuevo texto estuviese disponible.
107. El miembro gubernamental de Corea expresó sus reservas sobre el texto y propuso insertar la frase «cuando corresponda» después de «formación permanente». A continuación tuvo

lugar una discusión sobre la frase «incluida la formación [permanente]» que figura en el texto del párrafo 9. Se decidió que se incluiría la frase «formación permanente, cuando corresponda» tanto en la norma como en la pauta correspondiente.

- 108.** El Presidente dijo que se suprimirían los corchetes del párrafo 9 de la norma A1.3 y las llaves y los corchetes de la pauta B1.3.1, y que el texto se desplazaría a la norma A2.8 y a la pauta B2.8 respectivamente. Pidió a los interlocutores sociales que proporcionaran un nuevo texto.

Párrafo 9
(y Pauta B1.3 – Formación y calificaciones)

- 109.** El Presidente recordó la decisión de desplazar esa pauta a la regla 2.8. Había dos cuestiones en relación con este tema: dónde ubicar la pauta y una propuesta del Grupo de la Gente de Mar.
- 110.** El Vicepresidente de la gente de mar propuso que en el párrafo 9 de la norma A1.3, después de las palabras «previa consulta con las organizaciones de armadores y organizaciones de gente de mar interesadas» se agregaran las palabras «y Estados Miembros pertinentes». Esa era la responsabilidad de la autoridad competente en el Estado territorial, pero debía haber una consulta con el Estado de abanderamiento interesado a fin de asegurar que los programas de formación nacional contaban con su apoyo. De esta forma se lograba una solución holística.
- 111.** El Grupo de los Armadores no opuso objeciones, pero propuso que se suprimiera la palabra «permanente».
- 112.** El miembro gubernamental de Dinamarca dijo que no podía pedirle a su Gobierno que celebrara consultas con otros Estados. Recibió el apoyo de los Gobiernos de Alemania, Países Bajos y Noruega.
- 113.** El miembro gubernamental de la República de Corea también se hizo eco de la objeción de Dinamarca, y afirmó que en la regla 2.8 se estipulaba que la responsabilidad era de los marinos domiciliados en el territorio del Miembro. La miembro gubernamental de los Estados Unidos fue de la misma opinión.
- 114.** El miembro gubernamental del Canadá, que había formado parte del Comité de Redacción, consideraba que los gobiernos debían tener en cuenta la disposición tal como estaba, sin introducir ninguna modificación.
- 115.** El Vicepresidente de la gente de mar replicó que consideraban que se trataba de una objeción espuria, y se mantuvieron en la posición anterior, aduciendo que era más que conocido el modo en que funcionaban entre los Estados de abanderamiento y los países proveedores de mano de obra. Deberían reconocerse las necesidades profesionales de, por ejemplo, un miembro del personal subalterno de un país proveedor de mano de obra que trabajaba en un buque de un Estado de abanderamiento, y deberían establecerse consultas entre los dos Estados interesados. Si los Estados deseaban emplear marinos de los países proveedores de mano de obra, debían actuar responsablemente en relación con ellos.
- 116.** El Presidente anunció su decisión de desplazar el texto de la regla 2.8 y pedir a la Oficina que encontrara un lugar apropiado para la misma.

Regla 1.4 – Contratación y colocación

Ambito de aplicación de la regla 1.4

- 117.** El Vicepresidente de los armadores señaló que la cuestión que se planteaba era si determinados trabajadores empleados a bordo de buques, como los artistas, científicos y médicos, debían incluirse en el ámbito de aplicación de la regla 1.4. Esta cuestión afectaba especialmente a los buques de pasajeros y a los buques en los que se llevaban a cabo actividades científicas o que incluían servicios de esparcimiento.
- 118.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que si a ese tipo de personal se le contrataba directamente, no había problema alguno, puesto que era poco probable que se les obligase a aceptar el pago de una retribución del 40 por ciento a la agencia, como mucha gente de mar se veía obligada a hacer. El objetivo era, en un sector mayoritariamente desreglamentado en el que se operaba a nivel internacional, proteger a las personas que no tenían ninguna otra forma de protección. Si dichos trabajadores eran objeto de explotación en el mar durante largos períodos de tiempo y no estaban protegidos, entonces el proyecto recomendado también debería aplicárseles. El problema radicaba en definir una excepción sin debilitar la regla.
- 119.** Tras discusiones sobre la necesidad de distinguir entre empleos específicos de gente de mar y otros empleos, o de saber si cualquier persona que trabajase en un buque era gente de mar, el Presidente recordó a la Comisión que la definición de los términos gente de mar o marino figuraba en el artículo 2 («toda persona empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio».) Propuso la definición de gente de mar que figuraba en el Convenio núm. 179 como un compromiso aceptable. Su propuesta fue aceptada.

Párrafo 3

- 120.** El Vicepresidente de los armadores señaló que determinadas categorías de personal a bordo de los buques de pasajeros no siempre eran contratadas por los mismos servicios de contratación y colocación que para otros buques, por lo que algunas disposiciones mencionadas aquí no eran pertinentes. Era necesario reducir el ámbito de aplicación. Debería suprimirse el párrafo 3 de la regla 1.4 — Contratación y colocación, ya que estas disposiciones ya se recogían en el párrafo 5 de la norma A1.4 — Contratación y colocación.
- 121.** La Consejera Especial de la Comisión explicó que podía considerarse que el convenio tenía una estructura jerárquica. A nivel más alto la «autoridad» se atribuía en los artículos. A continuación, los derechos específicos se abordaban en las reglas, que también prevalecían sobre las normas. Esto podía parecer repetitivo ya que a veces la sección de la norma desarrollaba texto que ya entrañaba autoridad. Los artículos y las reglas constituían la esencia del convenio y sólo podían modificarse a través de los procedimientos ordinarios de la OIT. Sin embargo, las normas serían más fáciles de enmendar y de actualizar si se utilizaba el procedimiento simplificado recomendado. El texto actual del párrafo 3 había sido propuesto por la gente de mar en Nantes y su colocación entre corchetes en la regla 1.4 era parte de lo convenido por el Grupo de alto nivel.
- 122.** El Vicepresidente de los armadores retiró su propuesta de suprimir el párrafo 3 de la Regla 1.4 — Contratación y colocación, y propuso sustituirlo por «Los Miembros deberán velar por que los servicios de contratación y colocación que operen en su territorio estén sujetos a un sistema de supervisión y control de conformidad con las normas del Código».

-
- 123.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que era su obligación velar por que no se explotara a los trabajadores. Había listas negras de gente de mar que habían tratado de defender sus derechos. En algunos casos las agencias de empleo o de colocación se quedaban hasta con un 30 por ciento de los salarios de la gente de mar. Estos eran algunos de los peores aspectos de la industria y era necesario aplicar criterios rigurosos y una visión de conjunto. Era importante la cuestión de la certificación. Si no existiese, el Estado de abanderamiento no tendría ningún control sobre la calidad de la navegación de la gente de mar a bordo de buques que enarbolan su bandera. El texto propuesto por el Grupo de los Armadores no tenía esto en cuenta.
- 124.** El miembro gubernamental del Japón se mostró a favor de suprimir el párrafo 3 de la regla 1.4 pues planteaba demasiados problemas. Esta disposición situaba al Estado de abanderamiento en una posición sumamente difícil pues, en la práctica, no siempre era el Gobierno quien aprobaba y reglamentaba los servicios de contratación. La contratación solía tener lugar en el país de origen de la mano de obra. Sin embargo, el Estado de abanderamiento no tenía conocimientos precisos ni suficientes de cómo funcionaban o se reglamentaban efectivamente dichos servicios en el país de origen de la mano de obra. También propuso suprimir el párrafo 8 de la norma A1.4.
- 125.** El miembro gubernamental del Canadá dijo que tanto el Estado de abanderamiento como el Estado del puerto y el Estado de origen de la mano de obra tenían responsabilidades. En el mundo de hoy, en lo atinente a cuestiones de contratación y colocación, era habitual, por ejemplo, que una agencia de contratación canadiense contratara a un marino chino para trabajar en un buque alemán. Era el Estado de abanderamiento el que tenía que velar por el cumplimiento, pero sólo para los servicios de contratación y colocación prestados en relación con sus propios buques. Era posible que las agencias estuvieran funcionando en el territorio de un determinado país y no colocaran marinos en buques nacionales. Al igual que la gente de mar, fue partidario de que se mantuviese este párrafo, sin embargo, solicitó que se creara un grupo de trabajo que tratara el asunto.
- 126.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia dijo que su país tendría problemas en relación con la supervisión y la aplicación si las agencias contrataban gente de mar para buques que enarbolaban la bandera de otro Estado.
- 127.** La miembro gubernamental del Brasil puntualizó que su país no contaba con servicios de contratación y colocación privados. No obstante, deberían exigirse licencias para las agencias que funcionaran en su propio territorio, de conformidad con la normativa establecida. En ese contexto, el texto del párrafo 3 de la regla 1.4 debería destacar la importancia de que todos los marinos gocen de iguales derechos en materia de empleo.
- 128.** La miembro gubernamental de la India pidió aclaración acerca de a qué «categoría» de personal a bordo de un buque aludía la Comisión. Se trataba de una cuestión decisiva. Agregó que también se tenían que tener en cuenta los salarios, la negociación colectiva y la repatriación. Era necesario aclarar esta cuestión ya que podían imponerse sanciones a los Estados Miembros por no cumplir con las disposiciones del Convenio.
- 129.** El Presidente mencionó que la regla 1.4 debía examinarse en relación con el ámbito de aplicación del Convenio en su conjunto. Los resultados de las discusiones de la Comisión núm. 1 determinarían dicho ámbito.
- 130.** La miembro gubernamental del Reino Unido expresó preocupación en relación con el párrafo 3 de la regla 1.4 y dijo que era importante señalar que cada Estado Miembro podía regular dichas agencias de distinto modo. En el Reino Unido resultaba difícil introducir el sistema de licencias para las agencias de contratación y de colocación dado que se trataba

fundamentalmente de una cuestión de política. Destacó la necesidad de un enfoque flexible, así como de un texto que permitiese otras formas de reglamentación.

- 131.** El miembro gubernamental de Dinamarca, si bien reconoció la validez de las preocupaciones expresadas por el Japón, consideró que el texto del proyecto en su forma actual podía comportar demasiado control burocrático. Propuso un compromiso, a saber, que el texto dijese: «Los Miembros deberán exigir que todo servicio privado de contratación y colocación utilizado para emplear o contratar a gente de mar para trabajar a bordo de buques que enarboles su bandera *se preste desde un país que haya ratificado el presente Convenio o el Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179)*». Este texto no sólo tendría la ventaja de ser más fácil de ratificar, sino que no exigiría que un país solicitara certificaciones a otros países. El país ratificante podría contratar únicamente en países que hubiesen ratificado el Convenio.
- 132.** El miembro gubernamental de Francia se mostró de acuerdo. La propuesta abría un amplio abanico de posibilidades para la contratación. Francia estaba acostumbrada a ese tipo de disposiciones en otros instrumentos y, por consiguiente, podía contemplar la posibilidad de un texto que depositase en el Estado la responsabilidad de certificar a las agencias de contratación.
- 133.** El texto conciliatorio propuesto por el miembro gubernamental de Dinamarca también recibió el apoyo del miembro gubernamental de Ghana, que destacó la necesidad de una normativa uniforme aplicable a nivel internacional, habida cuenta de la proliferación de agencias de contratación y del hecho de que los países en desarrollo eran los más afectados por este tipo de problemas.
- 134.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que necesitaba examinar más detenidamente el texto conciliatorio. El objetivo no era reescribir la legislación internacional: los instrumentos de la Organización Marítima Internacional (OMI) se basaban en gran medida en las obligaciones de los Estados de abanderamiento, y no sería aconsejable limitar dichas obligaciones, gracias a las cuales era posible efectuar auditorías internacionales. Los gobiernos no estarían asumiendo sus responsabilidades si no garantizaban un proceso de identificación adecuado y auditorías internacionales. La cuestión de la responsabilidad era primordial, en particular teniendo en cuenta el entorno más amplio, en particular la seguridad.
- 135.** Habida cuenta de las diversas reacciones manifestadas por los gobiernos, el Vicepresidente de los armadores consideró que estaba siendo cada vez más difícil encontrar una solución a esta cuestión. Dado que el debate parecía estar centrándose exclusivamente en el papel del Estado de abanderamiento, los armadores estaban dispuestos a remitir el texto propuesto al Comité de Redacción.
- 136.** El Presidente señaló que se había constituido un grupo de trabajo para examinar la cuestión con arreglo a una decisión adoptada por la Mesa de la Comisión y por la Comisión de Organización de Labores. El grupo de trabajo estaría formado por cuatro miembros gubernamentales (Canadá, China, Liberia y el Reino Unido), dos miembros de los armadores y dos miembros de la gente de mar respectivamente, y estaría dirigido por el miembro gubernamental del Reino Unido. Todo cambio que se llevase a cabo en la regla también implicaría cambios relacionados en la norma. El grupo de trabajo intentaría proponer un texto conciliatorio. El texto propuesto por el miembro gubernamental de Dinamarca podría utilizarse como referencia.
- 137.** La Presidenta del grupo de trabajo encargada de la regla 1.4, Contratación y colocación, sometió a la consideración de la Comisión un nuevo texto para el párrafo 3. El nuevo texto propuesto reemplazaría el párrafo 3 y rezaría así:

3. En relación con la gente de mar que trabaje en buques que enarbolan su bandera, los Miembros exigirán que los armadores que utilicen servicios de contratación y colocación basados en países que no hayan ratificado el presente Convenio para emplear o contratar a la gente de mar garanticen que dichos servicios de contratación y colocación se ajustan a las normas establecidas en el Código en la medida en que sea razonablemente practicable.

Dijo que con ese texto se pretendía que los Estados de abanderamiento exigieran que los armadores controlaran a las agencias de contratación ubicadas en países que no hubiesen ratificado el Convenio. Ello podría suponer más cambios en otros textos conexos (por ejemplo, en el Código mencionado en la regla 1.4, en el artículo 5, 5) y en el Título 5), pero creía que se trataba de una primera medida positiva y una base para otras discusiones.

138. El Vicepresidente de los armadores se mostró de acuerdo con el texto propuesto por el grupo de trabajo.

139. El Vicepresidente de la gente de mar también estuvo de acuerdo con el texto propuesto, a excepción de las últimas palabras «en la medida en que sea razonablemente practicable». El término «razonablemente» no era un término propio de la OIT; agregó que en dicha disposición se establecía un propósito y se definía una meta y que las metas no debían calificarse. Los problemas prácticos que pudiesen plantearse se debían abordar, por ejemplo, en las pautas.

140. En respuesta a una pregunta de los armadores, el Vicepresidente de la gente de mar explicó la razón por la que se proponía un nuevo texto. La gente de mar no deseaba que los países evitaran la ratificación del convenio porque sus gobiernos sabían que en su territorio se recurría a prácticas en las que se explotaba a la gente de mar de la forma descrita. El nuevo texto reflejaba la flexibilidad que deseaban los armadores. Ello aparecería en la Norma A1.4 – Contratación y colocación, que sustituiría al actual párrafo 8.

141. La Comisión pasó a examinar una propuesta del Comité de Redacción:

Sustitúyase el párrafo 3 por el texto siguiente:

3. Por lo que se refiere a la gente de mar que trabaja a bordo de buques que enarbolan su bandera, los Miembros deberán exigir que los armadores que recurran a servicios de contratación y colocación de la gente de mar que estén basados en países o territorios en los que no se aplique el presente Convenio, velen por que dichos servicios estén en conformidad con los requisitos establecidos en el Código.

142. El Vicepresidente de los armadores estuvo de acuerdo con las observaciones del miembro armador del Comité de Redacción que figuraban en el informe, en el sentido en que los armadores no podrían cumplir el requisito de velar por que las agencias de contratación de personal que estén basadas en países que no hayan ratificado el Convenio estén de conformidad con todas sus disposiciones. Por consiguiente, propuso que, como mínimo, se enmendara la propuesta del Comité de Redacción sustituyendo las palabras «velen por» por la palabra «verifiquen».

143. El Vicepresidente de la gente de mar declaró que prefería las palabras «velen por», para mayor coherencia del lenguaje empleado.

144. El miembro gubernamental de Noruega manifestó que prefería las palabras «velen por».

145. La miembro gubernamental de los Estados Unidos comentó que el Reglamento tenía por objeto prever los principios y obligaciones generales. En el Código se disponían los pormenores con miras a la aplicación. A estos efectos era probable que las palabras «velen por» resultasen más acertadas, y propuso que se mantuviese el tenor actual.

-
- 146.** La Comisión convino en que se mantuviesen las palabras «velen por».
- 147.** El miembro gubernamental del Japón propuso una subenmienda a fin de que entre las palabras «velen» y «por» se intercalase la siguiente fórmula: «, con arreglo a lo dispuesto en el Código,». Consideraba que con este cambio quedaría claro que la responsabilidad recaía sobre los armadores. La subenmienda no fue respaldada ni debatida. Con todo, la miembro gubernamental del Reino Unido sugirió que el principio se hiciese constar en acta y se siguiese en todo el Convenio. En esta regla se sentaba el principio, mientras que en la norma se indicaba la manera de aplicarlo.
- 148.** El Presidente informó que la Oficina de Servicios Jurídicos había recibido un fax de la Federación de Empleadores de Ucrania en el que se comunicaba que durante el diálogo social que había tenido lugar en Ucrania sobre los Convenios núms. 166 y 179 se había llegado a una posición concertada en relación con una posible ratificación prematura, y en el que se formulaban determinadas propuestas. El orador dijo que ese fax no era aceptable pues no provenía de un miembro de la Comisión y porque había sido dirigido a la Oficina a la Oficina de Servicios Jurídicos de la OIT.
- 149.** La Comisión estuvo de acuerdo.

Norma A1.4 – Contratación y colocación

Párrafo 2

- 150.** Un miembro del Grupo de los Armadores manifestó su acuerdo para suprimir los corchetes que figuraban en el texto.
- 151.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que estaba de acuerdo con esto.
- 152.** El miembro gubernamental de Alemania preguntó si las palabras «[y] [o]» no requerían una decisión.
- 153.** El Presidente dijo que esto podía interpretarse en el sentido de «y/o» como una opción, pero la Comisión podía también decidir entre una y otra posibilidad.
- 154.** El miembro gubernamental de Liberia estuvo de acuerdo con el Presidente en que la interpretación correcta de la opción era «y/o».
- 155.** El miembro gubernamental del Reino Unido propuso que se utilizase «o» para todas esas opciones a efectos de una mayor claridad.
- 156.** La Comisión acordó eliminar los corchetes y suprimir «y».

Párrafo 4, b)

- 157.** Recordando el largo debate sobre este punto que tuvo lugar durante la discusión del Convenio núm. 185, el Vicepresidente de los armadores apoyó la inclusión de la frase entre corchetes «documento personal de viaje», puesto que su costo correría a cargo de la gente de mar.
- 158.** Si bien se mostró de acuerdo en que no era conveniente reabrir el debate, el Vicepresidente de la gente de mar señaló que no se trataba de un costo establecido, que los documentos personales de viaje ya eran caros y susceptibles de serlo aún más habida cuenta de que las exigencias conexas en materia de seguridad eran cada vez más numerosas. En cambio, los

documentos renovables ocasionalmente, como los pasaportes y los documentos nacionales de la gente de mar, representaban costos razonables.

- 159.** La miembro gubernamental del Reino Unido observó que en el Convenio núm. 179 se hacía referencia a los documentos personales de viaje; no obstante, los documentos de identidad de la gente de mar, cuestión sobre la que trataba el Convenio núm. 185, no eran documentos de viaje. Solicitó que la Oficina aclarase si era a los documentos de identidad de la gente de mar a los que se estaba haciendo referencia.
- 160.** El Vicepresidente de la gente de mar solicitó que se le aclarase la cuestión de los documentos de identidad de la gente de mar, y en particular los visados. Determinados países exigían visado para cada marino, mientras que anteriormente sólo era necesario disponer de un visado para toda tripulación. Por consiguiente, también era preciso abordar la cuestión de los visados.
- 161.** El Presidente señaló que se suspendía la discusión en profundidad respecto de este punto hasta que se recibiese la propuesta del Comité de Redacción. Sin embargo, dos cuestiones podían ser resueltas, dado que se referían a la regla 1.5 – Documento de identidad de la gente de mar, y norma A1.4, párrafo 4, *b*), en donde se abordaba la cuestión del documento personal de viaje.
- 162.** El Vicepresidente de los armadores estuvo de acuerdo en que la gente de mar debía asumir el costo del documento personal de viaje, y también opinó que en el texto debía figurar de forma explícita que los armadores asumían los costos de los visados.
- 163.** El Presidente propuso que se suprimiesen los corchetes y que el texto se enviase al Comité de Redacción.
- 164.** El Vicepresidente de la gente de mar indicó que en el Convenio núm. 179 no se mencionaban los pasaportes, lo cual en cualquier caso quedaría abarcado por el término «documento personal de viaje». Su Grupo estaba de acuerdo con la posición de los armadores.
- 165.** El miembro gubernamental de Dinamarca se refirió al párrafo 2 del comentario 18 de la lista de comentarios sobre el proyecto recomendado y dijo que por «documento personal de viaje» debía entenderse «documento de identidad de la gente de mar». En opinión de su Gobierno el texto abarcaba, pues, los Convenios núm. 108 y núm. 185 de la OIT. Quizás fuese necesario hacer referencia a estos Convenios para aclarar el texto.
- 166.** El Presidente explicó que el Comité de Redacción prepararía un borrador del texto a la luz de las discusiones de la Comisión y de las preferencias expresadas; la propuesta que hiciera no acarrearía consecuencias en la cuestión del documento de identidad de la gente de mar.
- 167.** El Vicepresidente de los armadores dijo que no se debía sobrecargar de tareas al Comité de Redacción. La cuestión relativa al término «individual» y al documento de identidad «individual» ya había sido objeto de discusión y se había tomado una decisión inequívoca en cuanto a que los costos no se imputarían a los armadores. Era preciso dar instrucciones precisas al Comité de Redacción.
- 168.** La Secretaría dio lectura a un texto propuesto que rezaba así: «... solicita al Comité de Redacción que elabore un texto para agregar el concepto que permita garantizar que el costo de los visados no se imputará a la gente de mar sino a los armadores».

-
- 169.** El miembro gubernamental de los Países Bajos dijo que el término «documento personal de viaje» remitía al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108), y que en el Convenio núm. 185 se especificaba claramente que el documento de identidad de la gente de mar no podía considerarse como un documento de viaje.
- 170.** El Presidente propuso que se suprimiesen los corchetes de la frase «documento personal de viaje» y sugirió que el Comité de Redacción propusiera un nuevo texto para su discusión en la Comisión.
- 171.** El Vicepresidente de la gente de mar consideró que aunque los documentos de viaje abarcaban los pasaportes, no incluían los documentos de identidad. Si la Comisión estaba de acuerdo, había consenso.
- 172.** El Presidente confirmó la decisión de la Comisión de suprimir los corchetes y remitir el texto al Comité de Redacción con una nota especificando que el término «documento personal de viaje» debía ser examinado en relación con los Convenios núms. 108 y 185.
- 173.** El Comité de Redacción propuso que se sustituyera el párrafo 4, *b)* por el texto siguiente:
- exigir que las retribuciones u otras sumas debidas por la contratación o la colocación o la obtención de un empleo para la gente de mar no sean imputadas directa o indirectamente, en su totalidad o en parte, a la gente de mar, salvo los costos correspondientes a la obtención del certificado médico nacional obligatorio, de la libreta nacional de servicio, y de un pasaporte u otros documentos personales de viaje similares, con excepción del costo de los visados, cuyo costo se imputa en su totalidad al armador; y
- 174.** Un miembro del Grupo de los Armadores dijo que estaba de acuerdo, siempre y cuando se suprimiese la palabra «totalidad» en la última frase.
- 175.** El Vicepresidente de la gente de mar manifestó su acuerdo al respecto.
- 176.** La Comisión adoptó el texto con la supresión de la palabra «totalidad».

Párrafo 4, *c)*

- 177.** La Comisión estuvo de acuerdo en suprimir las llaves en el inciso vii), apartado *c)* del párrafo 4.

Párrafo 5

- 178.** Un miembro del Grupo de los Armadores dijo que deseaba que el texto quedase redactado como sigue: «... licencias o certificados o autorizaciones similares...»
- 179.** El miembro gubernamental del Reino Unido prefería tener la posibilidad de ejercer el control ya sea a través de la reglamentación o de un sistema de licencias. El texto modificado no admitía estas opciones. Sugirió introducir las palabras «sólo se concedan o renueven certificados o autorizaciones» a fin de garantizar la coherencia con párrafos anteriores. El texto debería dejar claro que los Miembros tendrán la responsabilidad sea cual sea el método que utilicen.
- 180.** La Consejera Especial propuso que se pusiera un punto después de la palabra territorio y que la frase siguiente comenzara con las palabras «Toda licencia...» Esto permitiría separar los objetivos. El miembro gubernamental del Reino Unido estuvo de acuerdo.
- 181.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que la finalidad de la disposición no era sólo la supervisión y el control, sino también garantizar que se emitiera alguna forma de licencia o

certificado renovable que fuese fiable. Si no podía comprobarse, sería difícil aplicar esta disposición. Se requería una referencia clara al proceso de identificación.

182. El Presidente dijo que estaba claro que la obligación incumbía a la autoridad competente. El miembro gubernamental del Reino Unido apoyó esta explicación y la gente de mar estuvo de acuerdo.

183. El texto aceptado por la Comisión dice lo siguiente:

5. La autoridad competente deberá supervisar y controlar estrechamente todos los servicios de contratación y colocación de gente de mar que operen en su territorio. Toda licencia o certificado o autorización para operar servicios privados en su territorio ha de concederse o renovarse únicamente después de haberse comprobado que el servicio de contratación y colocación de gente de mar de que se trate cumple las disposiciones de la legislación nacional.

184. Un miembro del Grupo de los Armadores propuso sustituir «deberán» en la tercera línea por «deberían» para hacerlo más operativo.

Nuevo párrafo 8

185. El Vicepresidente de la gente de mar propuso un nuevo párrafo: «Los Miembros deberán exigir que los armadores cuenten con procedimientos adecuados para verificar que, en la medida de lo posible, sólo se contrate o coloque a la gente de mar mediante servicios de contratación y colocación que observen las disposiciones del presente convenio.» El actual párrafo 8 pasaría a ser párrafo 9.

186. El Vicepresidente de los armadores pidió que se suprimiera «cuenten con procedimientos adecuados» y la gente de mar estuvo de acuerdo con la supresión.

187. En respuesta a una pregunta del miembro gubernamental de Dinamarca, el Presidente aclaró que competía a los armadores controlar que se observaran las disposiciones.

188. El miembro gubernamental del Japón preguntó si los armadores estaban obligados a utilizar servicios de contratación y colocación.

189. El Presidente explicó que los armadores no estaban obligados a utilizar esos servicios. Si lo hacían, dichos servicios tendrían que ajustarse a la norma.

190. Un miembro gubernamental de Alemania preguntó por qué no se había establecido una distinción entre servicios de contratación públicos y privados. Además, preguntó si los Estados de abanderamiento tenían que garantizar que los armadores controlaban si los servicios ubicados en el país de origen de los marinos eran conformes a la legislación nacional.

191. El Presidente, así como la Presidenta del grupo de trabajo encargado de la regla 1.4 dijo que el texto propuesto atribuía al Estado de abanderamiento la responsabilidad de garantizar que los armadores realizaban los correspondientes controles en países que no habían ratificado el convenio.

192. La Consejera Especial dijo que algunos miembros del grupo de trabajo tripartito de alto nivel habían creído necesario mantener la distinción entre servicios públicos y servicios privados. Se había debatido el establecimiento de un sistema de certificación, que no se aplicaría necesariamente a los servicios públicos de contratación y colocación.

-
- 193.** El miembro gubernamental de Dinamarca observó que se necesitaba introducir un texto que estableciera una unión entre el párrafo 3 de la regla 1.4 y el párrafo 8 de la norma A1.4.
- 194.** Los miembros gubernamentales de Francia, Japón, Países Bajos y Singapur manifestaron reservas y presentaron algunas propuestas para mejorar el texto.
- 195.** El Presidente propuso enviar al Comité de Redacción tanto la propuesta del grupo de trabajo como la propuesta de la gente de mar, junto con las cuestiones específicas planteadas por los miembros de la Comisión. Se aceptó esta propuesta.

Párrafo 8

- 196.** Habida cuenta de que el Grupo de la Gente de Mar prefería que se introdujese una aclaración y no que se procediera a la supresión, el Presidente dijo que pediría la opinión del Consejero Jurídico en relación con dicha disposición.
- 197.** El Presidente recordó a la Comisión que sobre esta cuestión había pedido dictamen al Consejero Jurídico.
- 198.** El Consejero Jurídico indicó que la referencia «C.179A5/3» se había mencionado sencillamente para indicar que el texto se había extraído directamente de ese Convenio. Se había incluido sólo para información y no tenía la menor trascendencia jurídica.
- 199.** El Vicepresidente de la gente de mar recalcó que esta norma no debía ir en perjuicio de otras normas vigentes. La contratación y la colocación eran cuestiones sumamente delicadas para la gente de mar; había mucha explotación.
- 200.** El Vicepresidente de los armadores expresó el deseo de que no se suprimiese el párrafo 8. El texto que figuraba entre corchetes carecía de importancia; lo esencial era que se mantuviese la primera parte.
- 201.** El Consejero Jurídico explicó que en la norma A1.4 se contemplaban dos planos de responsabilidad. El primero correspondía al Estado Miembro, mientras que el segundo se refería a todo armador que recurriese a los servicios de contratación y colocación en un país que no hubiese ratificado el Convenio. En materia de contratación y colocación eran los armadores quienes, en última instancia, decidían.
- 202.** El miembro gubernamental de Dinamarca recordó la razón por la que se retomó el texto del párrafo 3 del artículo 5 del Convenio núm. 179. En el artículo 5 se establece que las agencias de contratación y colocación deberán velar por que la gente de mar posea las calificaciones necesarias para ejercer sus funciones a bordo. En el párrafo 3 se hace hincapié en que el armador tiene que seguir asumiendo esta responsabilidad general, aun cuando la agencia tenga que verificar las calificaciones del marino.
- 203.** La Comisión decidió, previo debate, eliminar los corchetes de la norma A1.4.8 y el texto se adoptó.

Nuevo párrafo después del párrafo 7

- 204.** El Comité de Redacción propone el texto siguiente:

Después del párrafo 7 *insértese* un nuevo párrafo en los siguientes términos:

7bis. Los Miembros deberán exigir a los armadores de buques que enarboles su bandera, que recurran a servicios de contratación y colocación de gente de mar y que estén establecidos en países o territorios en que no se aplique el presente convenio, que verifiquen,

en la medida de lo posible, que esos servicios estén en conformidad con los requisitos previstos en la presente norma.

- 205.** A la luz de los debates relativos al párrafo 3 de la regla 1.4, se sugirió sustituir la palabra «verifiquen» por las palabras «velen por», por una mayor coherencia.
- 206.** El miembro gubernamental de Sudáfrica se mostró preocupado por el hecho de que la gente de mar cuyo único contacto con la industria marítima y la posibilidad de obtener un empleo era a través de las agencias de contratación y colocación pudiera resultar desfavorecida, sin culpa alguna, porque dichas agencias no cumplieran los requisitos establecidos. Esto era excluyente.
- 207.** Se adoptó la propuesta del Comité de Redacción de sustituir la palabra «verifiquen» por «velen por».

Pauta B1.4 – Contratación y colocación

Párrafo 1, h)

- 208.** El Vicepresidente de los armadores se mostró de acuerdo para que se eliminaran las llaves de este párrafo. Debería eliminarse la palabra «y» y mantenerse la palabra «o».
- 209.** La Comisión expresó su acuerdo respecto de esta propuesta.

Regla 1.5 – Documento de identidad de la gente de mar

- 210.** El Presidente dijo que esta cuestión se había tratado en la reunión de Nantes y que no se había llegado a un acuerdo sobre si debía hacerse alguna referencia al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (Revisado), 2003 (núm. 185) sin incorporar la esencia de dicho instrumento en el convenio refundido.
- 211.** El Vicepresidente de los armadores observó que el Convenio núm. 185 debía mantenerse separado del convenio refundido y que no era preciso hacer referencia al mismo. El miembro gubernamental del Japón se mostró de acuerdo. La redacción de la regla 1.5 era imprecisa y se debía suprimir.
- 212.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que los marinos tenían derecho a un documento que les permitiera el acceso a territorio extranjero para poder realizar su trabajo. No debían pagar por un documento de este tipo y esta cuestión debía ser resuelta. Con anterioridad, habían señalado que el costo de los documentos de viaje de la gente de mar era oneroso y que era posible que en el futuro aumentara.
- 213.** El miembro gubernamental de Dinamarca solicitó asesoramiento jurídico acerca de si el texto de la regla 1.5 debía conservarse como estaba en el proyecto de convenio refundido. ¿Qué ocurriría si un país que no había ratificado el Convenio núm. 185 deseaba ratificar el convenio refundido una vez que se adoptara en 2005 o en 2006? ¿Podía ese país proceder a la ratificación o debería ratificar primero el Convenio núm. 185? Si los países emitían sus propios documentos de identidad y estos no se ajustaban al Convenio núm. 185 y al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108), tendrían dificultades entonces para ratificar el convenio refundido.
- 214.** La Consejera Especial de la Comisión dijo que se había considerado la posibilidad de incluir un texto similar al Convenio núm. 185 en el convenio refundido pero que se había

decidido que se necesitaba un convenio aparte. Se estuvo de acuerdo en que podrían plantearse problemas en relación con la ratificación del Convenio núm. 185 y el Convenio núm. 108 si se los vinculaba al convenio refundido. La cuestión principal de la discusión debía ser si era importante incluir el derecho a un documento de identidad de la gente de mar en el convenio refundido como parte de los derechos básicos de los marinos. Un país debía estar en condiciones de proporcionar documentos a sus propios nacionales. En cualquier caso, pediría una opinión jurídica sobre el asunto planteado por el miembro gubernamental de Dinamarca.

- 215.** La miembro gubernamental de los Estados Unidos propuso que la regla 1.5 se suprimiera. El Convenio núm. 185 había sido adoptado y eso era suficiente. Todos los marinos tenían derecho a sus propios documentos nacionales de identidad. El miembro gubernamental de Noruega estuvo de acuerdo.
- 216.** El Consejero Jurídico señaló que en la regla 1.5 no se hacía ninguna referencia a ningún Convenio en particular, ni al Convenio núm. 108 ni al Convenio núm. 185. Procedió a explicar que, incluso si hubiese una referencia al Convenio núm. 185 (el Convenio núm. 108 quedaría excluido debido a que se encuentra cerrado a la ratificación), dicha referencia no obligaría en modo alguno a los Estados ratificantes a ratificar el Convenio núm. 185.
- 217.** La miembro gubernamental de la India pidió una aclaración de carácter técnico: aunque era necesario referirse en este Convenio a los documentos nacionales expedidos a la gente de mar, mencionar el Convenio núm. 185 en este texto refundido podría presentar problemas jurídicos, ya que el Convenio núm. 185 era un Convenio «autónomo».
- 218.** Abordando la disposición desde un punto de vista práctico, el miembro gubernamental del Reino Unido opinó que, de no hacerse referencia alguna al Convenio núm. 185, el texto no aportaba ningún valor agregado. Sin embargo, si se hacía referencia al Convenio núm. 185, su Gobierno creía que habría problemas pues el Convenio núm. 185 requería una consideración más detenida y su Gobierno no procedería a la ratificación mientras que esto no se hubiese realizado. Además, ratificar un Convenio y no el otro plantearía inconvenientes. En consecuencia, su Gobierno prefería que el texto se suprimiese. Por último, propuso una redacción más general («los marinos tienen derecho a poseer documentos que les faciliten incorporarse o abandonar los buques»), con la cual se dejaba abierta la posibilidad de que el documento en cuestión fuera un pasaporte o un visado. El miembro gubernamental de Dinamarca respaldó la propuesta de suprimir el texto.
- 219.** El miembro gubernamental de Noruega indicó que si se mantenía el texto, habría cuatro instrumentos relativos a los documentos de identidad de la gente de mar: el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 de la OMI, los Convenios núms. 108, 185 y el presente convenio refundido. Por otra parte, se estaba debatiendo un límite de arqueo en relación con el presente convenio, en cuyo caso esta disposición sólo sería aplicable a marinos de buques de cierto tamaño. En la única parte en que este texto podría aportar un valor añadido era en el Título 5, en el contexto de la inspección de los buques a los fines de la certificación. Para prestar servicios a bordo de buques se necesitaría un documento de identidad para gente de mar, sin especificar qué tipo de documento. Así pues, quedaría a criterio de los Estados ratificar el Convenio núm. 185 o el Convenio núm. 108. Su Gobierno era partidario de suprimir esa mención.
- 220.** El Vicepresidente de los armadores, que en un principio estaba a favor de que se conservara el texto, tras escuchar todos los argumentos planteados, se mostró partidario de suprimirlo.

-
- 221.** El Vicepresidente de la gente de mar recordó a la Comisión que si un marino carecía de identificación, fuera en virtud del Convenio núm. 185 o de cualquier otro texto, dicha persona no podía abandonar el buque. Si bien era posible que ese no fuera el lugar adecuado para la disposición en cuestión, era preciso hacer referencia a este tipo de documentación por razones prácticas.
- 222.** Ante la falta de acuerdo sustancial y la escasa probabilidad de que un grupo de trabajo llegara a una conclusión satisfactoria en la materia, el Presidente anunció que informaría de la presente situación a la Comisión de Organización de Labores. El tema se retomaría en la segunda etapa del proceso, momento en el cual se podrían presentar enmiendas a dicha disposición con arreglo a los procedimientos formales de la OIT. Se suspendió el debate.
- 223.** El Consejero Jurídico emitió una opinión jurídica sobre la relación existente entre el Convenio núm. 185 y la regla 1.5. La regla 1.5 no se refería al Convenio núm. 185 y su propósito no era plasmar la esencia ni las obligaciones de dicho instrumento. El objetivo de esta regla era garantizar que la gente de mar pudiera obtener un documento de identidad independientemente de que los Miembros hubieran ratificado o no el Convenio núm. 185. El objetivo fundamental era el de facilitar el acceso de la gente de mar a territorios extranjeros para poder ejercer sus funciones en condiciones de trabajo decentes. La expresión «autónomo» en relación con el Convenio núm. 185 no se refería al propio Convenio, sino al documento de identidad y su utilización. El término aparece dos veces en el Convenio núm. 185: en el artículo 3, 5) y en el modelo establecido en el anexo 1. En ambos casos, se hacía referencia al enunciado que debía figurar en el documento de identidad de la gente de mar, que debía incluir la oración «este documento es autónomo, y no es un pasaporte». En este contexto, estaba claro que la referencia general que se hacía en la regla 1.5 a un documento de identidad de la gente de mar no tenía por objetivo trasladar a este convenio las obligaciones específicas del Convenio núm. 185; esta disposición se podía observar de diversas formas, incluida la ratificación del Convenio núm. 185 o del Convenio núm. 108 y el cumplimiento de sus disposiciones, o, si el Estado no había ratificado el Convenio núm. 185 ni el Convenio núm. 108, a través de la expedición de documentos de identidad, que no obstante podrían no ser reconocidos en otros Estados.
- 224.** El Vicepresidente de los armadores reiteró su posición, a saber, que prefería que no se hiciese mención alguna al documento de identidad de la gente de mar en el convenio refundido, dado que los países que no habían ratificado el Convenio núm. 185 podrían emitir documentos de identidad para la gente de mar que no fuesen conformes al mismo.
- 225.** El Vicepresidente de la gente de mar recordó la posición de su Grupo en relación con el párrafo 4, *b)* de la norma A1.4, donde se hacía referencia entre corchetes a un «documento personal de viaje». No deseaba volver sobre la cuestión del costo de los documentos de viaje. Reiteró las inquietudes de su Grupo en cuanto a la compatibilidad de otros documentos con el texto propuesto. Si las cuestiones que figuraban en el apartado *b)* del párrafo 4 de la norma A1.4 podían resolverse satisfactoriamente para su Grupo, al igual que la cuestión de a quién se imputarían los gastos de los documentos de viaje, incluidos los pasaportes, la gente de mar podría aceptar la supresión de la regla 1.5. La gente de mar no debería correr con los gastos adicionales y cada vez más elevados para obtener visados y pasaportes, en particular habida cuenta de la frecuencia cada vez mayor con que se tenían que obtener.
- 226.** El Vicepresidente de los armadores reiteró su posición, a saber, que era responsabilidad de la gente de mar el obtener sus propios pasaportes. Se trataba de una responsabilidad que correspondía a la gente de mar que tenía que abandonar su país. No obstante, se planteaba la cuestión de los posibles costos adicionales derivados de las visitas de los buques a países

que podían exigir visados, y cuyo costo podía variar. Como se trataba de un aspecto del trabajo en un buque sobre el que la gente de mar no podía influir, los armadores podrían considerar la posibilidad de que los costos para la obtención de dichos visados no se imputasen a la gente de mar.

227. El Presidente del Grupo Gubernamental informó que una gran mayoría de los gobiernos apoyaba la supresión de la regla 1.5 por razones de cumplimiento y de aplicación. Una pequeña minoría de los gobiernos consideraba que la cuestión debía debatirse en la siguiente reunión informal de los grupos sobre el Convenio núm. 185 que se celebraría en Ginebra la semana siguiente.

228. La Representante del Secretario General explicó que el objetivo de la reunión informal era examinar procedimientos para establecer y gestionar de manera equitativa una lista de países que cumplieran los requisitos para ratificar el Convenio núm. 185. No se ocuparía de la aplicación del Convenio núm. 185 ni de la regla 1.5 de este convenio refundido propuesto.

229. El miembro gubernamental de Egipto consideró que debía conservarse la regla 1.5, y que el costo de los documentos de viaje, pasaportes y documentos de identidad debería imputarse a la gente de mar.

230. El miembro gubernamental de Dinamarca preguntó si se disponía ya de las conclusiones de las deliberaciones de la Comisión de Organización de Labores sobre las reglas 2.3 y 1.5. El Presidente señaló que estas cuestiones no se habían enviado a la Comisión de Organización de Labores, y que sólo se habían presentado dos solicitudes de asesoramiento jurídico.

231. El Vicepresidente de la gente de mar reconoció que el Grupo de los Armadores había hecho concesiones en relación con la asunción por parte de los armadores de los costos de los visados. También reconoció que había una mayoría de gobiernos partidarios de suprimir dicha disposición. Para poder avanzar, y siempre y cuando el Comité de Redacción incluyese una referencia directa en el apartado *b)* del párrafo 4 de la norma A1.4 al pago por parte de los armadores de los costos de los visados, el Grupo de la Gente de Mar convendría en suprimir la regla 1.5.

232. El Vicepresidente de los armadores dijo que su Grupo estaba de acuerdo.

233. Se convino suprimir la regla 1.5 y en consecuencia la norma A1.5 y la pauta B1.5.

Norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar

Párrafo 4, h)

234. El Vicepresidente de los armadores propuso la supresión del texto entre corchetes del párrafo 4, *h)*, puesto que se trataba de cuestiones que ya abordaba el Título 4 sobre seguridad social. En algunos países, las agencias de empleo tenían que remitirse a muchos requisitos jurídicos específicos.

235. El Vicepresidente de la gente de mar consideró que sería más conveniente esperar a que estuviesen listas las conclusiones de la discusión del Título 4.

236. El Presidente se mostró de acuerdo y suspendió la discusión en relación con esta cuestión.

-
- 237.** Cuando se retomó la discusión, el Vicepresidente de los armadores señaló que la voluminosa legislación en materia de seguridad social de algunos países haría muy difícil que los armadores pudieran mantenerse informados de todos los cambios.
- 238.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo en que sería difícil actualizar los acuerdos de empleo. Pero la gente de mar necesitaba conocer sus derechos en un determinado Estado de abanderamiento, en particular en el caso de los derechos para los no residentes. A bordo del buque, debería poder facilitarse de algún modo información al respecto.
- 239.** El Vicepresidente de los armadores destacó que para ellos no era posible informar a la gente de mar sobre las leyes en materia de seguridad que cambiaban constantemente. Correspondía a los órganos gubernamentales pertinentes de los Estados Miembros.
- 240.** Se convino en que las palabras entre corchetes [, con inclusión de una declaración que indique las disposiciones nacionales aplicables] se suprimiesen del párrafo 4, *h*).

Párrafos 5 y 6

- 241.** El Grupo de los Armadores presentó una propuesta para sustituir el texto de los párrafos 5 y 6, que decía lo siguiente:

Los miembros deberán establecer el plazo mínimo de aviso que ha de darse, respectivamente a la gente de mar y a los armadores, para poner fin a un acuerdo de empleo de gente de mar.

La duración de estos plazos mínimos se determinará en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, pero no podrá ser inferior a {siete días} ni exceder de {30 días}.

Podrá darse un plazo de aviso más corto que el mínimo establecido en las circunstancias que justifiquen la terminación de la relación de trabajo en un plazo más corto o sin preaviso reconocidas por la legislación nacional o por los convenios colectivos aplicables.

- 242.** Los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar convinieron en que el texto debía estipular un número mínimo de siete días, pero se mostraron reacios a fijar un número máximo. En cuanto al último párrafo, debería preverse la exención del cumplimiento del requisito mínimo en casos urgentes o por razones humanitarias y que sería preciso solicitar orientación a la Oficina al respecto.
- 243.** El Presidente señaló que la frase «ni exceder de {30 días}» que figura en el segundo párrafo debería suprimirse. El miembro gubernamental de Dinamarca propuso que en dicho párrafo, el término «en» debería sustituirse por «previa». El miembro gubernamental del Japón expresó la opinión de que en el último párrafo de la versión inglesa la frase «sin preaviso» debería insertarse después de «que el plazo mínimo establecido».
- 244.** El texto y los cambios de redacción propuestos fueron remitidos al Comité de Redacción.
- 245.** El Comité de Redacción propuso el siguiente texto:

5. Los Miembros deberán adoptar legislaciones nacionales que establezcan los períodos mínimos de aviso que han de dar la gente de mar y los armadores para poner fin anticipadamente a un acuerdo de empleo de la gente de mar. La duración de estos períodos mínimos se determinará previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, pero no será inferior a siete días.

6. El período de aviso podrá ser más corto en circunstancias reconocidas en la legislación nacional o en convenios de negociación colectiva aplicables en los que se

justifique la terminación del acuerdo de empleo en un plazo más corto o sin aviso previo. Al determinar estas circunstancias, los Miembros deberán velar por que se tenga en cuenta la necesidad de la gente de mar de poner fin, sin una sanción, al acuerdo de empleo en un plazo más corto o sin aviso previo por razones humanitarias o por otras razones urgentes.

246. El miembro gubernamental del Japón propuso subenmendar el texto, pero la propuesta no fue apoyada.

247. El texto se adoptó tal y como había sido propuesto por el Comité de Redacción.

Norma A2.2 – Salarios

Párrafo 6

248. El Presidente señaló que con la disposición en la que se hacía referencia a «los Miembros que adopten una legislación nacional...» no se pretendía sugerir que los Miembros debían aprobar leyes nacionales.

249. El Vicepresidente de los armadores era partidario de que el texto se suprimiera pues consideraban que era innecesario.

250. La Consejera Especial de la Comisión explicó que el texto se había incluido a fin de abordar las preocupaciones de los países en los que los salarios no estaban regulados, y para aclarar la aplicación de las disposiciones de la Parte B del Código, que se refería al salario mínimo.

251. El miembro gubernamental de Sudáfrica preguntó si la inclusión del párrafo 6 en la norma haría obligatorio algo que de otra forma sería discrecional.

252. La Consejera Especial de la Comisión explicó que la inclusión del texto equivaldría a que un país que aprobara leyes nacionales relativas al salario de la gente de mar se vería obligado a «tener en cuenta» las orientaciones proporcionadas en la Parte B del Código. Dependería de cada país decidir la mejor forma de alcanzar sus objetivos a la hora de regular los salarios de los trabajadores de ese sector, pero en la Parte B se estipulaba lo que se esperaba del país.

253. La Comisión estuvo de acuerdo en que se suprimieran los paréntesis de las disposiciones del párrafo 6 de la norma A2.2.

Regla 2.3 – Horas de trabajo y de descanso

Párrafo 3

254. El Presidente dijo que el párrafo 3 constituía básicamente una cuestión de alcance. Este tema se había discutido en Nantes y se había propuesto excluir de la regla a los capitanes y los jefes de máquinas.

255. El Vicepresidente de los armadores se mostró partidario de que los capitanes y los jefes de máquinas no deberían estar comprendidos en el campo de aplicación de todas las disposiciones. Propuso un nuevo texto para el párrafo 3: «Todo Miembro podrá establecer límites distintos de los fijados en los apartados *b)* y *c)* del párrafo 5 de la presente regla para marinos empleados como capitanes y jefes de máquinas que no desempeñan funciones de guardia, tomando en consideración su seguridad general y sus

responsabilidades directivas, y todo marino cuyas funciones no correspondan a la organización del buque al que se aplique el presente convenio».

- 256.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que ésta constituía una cuestión fundamental en relación con el personal superior, que desempeñaba una función decisiva en la seguridad y la navegación del buque, así como en la seguridad de la tripulación. Esta fue una propuesta para eximir de la regla a estas dos categorías de personal sumamente importantes, que no tenía en cuenta los exigentes horarios en que trabajaban. Las presiones propias de la industria marítima, la rapidez con que deben realizarse las operaciones en el puerto y los riesgos en materia de seguridad recaían en dicho personal. Ello equivaldría a poner en peligro a toda la tripulación.
- 257.** El Presidente aludió al Convenio núm. 180 en relación con las cuestiones de alcance, y recordó a la Comisión que en la definición formulada en dicho Convenio se incluía a los capitanes.
- 258.** La Presidenta del Grupo Gubernamental informó de que los gobiernos estaban divididos en relación con esta cuestión.
- 259.** El miembro gubernamental del Reino Unido dijo que el texto tenía repercusiones importantes. En el Convenio núm. 180 se definía gente de mar o marino como toda persona empleada o contratada con cualquier cargo a bordo de un buque, lo que sin duda alguna incluía a los capitanes y a los jefes de máquinas. El elemento humano era considerado prioritario en los reglamentos marítimos internacionales. La fatiga constituía un riesgo y, por consiguiente, una preocupación considerable para aquellos que pretendían extraer enseñanzas de los accidentes en el mar. De hecho, el cansancio se identificaba a menudo como una de las principales causas de accidentes marítimos. ¿Cómo podía un conjunto de reglas permitir, o promover implícitamente, que al frente de los buques estuviesen personas no capacitadas a causa del cansancio? El texto alternativo de los armadores tampoco era aceptable. Su Gobierno se negaba a aceptar excepciones o atenuaciones en el convenio refundido en relación con el período mínimo de horas de descanso para toda la gente de mar, incluidos los capitanes y los jefes de máquinas.
- 260.** Los miembros gubernamentales de Alemania, Francia, Ghana, Noruega, los Países Bajos y la República Árabe Siria se adhirieron a la posición del miembro gubernamental del Reino Unido.
- 261.** El miembro gubernamental del Japón aceptó que, por definición, un capitán era gente de mar, pero consideró que la naturaleza de su empleo era distinta. Los capitanes tenían la plena responsabilidad de mantener el orden a bordo, tanto en condiciones normales como en situaciones de emergencia. Nadie podía sustituirles cuando se encontraba a bordo del buque, y era preciso que las horas de descanso fueran flexibles. El miembro gubernamental de la República de Corea se mostró de acuerdo con el miembro gubernamental del Japón y dijo que la naturaleza del trabajo de los capitanes y jefes de máquinas que no desempeñaban funciones de guardia a bordo era distinta de la del resto de la gente de mar. Tenían la plena responsabilidad de velar por la seguridad y la salud de la gente de mar, la seguridad operacional del buque y la protección del medio marino. Por consiguiente, no deberían aplicarse a los capitanes y jefes de máquinas límites estrictos en lo que respecta a las horas de trabajo y de descanso.
- 262.** Una votación a mano alzada indicó que una gran mayoría de gobiernos estaba a favor de suprimir el párrafo 3 de la regla 2.3.
- 263.** El Vicepresidente de los armadores estaba sólo pidiendo una atenuación de los requisitos, y citaron muchas de las tareas cotidianas que incumbían al capitán, incluida la obligación

habitual de estar presente en el curso de las inspecciones obligatorias a que estaban sujetos en cada puerto.

- 264.** El Vicepresidente de la gente de mar consideró que el texto era ambiguo, en particular el término «flexibilidad». El capitán tenía un papel clave que desempeñar, pero señalaron que para poder conservar su capacidad de dirección, necesitaba descansar.
- 265.** El Presidente comunicó que informaría a la Comisión de Organización de Labores de que la discusión sobre esta cuestión había llegado a punto muerto, y que se volvería a discutir más adelante.

Párrafo 12

(Junto con la norma A2.3 – Horas de trabajo y de descanso, párrafo 12)

- 266.** El Presidente informó de que el texto de esas dos disposiciones que figuraba entre corchetes había sido discutido exhaustivamente tanto por el Grupo de alto nivel como por la Comisión. Se había informado a la Comisión de Organización de Labores sobre la discusión de la Comisión en relación con la regla 2.3, en la que una mayoría de dos tercios de los miembros gubernamentales se había pronunciado a favor de su supresión. Basándose en la ponderación proporcional de los Grupos en la Comisión, la Comisión de Organización de Labores había declarado que el resultado era claro. El Grupo de la Gente de Mar estuvo de acuerdo.
- 267.** El miembro gubernamental de Dinamarca expresó reparos al respecto, pues opinaba que el procedimiento correcto hubiera sido pasar a la Fase 2 o remitir el asunto al grupo de trabajo. Se había cerrado la discusión sobre el proyecto de texto propuesto mediante una votación a mano alzada antes de que su delegación hubiera tenido la oportunidad de presentar su propuesta de enmienda, que no contemplaba la posibilidad de incluir a los jefes de máquinas. Solicitó aclaración a la Oficina respecto del Reglamento de la Conferencia, el mandato de la Comisión de Organización de Labores y el procedimiento de voto.
- 268.** La Representante del Secretario General respondió señalando que no se trataba de asesoramiento jurídico. En las Comisiones, cada Grupo tenía igual número de votos, mientras que en la Conferencia, el Grupo Gubernamental tenían el doble de votos que el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar. El Presidente había comunicado la decisión de la Comisión de Organización de Labores sobre una cuestión que se le había encomendado. La Comisión de Organización de Labores había tomado su decisión basándose en los hechos presentados, la ponderación de los votos y el modo en que se habían producido los acontecimientos en el seno de la Comisión. El Presidente había esperado a disponer de una decisión fundamentada por parte de la Comisión antes de comunicarla a la Comisión de Organización de Labores.
- 269.** El miembro gubernamental del Japón no estaba plenamente satisfecho con la decisión de la Comisión de Organización de Labores y preveía que, debido a la división existente en la Comisión, surgirían problemas en relación con la futura ratificación. No obstante, su Gobierno continuaría haciendo lo posible para solucionar este difícil problema.
- 270.** El miembro gubernamental de la República de Corea propuso conservar el párrafo 12 de la norma A2.3 y apoyó al miembro gubernamental de Dinamarca.
- 271.** El miembro gubernamental de Dinamarca volvió sobre la cuestión de procedimiento, y se refirió a las Actas en las que figuraba el primer informe de la Comisión de Organización de Labores de la CTMP, inciso vi) del apartado a) Primera etapa del párrafo 18 (página 2A/5),

donde se describían los procedimientos previstos en caso de que no se alcanzase un alto grado de acuerdo sobre una cuestión. Consideraba que la Comisión debería haber pasado a la segunda etapa o haber remitido la cuestión a un grupo de trabajo.

- 272.** La Representante del Secretario General dijo que la Comisión de Organización de Labores consideraba que se había alcanzado un alto grado de acuerdo y que estaba clara la opinión que predominaba en la Comisión. Las opiniones minoritarias sólo se tomarían en cuenta en relación con el texto que podría enviarse al Comité de Redacción.
- 273.** Ante la sugerencia del Presidente, la Comisión estuvo de acuerdo en suprimir el párrafo 3 de la regla 2.3 y el párrafo 12 de la norma A2.3.

Norma A2.3 – Horas de trabajo y de descanso

Párrafo 12

- 274.** La Consejera Especial de la Comisión señaló que la disposición que figuraba en el párrafo 12 era similar a la del párrafo 3 de la regla 2.3. Explicó que las dos disposiciones no se presentaban como alternativas, de hecho habían sido propuestas por dos representantes distintos del Grupo de Trabajo de alto nivel para abordar la misma cuestión. La disposición que figuraba en la norma era, claro está, parte del Código, y por consiguiente susceptible de sufrir cambios.
- 275.** El Presidente también remitió esta cuestión a la Comisión de Organización de Labores.

Regla 2.5 – Repatriación

Párrafo 2

- 276.** El Vicepresidente de los armadores dijo que en vista de que un Grupo de Trabajo Mixto OIT/OMI estaba llevando a cabo un examen de la cuestión, era prematuro que la Comisión debatiera este punto.
- 277.** Si bien estaba a favor del texto, el Vicepresidente de la gente de mar convino en que se aguardaran las conclusiones del Grupo de Trabajo OIT/OMI.
- 278.** El Presidente señaló que el texto se dejaría entre llaves.
- 279.** El Presidente recordó que la intención original de la Comisión había sido aguardar hasta que el Grupo de Trabajo Mixto OIT/OMI hubiese tratado la cuestión que figura en el párrafo 2. Sin embargo, se informó a la Comisión que el proceso podría prolongarse más de lo que se había pensado. Tras consultar con los miembros de la Mesa, se decidió volver a someter a debate la disposición.
- 280.** El Vicepresidente de los armadores se mostró a favor de suprimir las llaves e incluir el texto de la regla 2.5 en el convenio refundido.
- 281.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo.
- 282.** La Comisión convino en suprimir las llaves y se adoptó el texto.

Norma A2.5 – Repatriación

Párrafo 6

- 283.** El Presidente propuso que el texto quedara entre llaves, tal como se había hecho con el párrafo 2 de la regla 2.5.
- 284.** El Vicepresidente de los armadores, por su parte, dijo que el texto podía tratarse en ese mismo momento, y que le correspondía a los gobiernos.
- 285.** El Vicepresidente de la gente de mar consideró que el procedimiento planteado en el texto era lógico.
- 286.** El miembro gubernamental de Noruega dijo que el párrafo debía eliminarse pues una disposición de este tipo se estipulaba en el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques (1999). La introducción del concepto de inmovilización (que figura en el texto que se estaba examinando), que podría ser decisión de un solo inspector, socavaría el Convenio mencionado *supra*. El miembro gubernamental de Dinamarca estuvo de acuerdo con la postura noruega.
- 287.** El miembro gubernamental de Liberia se mostró a favor de suprimir las llaves y conservar la disposición. En el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999, adoptado por las Naciones Unidas y la OMI (Convenio sobre Embargo Preventivo) se abordaba este punto; sin embargo, esta disposición proporcionaba una forma simplificada de recuperar los costos.
- 288.** La miembro gubernamental del Reino Unido se adhirió a la opinión del miembro gubernamental de Noruega.
- 289.** El representante de la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA) instó a que este tema se tratase en la presente Conferencia preparatoria a fin de brindar protección a la gente de mar en los decenios siguientes. Sin dicha disposición, el instrumento quedaría incompleto y carecería de fuerza. Los fondos recaudados mediante la venta judicial por lo general no alcanzaban para pagar los costos de repatriación. Además, cuando un buque naufragaba ya no era posible realizar una venta de ese tipo.
- 290.** El miembro gubernamental de Noruega señaló que el párrafo se refería a una situación en la que el costo de repatriación ya había sido pagado, y que proponía una forma en que los Miembros podían recuperar dicho costo. La preocupación de la ICMA ya se había abordado con la decisión adoptada en la disposición. Inmovilizar un buque en un puerto no contribuía necesariamente a recuperar costos.
- 291.** El Vicepresidente de los armadores puntualizó que se trataba de una cuestión que competía a los gobiernos. No era lo mismo hablar de inmovilización que de embargo de un buque. Si con arreglo al convenio los gobiernos tenían la posibilidad de embargar un buque, ello podía resultar de utilidad.
- 292.** El Vicepresidente de la gente de mar agregó que, en cualquier caso, el marino ya debía haber sido repatriado. Por lo tanto, correspondía a los gobiernos ocuparse de recuperar los costos en que se había incurrido.
- 293.** El Presidente solicitó que el Grupo Gubernamental realizara una votación a mano alzada; una gran mayoría estuvo a favor de incluir el párrafo 6.

-
- 294.** El miembro gubernamental de Noruega opinó que dicho resultado plantearía problemas tanto a los Estados de abanderamiento como a los buques. En virtud del Convenio sobre el Embargo Preventivo de Buques, un armador podía proporcionar una garantía financiera para obtener el levantamiento del embargo, lo cual no era el caso cuando se trataba de una inmovilización. No se hacía mención alguna de los procedimientos de apelación.
- 295.** El miembro gubernamental de Dinamarca propuso que si se agregaba a la disposición una referencia que tomara en consideración otros convenios internacionales, los gobiernos podrían eximirse de las obligaciones a que están sujetos en virtud del Convenio sobre el Embargo Preventivo Buques.
- 296.** La Comisión convino en que el párrafo 6 se sometiera a consideración del Comité de Redacción y que se tuviera en cuenta la propuesta formulada por el miembro gubernamental de Dinamarca.
- 297.** El Presidente presentó dos documentos nuevos. El primero era un texto propuesto por el Comité de Redacción para sustituir el párrafo 6 existente:

Habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables, todo Miembro que haya pagado los gastos de repatriación de conformidad con el presente Código podrá inmovilizar o pedir la inmovilización de los buques del armador interesado hasta que le sean reembolsados esos gastos de conformidad con el párrafo 5, apartado *a*).

El segundo documento era una modificación presentada por los miembros gubernamentales de Dinamarca y de Noruega para sustituir el párrafo 6 con el siguiente texto:

Todo Miembro que haya pagado los gastos de repatriación de conformidad con el presente Código y establecido una reclamación financiera, podrá inmovilizar, o pedir la inmovilización de los buques del armador interesado, de conformidad con las disposiciones del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999 (Convenio sobre Embargo Preventivo) y la legislación nacional correspondiente.

- 298.** El Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar se mostraron a favor del texto del Comité de Redacción.
- 299.** El miembro gubernamental de Dinamarca, al presentar la propuesta conjunta, dijo que era importante que se aplicasen reglas justas en caso de embargo de buques a efectos de recuperar el costo de la repatriación de la gente de mar. Quizás la propuesta del Comité de Redacción no era lo suficientemente contundente, pero podría incluirse una referencia al Convenio sobre Embargo Preventivo.
- 300.** El Vicepresidente de los armadores opinó que cualquier método para recuperar los costos de repatriación era aceptable, incluido el embargo.
- 301.** La miembro gubernamental del Reino Unido propuso una subenmienda que incluyese una referencia a otros instrumentos internacionales, incluido el Convenio sobre Embargo Preventivo. La miembro gubernamental de los Estados Unidos apoyó la propuesta
- 302.** La Secretaría dio lectura al texto en su versión subenmendada:

Habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables, incluido el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999 (Convenio sobre Embargo Preventivo), un Miembro que haya pagado los gastos de repatriación de conformidad con el presente Código podrá inmovilizar, o pedir la inmovilización de los buques del armador interesado hasta que le sean reembolsados esos gastos de conformidad con el párrafo 5, apartado *a*).

303. La Comisión adoptó el texto con los cambios propuestos.

Norma A2.6 – Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio

Párrafo 2

304. La Comisión convino en retirar las llaves y aprobó el texto que figura en el párrafo 2.

Regla 2.7 – Niveles de dotación

305. El Vicepresidente de los armadores propuso la supresión de la regla en su totalidad. El tema ya lo abordaba de manera eficaz la OMI, y el convenio refundido no debería incluir disposiciones que estuviesen en desacuerdo o se repitiesen en instrumentos de la OMI.

306. El Vicepresidente de la gente de mar sostuvo que esta cuestión era fundamental para el establecimiento de los requisitos mínimos en materia de trabajo decente. En la OMI las decisiones no se tomaban de forma tripartita. Además, esta disposición no obstaculizaba la aplicación de las normas de la OMI y añadía valor. Si los niveles de dotación no se trataban adecuadamente, se ponía en peligro la seguridad del buque y de la tripulación.

307. El miembro gubernamental del Japón propuso conservar el texto e insertar «en todas las condiciones operativas» para armonizar el texto con la norma A2.7 – Niveles de dotación. Los armadores apoyaron esta opinión.

308. El Vicepresidente de la gente de mar temía que con la inserción de dicha modificación se limitase la disposición sin aportar ningún valor añadido al texto.

309. El Presidente propuso conservar el texto tal y como figuraba y suprimir las llaves, y la Comisión estuvo de acuerdo. El texto fue adoptado.

Norma A2.7 – Niveles de dotación

Párrafo 1

310. El miembro gubernamental de Noruega afirmó que el texto que figuraba en la norma A2.7 planteaba algunos problemas porque el tema de la responsabilidad no quedaba claro. Correspondía al gobierno determinar cuáles eran los niveles de dotación segura y al armador qué era necesario para el funcionamiento cotidiano de un buque. Propuso que se sustituyera el texto propuesto de la norma A2.7 por el artículo 11 del Convenio núm. 180, que dice:

Artículo 11, Convenio núm. 180

1. Todo buque al que se aplique el Convenio deberá contar con una dotación suficiente, segura y eficiente, con arreglo a lo dispuesto en el documento que especifica la dotación mínima de seguridad, o en un documento equivalente, que emita la autoridad competente.

2. Al determinar, aprobar o revisar los niveles de dotación, la autoridad competente tendrá en cuenta:

a) la necesidad de evitar o de reducir al mínimo, en la medida de lo posible, el exceso de horas de trabajo, de garantizar un descanso suficiente y de limitar la fatiga; y

b) los instrumentos internacionales enumerados en el Preámbulo.

- 311.** Los miembros gubernamentales de Alemania, Dinamarca y los Países Bajos estuvieron de acuerdo y el miembro gubernamental de Ghana indicó que la propuesta merecía ser tomada en consideración.
- 312.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que la OMI sólo se ocupaba de los niveles mínimos de seguridad. Había sido preciso ampliar el artículo 11 del Convenio núm. 180, razón por la cual la Oficina había propuesto el texto actualizado que figuraba entonces en la norma A2.7.
- 313.** Los miembros gubernamentales de Brasil, China, Francia, Japón, Reino Unido, Federación de Rusia, Sudáfrica, Togo y Venezuela convinieron en conservar el texto de la norma A2.7.
- 314.** Los miembros gubernamentales de Dinamarca y Noruega reiteraron que el texto de la OIT no era lo suficientemente claro en cuanto a quién determinaba exactamente los niveles mínimos de dotación para garantizar la seguridad. Temían que se crease una situación de reglamentación excesiva. La administración tomaba en consideración la dotación segura de cada buque, pero resultaba difícil ir más allá.
- 315.** Previa consulta, la Mesa de la Comisión propuso conservar el texto del proyecto recomendado y suprimir la última oración del párrafo 1: «En particular, la tripulación asignada a las tareas de navegación y de guardia deberá ser suficiente, por lo que se refiere al número, para reforzar la guardia cuando lo exijan las condiciones de navegación». La Comisión estuvo de acuerdo. Se suprimieron las llaves y se envió el texto al Comité de Redacción.

Párrafo 2

- 316.** El miembro gubernamental de Noruega propuso que se reestructurara el párrafo 2 de forma que dijese:

Al determinar, aprobar o revisar los niveles de dotación, la autoridad competente deberá tener en cuenta la necesidad de evitar o de reducir al mínimo el exceso de horas de trabajo para garantizar un descanso suficiente y limitar la fatiga, así como los principios contenidos en los instrumentos internacionales aplicables (sobre todo los de la Organización Marítima Internacional) en materia de niveles de dotación de conformidad con el presente convenio.

- 317.** La Comisión decidió suprimir las llaves y aprobó el texto.

Pauta B2.7.1 – Solución de conflictos

Párrafo 1

- 318.** El Vicepresidente de los armadores propuso suprimir en la versión inglesa la palabra «toda» del párrafo 1. El ámbito de aplicación del texto era demasiado amplio y daría pie a que se presentaran quejas que pudieran no estar fundamentadas.
- 319.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo a favor de la supresión.
- 320.** La Comisión estuvo de acuerdo en suprimir la palabra «toda» y remitir el texto al Comité de Redacción.

321. El Comité de Redacción propuso el siguiente texto:

Todo Miembro debería establecer, o asegurarse de que existe, un mecanismo eficaz para la investigación y solución de quejas o conflictos relativos a los niveles de dotación de un buque.

322. La Comisión eliminó las llaves del párrafo 1 y adoptó el texto.

Párrafo 2

323. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que debería suprimirse el párrafo 2. Correspondería a la autoridad competente decidir la composición del mecanismo para la investigación y solución de las quejas.

324. El Vicepresidente de los armadores observó que el párrafo 2 era sólo una pauta y que la mayoría de los gobiernos acogieron favorablemente que se celebraran consultas con los interlocutores sociales.

325. En una votación a mano alzada, una gran mayoría de miembros gubernamentales se mostró a favor de mantener el párrafo. Se suprimieron las llaves y se adoptó el texto.

326. La Comisión decidió que se conservara el texto del proyecto recomendado y que se eliminaran las llaves del párrafo 2.

Regla 2.8 – [Continuidad del] [Progresión profesional y regularidad del] empleo en el sector marítimo

327. El Vicepresidente de los armadores pidió información sobre los objetivos que se perseguían en el momento de la adopción del Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145). En ninguna parte se garantizaba la continuidad y la regularidad en el sector marítimo.

328. El Vicepresidente de la gente de mar observó que aunque en el mundo se había avanzado desde 1976, fecha en que se adoptó el Convenio núm. 145, no siempre se había mejorado. En la industria marítima se seguía trabajando en condiciones de inseguridad. Seguía habiendo buenas razones para promover los principios básicos dado el carácter no reglamentado de la industria; eran esenciales las medidas destinadas a promover la industria y alentar a la gente de mar a permanecer en el mar. Estas consideraciones explicaban los motivos por los que el Grupo de la Gente de Mar se oponía a suprimir las referencias a la continuidad y la regularidad contenidas en la regla.

329. El miembro gubernamental de Canadá se refirió a la pérdida de la noción de un registro de gente de mar. En su opinión, en el mundo post septiembre 11, la necesidad de tales registros era enorme y consideró que la pauta B2.8.2 – Registro de la gente de mar debería ampliar la noción de un registro de la gente de mar para asistir en la certificación y el empleo de la gente de mar.

330. El Presidente recordó a la Comisión que el Convenio núm. 185 contenía una disposición sobre una base de datos para la gente de mar.

331. El miembro gubernamental de Noruega dijo que en su país ya no se consideraba a la gente de mar como trabajadores eventuales, por lo que las disposiciones del Convenio núm. 145 resultaban obsoletas. Noruega fomentaba una política general tendente a mantener a las personas en el empleo, pero no necesariamente en el mismo sector. Las personas deberían

poder elegir entrar o permanecer en la industria marítima. Esta regla no era adecuada, ni siquiera su título; tampoco se podían garantizar en la industria períodos mínimos de empleo. La referencia a los registros tenía su origen en el Convenio núm. 145 y en la noción de que la gente de mar debía mantenerse «disponible para el empleo»; dicha noción ya estaba desfasada. Por consiguiente, su Gobierno deseaba que se suprimiera esta referencia.

- 332.** La miembro gubernamental del Reino Unido coincidió en que había que modernizar la regla 2.8, pero consideró que había motivos para preocuparse habida cuenta del creciente déficit de personal calificado en el sector marítimo. En la regla 2.8 debería darse menos importancia a la noción de continuidad y más a la del desarrollo de competencias. El miembro gubernamental de los Estados Unidos estuvo de acuerdo con este planteamiento.
- 333.** El miembro gubernamental de Sudáfrica estuvo de acuerdo con la noción de progresión profesional pero no podía aceptar las propuestas que estipulaban períodos mínimos de empleo para la gente de mar, ni con nada que pudiera constituir una discriminación a favor de la gente de mar frente a otras categorías de trabajadores.
- 334.** Observando que parecía haber un acuerdo en centrarse en la promoción de la progresión profesional y el desarrollo de competencias en la industria y en suprimir las referencias a la regularidad y la continuidad, así como períodos mínimos de empleo, el Presidente declaró que la regla 2.8 hasta el final de la pauta B2.8.2 – Registro de la gente de mar, se remitiría al Comité de Redacción.
- 335.** El Comité de Redacción preparó un texto que comprendía la regla 2.8, así como la norma y las pautas conexas. El texto propuesto decía lo siguiente:

Sustitúyase la regla 2.8 hasta el final de la pauta B2.8.2 por el texto siguiente:

Regla 2.8 – Finalidad: Promover la progresión profesional y el desarrollo de las calificaciones y las oportunidades de empleo de la gente de mar

Los Miembros deberán contar con políticas nacionales para promover el empleo en el sector marítimo y para alentar la progresión profesional y el desarrollo de las calificaciones y más oportunidades de empleo para la gente de mar.

Norma A2.8. – Progresión profesional y desarrollo de las calificaciones y oportunidades de empleo para la gente de mar

1. Los Miembros deberán contar con políticas nacionales que alienten la progresión profesional y el desarrollo de las calificaciones y las oportunidades de empleo de la gente de mar para proporcionar al sector marítimo una mano de obra estable y competente. (C.145A2/1)

2. Las políticas deberán tener como objetivo ayudar a la gente de mar a reforzar sus competencias, sus calificaciones y su empleabilidad.

Pauta B2.8 – Progresión profesional y desarrollo de las calificaciones y oportunidades de empleo para la gente de mar

Pauta B2.8.1 – Medidas para promover la progresión profesional y el desarrollo de las calificaciones y las oportunidades de empleo de la gente de mar

1. Entre las medidas que se adopten para lograr los objetivos señalados en la norma A2.8 podrían figurar las siguientes:

- a) la celebración de acuerdos sobre progresión profesional y formación con un armador o con una organización de armadores; o
- b) disposiciones para promover el empleo mediante el establecimiento y mantenimiento de registros o listas, por categorías, de gente de mar calificada; o (C.145A3 modificado)

-
- c) promoción de oportunidades, a bordo y en tierra, para perfeccionar la formación y la educación de la gente de mar con objeto de desarrollar las calificaciones y las competencias transferibles a fin de encontrar y conservar un trabajo decente, mejorar las perspectivas individuales de empleo y adaptarse a la evolución de la tecnología y de las condiciones del mercado de trabajo de la industria marítima.

Pauta B2.8.2 – Registro de la gente de mar

1. Cuando el empleo de la gente de mar se rija por registros o listas, dichos registros o listas deberían comprender todas las categorías profesionales de la gente de mar, en la forma que determinen la legislación o la práctica nacionales o los convenios colectivos. (C.145A4/1)
2. La gente de mar inscrita en estos registros o listas debería tener prioridad para la contratación. (C.145A4/2)
3. La gente de mar inscrita en estos registros o listas debería mantenerse disponible para el trabajo en la forma que determinen la legislación o la práctica nacionales o los convenios colectivos. (C.145A4/3)
4. En la medida en que lo permita la legislación nacional, el número de trabajadores inscritos en tales registros o listas debería ser revisado periódicamente, a fin de mantenerlo en un nivel que corresponda a las necesidades de la industria marítima. (C.145A5/1)
5. Cuando sea necesario reducir el número de trabajadores inscritos en uno de tales registros o listas, deberían adoptarse las medidas del caso para impedir o atenuar los efectos perjudiciales consiguientes para la gente de mar, teniendo en cuenta la situación económica y social del país de que se trate. (C.145A5/2)

336. Además del texto del Comité de Redacción, el Presidente recordó que el miembro gubernamental del Canadá presentó una propuesta sobre la pauta B2.8.2 – Registro de la gente de mar, para añadir un nuevo párrafo. Podría contener:

- Un registro de la gente de mar, que llevaría el Estado Miembro, a efectos de establecer el contrato de enrolamiento (en el que se establecen las condiciones de empleo de una tripulación a bordo de un buque y las características generales de sus tareas).
- El diario de navegación oficial, que complementa el contrato de enrolamiento porque en él se recogen los requisitos de formación de la tripulación, los registros de los accidentes, los incidentes, los nacimientos y defunciones, las inspecciones de la cocina, los suministros de alimentos y agua, y los ascensos y descensos de categoría.
- La repatriación de la gente de mar (información sobre su situación respecto de la repatriación).
- Seguridad (expedición de los documentos de identidad de la gente de mar (Sí o no)).
- Registro centralizado (registros completos del permiso para prestar servicios en el mar, los registros individuales a los efectos de las pensiones, y, en el caso de la certificación, los registros nos permiten verificar la experiencia de las personas que solicitan certificados).
- Registro del empleo de la gente de mar.

Esta propuesta fue enviada a la Comisión de Organización de Labores, la cual propuso que la Comisión debatiera la propuesta del Comité de Redacción conjuntamente con la propuesta canadiense.

337. El Vicepresidente de los armadores propuso que el título de la regla fuera el mismo que el de la norma, según lo propuesto por el Comité de Redacción, a saber: Progresión

profesional y desarrollo de las calificaciones y oportunidades de empleo para la gente de mar.

338. La Comisión estuvo de acuerdo.

339. El Vicepresidente de la gente de mar estaba dispuesto a considerar la propuesta de Canadá, pero pensaba que en el texto inglés del párrafo 2 de A2.8 debería remplazarse «employability» por «employment opportunities».

340. El Presidente señaló que el cambio propuesto por la gente de mar significaba hacer énfasis en los empleos disponibles en el mercado y no en las competencias de la gente de mar. La Comisión estuvo a favor del cambio y lo adoptó.

341. El miembro gubernamental de los Estados Unidos deseaba saber si, tal como habían propuesto anteriormente los gobiernos, se añadiría una referencia a «la gente de mar con domicilio en su territorio». Lo apoyaron los miembros gubernamentales de los Países Bajos y de Sudáfrica.

342. La Comisión estuvo de acuerdo.

343. Se examinó la propuesta del Canadá sobre el registro de la gente de mar. Propuso que en la pauta B2.8.2 – Registro de la gente de mar, se añadiera una referencia al mantenimiento de un registro de empleo.

344. El Vicepresidente de los Armadores expresó reservas sobre la conformidad de estas consideraciones con el mandato de la OIT. La protección de datos era una cuestión delicada en las legislaciones nacionales. La utilización del registro de datos personales para otros propósitos resultaba sospechosa.

345. El Vicepresidente de la Gente de Mar propuso que la primera oración del texto enmendado diga «podrán mantener», de modo que la aplicación quede a discreción de los Estados Miembros.

346. La miembro gubernamental de los Estados Unidos coincidía con la opinión de los armadores en el sentido de que esta cuestión no formaba parte del mandato de la OIT. Esta postura contó con el apoyo de los miembros gubernamentales de Alemania, Bélgica, Países Bajos y Filipinas.

347. El Presidente decidió que la última propuesta del miembro gubernamental del Canadá no contaba con el apoyo necesario. La Comisión adoptó el texto del Comité de Redacción con tres cambios:

- se introduce el mismo título para la regla y para la norma;
- al final de la regla 2.8 se añade «con domicilio en sus territorios»;
- en el texto inglés se sustituye la palabra «empleabilidad» por «oportunidades de empleo».

Título 3. Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda

- 348.** La Consejera Especial de la Comisión explicó cómo el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel había elaborado en Nantes el texto del Título 3. Dado que todavía había algunas discrepancias sobre cuestiones de fondo, la Mesa del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel aconsejó a los representantes de los armadores y de la gente de mar que se reunieran después de Nantes para resolver las diferencias. Las decisiones que adoptara la Comisión núm. 1 de la presente Conferencia repercutirían en el Título 3, como la inclusión de una cláusula o disposición sobre el arqueo. De igual modo, el Título 3 contenía disposiciones de gran importancia para el diseño y tamaño de los buques, que tendrían consecuencias para la Comisión núm. 1.
- 349.** Antes de iniciar la discusión, el Presidente recordó que en la sesión anterior se había acordado que se pediría a la Oficina que buscara una ubicación adecuada para el texto sobre cuestiones relativas a la construcción en el Título 3. Solicitó a la Comisión que confirmase que el Comité de Redacción se encargaría de esto y no la Oficina. Así se convino.
- 350.** La Comisión utilizó un documento informal preparado por la Oficina en el que se incorporaban las propuestas del Grupo de Trabajo.
- 351.** El Vicepresidente de los armadores confirmó las cifras propuestas. En el párrafo 9 [8bis] de la pauta B3.1.5 – Camarotes, completó la frase añadiendo «7,5 m² para los oficiales de menor rango y 8,5 m² para los oficiales de rango superior».
- 352.** La gente de mar expresó su apoyo a la propuesta.

Regla 3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento

Párrafo 3

- 353.** El Vicepresidente de los armadores aceptó el texto y propuso que se añadiese «y servicios de esparcimiento» después del término «alojamiento».
- 354.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con el texto y apoyó la inserción propuesta por el Vicepresidente de los armadores. El texto fue adoptado en su versión enmendada.
- 355.** La miembro gubernamental de los Países Bajos, en su calidad de Presidenta del Grupo de Trabajo encargado de examinar las cifras relativas a la altura libre y al arqueo en esta disposición, informó a la Comisión que se habían discutido todas las cifras correspondientes de la norma A3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento, de la Pauta B3.15 – Camarotes, y de la Pauta B3.1.7 – Instalaciones sanitarias. Se había convenido proponer que todos los párrafos que incluían dichas cifras prescriptivas en el Código B (a saber, las pautas) deberían transferirse al Código A (a saber, la norma). Se hizo una excepción con las disposiciones de la pauta B3.1.6 – Comedores, que se propuso mantener como pauta (en el Código B). Aún faltaban algunos detalles, y las discusiones habían desembocado en propuestas de nuevo texto, en particular en relación con la superficie de alojamiento y los dormitorios para la gente de mar. Se convino en que la Presidenta del Grupo de Trabajo debía presentar únicamente las cifras sobre las que hubiese acuerdo; el texto escrito se discutiría cuando estuviese disponible.

Norma A3.1, párrafo 5, a): la altura libre mínima autorizada no debería ser inferior a 203 cm.

Pauta B3.1.5, párrafo 4: en relación con la superficie mínima disponible para cada marino en los camarotes, se hicieron las siguientes propuestas para tres tamaños de buque:

Buques de menos de 3.000 toneladas brutas: 4,50 m²;

Buques de 3.000 a 10.000 toneladas brutas: 5,50 m²;

Buques de más de 10.000 toneladas brutas: 7,00 m²;

Pauta B3.1.5, párrafo 5: la superficie disponible por persona de los camarotes de la gente de mar y que ocuparán dos marinos será como mínimo de 3,5 m². En los cargueros, no se asignarán más de dos literas por camarote en buques de menos de 3.000 toneladas brutas. Este punto debería figurar de forma explícita en el texto.

Pauta B3.1.5, párrafo 6: en los buques de pasajeros, la superficie de los camarotes de los marinos que no realicen las funciones de los oficiales será de:

a) 4,25 m²;

b) 7,50 m²;

c) 11,50 m²;

d) 14,50 m²;

Se propuso un nuevo apartado *e)* para tratar la situación siguiente: Cuando más de cuatro personas compartan un camarote en buques destinados a actividades especiales y buques escuela, la superficie mínima por persona será de 3,60 m².

Pauta B3.1.5, párrafo 8: la superficie mínima por persona en esta situación es la siguiente:

Buques de menos de 3.000 toneladas brutas: 7,50 m²;

Buques de 3.000 a 10.000 toneladas brutas: 8,50 m²;

Buques de más de 10.000 toneladas brutas: 10,00 m².

Asimismo, no se aborda la cuestión del alojamiento de los marinos que realizan las funciones de oficial en buques de pasajeros. El grupo de trabajo propuso que se insertara un párrafo suplementario en el que se abordara este punto, pero ello se dejó a criterio de la Comisión.

Pauta B3.1.5, párrafos 17 y 20: se debían examinar juntas las cuestiones relativas a un cajón (párrafo 20) y un espacio amplio en un armario (párrafo 17). El espacio amplio mínimo en un armario para cada ocupante debería ser de: 475 litros, y ese espacio podía comprender un cajón.

Pauta B3.1.6 – Comedores, párrafo 3: en buques distintos de los de pasajeros, la superficie mínima de los comedores de los marinos debería ser de 1,5 m² por persona. Este párrafo debería conservarse en el lugar que ocupa en la presente pauta.

Pauta B3.1.7 – Instalaciones sanitarias, párrafo 1: un retrete y una bañera y/o ducha para cada grupo de seis personas como máximo.

Párrafo 8, d): no más de cuatro personas.

El mandato inicial del grupo de trabajo consistía en establecer cifras acordadas. La Comisión decidió que el mandato de los grupos de trabajo fuese ampliado para que presentase un borrador de texto que se sometería a discusión de la Comisión.

- 356.** El Vicepresidente de los armadores señaló un error en la propuesta de que cada ocupante dispusiese de cajones separados. La medida recomendada por los armadores había sido de 475 litros de capacidad, y de 500 litros si comprendía un cajón. Habida cuenta que ahora el mandato incluía la preparación de un borrador de texto, el Grupo de los Armadores examinaría fundamentalmente el apartado *h)* del párrafo 5 de la norma, a efectos de la flexibilidad en relación con las literas múltiples, los camarotes y cuestiones similares.
- 357.** El Vicepresidente de la gente de mar coincidió con esa opinión y agregó que era importante que las cifras que figuraban en el informe se insertaran en la Parte A. Se había llegado a un acuerdo fundamentado acerca del tema del arqueo bruto. Puesto que los derechos de arqueo siempre planteaban graves problemas al sector, debía examinarse la posibilidad de exenciones para ciertos casos. Los armadores soportaban presiones financieras en ese sentido. La gente de mar pasaba períodos cada vez más prolongados en el mar y a bordo de los buques, y las posibilidades de abandonar el buque estaban limitadas por unas exigencias de seguridad cada vez mayores. También crecía la presión en los marinos mientras estaban a bordo. De allí la importancia de abordar sus necesidades de alojamiento.
- 358.** El miembro gubernamental del Japón no estuvo de acuerdo con la decisión de desplazar la Parte B a la Parte A, y pidió que se aplicase una flexibilidad similar a la mostrada respecto del alcance de las cláusulas de exención previstas en el párrafo 9 de la pauta B3.1.5 – Camarotes.
- 359.** El miembro gubernamental de Dinamarca, refiriéndose al arqueo límite prescrito en la pauta B3.1, daba por sentado que se había acordado que fuesen 3.000 toneladas brutas, pues el Grupo de Trabajo sólo había tenido en cuenta las cifras que figuraban entre corchetes, y no las del párrafo 9.
- 360.** El Presidente explicó que esos detalles se discutirían una vez que el borrador del texto estuviese disponible.

Norma A3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento

Párrafo 2, a)

- 361.** El Vicepresidente de los armadores señaló que el apartado *a)* del párrafo 2 era redundante, dado que la regla 4.3 ya abordaba la cuestión y que no era necesaria ninguna referencia cruzada.
- 362.** El Grupo de la Gente de Mar prefería tomar una decisión una vez se conocieran las conclusiones de las discusiones sobre la regla 4.3, y propuso que esta disposición se dejase de lado hasta que se haya avanzado más en las discusiones sobre el Título 4.
- 363.** El Presidente indicó en esta disposición se trataba el mismo que en el párrafo 5, *t)*.

364. El Vicepresidente de los armadores habría preferido que se suprimiese esta disposición, pero a la luz de las observaciones de la gente de mar que constaban en acta y de su solicitud de que se considerara más tarde el párrafo 5, *t*) que se acababa de examinar, estuvo de acuerdo en suprimir las llaves.

365. La gente de mar estuvo de acuerdo y se suprimieron las llaves en esta disposición.

Párrafo 2

366. El Vicepresidente de los armadores se mostró a favor de retirar los corchetes que contenían la frase «en la medida en que sea factible» que figuraba en el párrafo 2.

367. El Vicepresidente de la gente de mar indicó que el significado de «en la medida en que sea factible» no estaba claro. ¿Significaba «en caso de que fuese factible» o «tan pronto como fuese factible»? En otra parte del proyecto recomendado figuraban disposiciones en el sentido de que cuando no existiesen organizaciones de gente de mar, se podría consultar a otras organizaciones. Solicitó orientación sobre esta cuestión.

368. La Consejera Especial de la Comisión recordó que gran parte del texto se había negociado en abril de 2004. No podía formular observaciones concluyentes al respecto, pero entendía que significaba «tan pronto como fuese factible», aunque sin concretar un límite de tiempo.

369. El Vicepresidente de la gente de mar consideraba que el significado era «tan pronto como fuese factible» y convino en que el texto podía redactarse en consecuencia.

370. Una votación a mano alzada reveló que una mayoría de los miembros gubernamentales se mostraban a favor de conservar «en la medida en que sea factible». La Comisión suprimió los corchetes que rodeaban dicha expresión.

Párrafo 4

371. El Vicepresidente de los armadores se mostró a favor de suprimir los corchetes de esta disposición.

372. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo.

373. La Consejera Especial de la Comisión dijo que, en relación con el apartado *c*) del párrafo 4, las palabras «el ruido y las vibraciones, y otros factores ambientales en el lugar de trabajo» debían haber figurado entre llaves (tal como se indicaba en la lista de comentarios). En la reunión celebrada en Nantes, el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel había recomendado actualizar el proyecto de instrumento incluyendo esos factores; también existía la posibilidad de transferir la disposición al Título 4.

374. El miembro gubernamental de China explicó que su Gobierno atribuía una importancia considerable al ruido y las vibraciones en los buques. Si se conservaba esa disposición en el Título 3, correspondía aplicar una cláusula de derechos adquiridos respecto de los buques existentes en virtud de la cual no se les exigiría cumplir con esas disposiciones. Sin embargo, si se transfería la disposición al Título 4, también se aplicaría a los buques existentes. Propuso incluir una disposición en el proyecto recomendado mediante la cual se eximiera a los buques existentes de dicha exigencia.

375. El Presidente señaló que tanto la Comisión núm. 2 como la Comisión núm. 3 estaban tratando la cuestión. Ambas comisiones habían establecido contactos, y se esperaba que la Comisión núm. 3 formulara una propuesta para desplazar del Título 4 al Título 3 las

disposiciones en las que se tratara esta cuestión, sobre la base de la cláusula de derechos adquiridos.

376. La miembro gubernamental de los Estados Unidos informó de que el Grupo Gubernamental estaba de acuerdo en que se eliminaran los corchetes del párrafo 4. También había propuesto que se suprimieran las palabras «en el lugar de trabajo» del apartado c). El miembro gubernamental de Alemania se hizo eco de esa propuesta.

377. Se suprimieron las palabras «en el lugar de trabajo».

Párrafo 5, a)

378. El Vicepresidente de los armadores propuso que en las líneas 1 y 2 de la versión inglesa se insertara la palabra «clear» antes del término «headroom», modificación que no es pertinente para la versión en español, que se suprimiera la cifra 208 que figuraba entre corchetes y que se eliminaran los corchetes que encerraban la cifra 198, de modo tal que se leyera sencillamente «198 centímetros;».

379. El Vicepresidente de los armadores aceptó la propuesta relativa a la inserción del término en la versión inglesa que no afecta a la versión en español pero se mostró a favor de conservar la primera cifra, esto es, «208 centímetros;».

380. El Presidente del Grupo Gubernamental indicó que en su Grupo no había consenso al respecto; correspondía a los interlocutores sociales llegar a un acuerdo.

381. El Vicepresidente de los armadores dijo que en el texto recomendado también era preciso establecer otros parámetros y umbrales, y propuso que se sometieran a consideración de un grupo de trabajo.

382. La Comisión constituyó un grupo de trabajo formado por dos representantes del Grupo de los Armadores, dos del Grupo de la Gente de Mar, y los miembros gubernamentales de la República de Corea, Japón, Países Bajos y Reino Unido. El grupo de trabajo estaría presidido por la miembro gubernamental de los Países Bajos y se ocuparía de todos los asuntos tratados en la norma A3.1 relativos a la altura libre y el arqueo.

383. La Presidenta del Grupo de Trabajo encargado de las cifras y medidas del Título 3 pidió que se extendiera su mandato a fin de establecer un umbral para la superficie de los dormitorios en buques de carga de entre 3.000 y 10.000 toneladas de arqueo bruto y en otros buques de carga de más de 10.000 toneladas de arqueo bruto. El Grupo de Trabajo también deseaba discutir si las cifras debían ubicarse en la Parte A o en la Parte B del Código. La Comisión aceptó ampliar el mandato del Grupo de Trabajo.

384. Se convino en retirar los corchetes y confirmar la cifra «203» en el texto original del proyecto.

385. El Presidente observó que los puntos que se habían pasado de la Parte B a la Parte A eran los representados por letras de la *u*) a la *y*) en el documento del grupo de trabajo.

386. Estuvieron de acuerdo en que en el apartado *u*), el texto incluiría un lavabo para los marinos:

- u*) como mínimo, todos los buques deberán disponer, en algún lugar adecuado, de un retrete, un lavabo y una bañera y/o ducha por cada grupo de seis personas como máximo, si éstas no disponen de instalaciones individuales.

387. El miembro gubernamental del Japón propuso que en el apartado *u)*, después de «instalaciones individuales» se insertase el texto siguiente: «En el caso de buques dedicados a actividades especiales, las autoridades competentes podrán permitir un mayor número de gente de mar, tal y como prevé esta disposición».

388. Tras las discusiones sobre esa cuestión, la Comisión adoptó la propuesta del grupo de trabajo.

Párrafo 5, e)

389. El Vicepresidente de los armadores propuso suprimir el texto encerrado entre corchetes [que renueve el aire] que figuraba en el párrafo 5, *e)*. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo. Se suprimió el texto que figuraba entre corchetes.

390. El Vicepresidente de los armadores propuso que se suprimieran las llaves que encierran el texto «así como en todo cuarto de radio separado y en toda sala de control central de máquinas» que figuraban en el mismo párrafo. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo. Se suprimieron las llaves.

Párrafo 5, h)

391. Tuvo lugar una discusión en la que se puso de manifiesto que el texto recomendado no reflejaba los textos que habían acordado previamente los interlocutores sociales, y no estaba claro si el propósito de los textos que figuraban entre corchetes era expresar alternativas o indicar que se trataba de cuestiones diferentes.

392. La Consejera Especial de la Comisión explicó que era necesario adoptar decisiones sobre los siguientes puntos: *a)* si se iban a formular exenciones o excepciones a las disposiciones del párrafo 5, *h)*; *b)* en caso de que se aplicasen a los buques de menos de 3.000 toneladas de arqueo bruto, entonces tendría que tratarlas, entre otros, el grupo de trabajo establecido para considerar cuestiones relacionadas con el tamaño de los buques, y *c)* si el texto entre llaves relativo a los buques especializados o los buques que se utilicen para la formación se refería a dos cuestiones diferentes (y no constituían dos alternativas), entonces la cuestión que se planteaba sería si las exenciones deberían aplicarse a los buques especializados o a los buques que se utilicen para la formación.

393. El miembro gubernamental de China propuso sustituir el párrafo 5, *h)* por el siguiente:

En buques distintos de los de pasajeros, se proporcionará un dormitorio individual a cada marino, en el caso de:

1. los buques de menos de 3000 toneladas de registro bruto;
2. los buques dedicados a actividades especiales;
3. los remolcadores;
4. los buques de alta velocidad, y
5. los buques dedicados a travesías cortas que hacen posible que los marinos vayan a sus casas o utilicen instalaciones comparables durante una parte del día.

La autoridad competente puede eximir de estos requisitos, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.

394. El miembro gubernamental de China consideraba que, dado que muchos marinos que trabajaban en buques que realizaban travesías cortas vivían en tierra, esta cláusula no se les aplicaba.

-
- 395.** La Comisión no dio su apoyo a esta propuesta.
- 396.** El miembro gubernamental del Japón propuso a la Comisión que se sustituyera la expresión «buques especializados o buques que se utilicen para la formación» por «o buques especiales construidos con arreglo a las disposiciones del Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales adoptado por la Organización Marítima Internacional en 1983 y sus versiones posteriores (a los que se hace referencia más adelante como «buques destinados a actividades especiales»).
- 397.** El Vicepresidente de los armadores consideraba que los buques de formación quedaban incluidos por definición entre los buques destinados a actividades especiales, por lo que su Grupo apoyaba la propuesta del miembro gubernamental del Japón.
- 398.** El Vicepresidente de la gente de mar prefería el término «buques destinados a actividades especiales», que abarcaba también a los buques de formación. No se precisaban camarotes para los marinos que no vivían a bordo.
- 399.** El miembro gubernamental del Reino Unido consideraba que la propuesta del miembro gubernamental del Japón aportaba claridad. El miembro gubernamental de Francia también apoyaba la propuesta.
- 400.** El miembro gubernamental de Noruega no apoyaba la propuesta del miembro gubernamental del Japón y prefería la propuesta original. El problema que se planteaba a Noruega era de carácter más formal ya que Noruega no había ratificado el Código de la OMI y, por consiguiente, no estaría vinculada por este instrumento.
- 401.** El Vicepresidente de los armadores propuso un nuevo texto que aportaría flexibilidad. Cuando se encontraban a bordo cadetes y alumnos, eran frecuentes los casos en que más de dos personas compartían un camarote. El texto propuesto era el siguiente:
- En los buques que no sean de pasajeros, no estén destinados a actividades especiales, o cuyo registro bruto sea inferior a 3000 toneladas, se proporcionará un dormitorio individual a cada marino. La autoridad competente puede permitir, por un período determinado y previo acuerdo con los interlocutores sociales, el alojamiento en camarotes con varias literas para los cadetes, los alumnos, los supernumerarios y para proceder a los relevos. Con la excepción de las categorías de buque arriba mencionadas, no habrá bajo ninguna circunstancia más de dos marinos ocupando un mismo camarote.
- 402.** El Vicepresidente de la gente de mar no apreciaba ninguna diferencia entre los buques destinados a actividades especiales y los buques de formación. No se oponía al texto pero consideraba que sería más apropiado incluirlo en las pautas. Dado que no suscitaba controversia, podía incluirse en el informe y en los comentarios y examinarse de nuevo posteriormente.
- 403.** La Comisión acordó eliminar las llaves del párrafo 5, *h*) e incluir la propuesta del miembro gubernamental del Japón. El Presidente recordó a la Comisión que ello afectaría al párrafo 5, 1) de la norma A3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento, que se refería a los buques destinados a actividades especiales.

Párrafo 5, l)

- 404.** Al igual que con el párrafo 5, *h*) de la norma A3.1, en la discusión se puso de manifiesto que el texto que figuraba entre llaves en el párrafo 5, *l*) no recogía las posiciones acordadas entre los interlocutores sociales, en particular en lo que respecta a lo que constituían buques especializados, buques que se utilicen para la formación y buques escuela especializados.

Párrafo 5, m) bis

- 405.** En lo que respecta a la enfermería, se propuso insertar un nuevo texto entre *m)* y *n)* que dice:

m) bis. todos los buques{ que lleven [15] o más marinos a bordo y que efectúen una travesía de más de tres días} deberán disponer de una enfermería independiente que se utilice exclusivamente con fines médicos. (C.164A11/9 modificado) La autoridad competente podrá exceptuar de este requisito a los buques dedicados al cabotaje. (C.164A11/1) Al dar su aprobación a una enfermería independiente a bordo, la autoridad competente deberá velar por que, con buen o mal tiempo, se pueda acceder fácilmente a la enfermería y por que sus ocupantes puedan estar alojados cómodamente y recibir una atención rápida y adecuada.

Previa discusión en la Comisión, se llegó a la conclusión de que la Comisión núm. 3 no había finalizado las labores sobre este punto, y que esta Comisión podría tratar el texto que figuraba entre llaves y colocar este punto en la Norma A3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimientos.

- 406.** El Vicepresidente de los armadores deseaba añadir al comienzo del texto entre paréntesis las palabras «en buques que tengan un arqueo bruto igual o superior a 10.000 toneladas, y», y después de la palabra «independiente» la palabra «designada» y que se suprimiera la palabra «exclusivamente» después de la palabra «utilice».

- 407.** El Presidente señaló que había acuerdo con respecto al texto propuesto, con la modificación efectuada por los armadores, cuya redacción sería la siguiente:

Todos los buques que efectúen una travesía de más de tres días que tengan un arqueo bruto igual o superior a 10.000 toneladas, o que lleven 15 o más marinos a bordo deberán disponer de una enfermería independiente y así designada que se utilice con fines médicos.

- 408.** El miembro gubernamental de la República de Corea pidió una aclaración sobre la categoría de buques a las que esto se refería, argumentando que la aplicación de la disposición podría ampliarse con esa formulación. La Consejera Especial volvió a leer el texto propuesto con las modificaciones introducidas por los armadores.

- 409.** El miembro gubernamental del Japón recordó que previamente se había dicho que este párrafo se había examinado en la Comisión núm. 3 desde el punto de vista de la atención médica, ya que originalmente figuraba en el Convenio núm. 164. En este caso se trataba de la estructura de los buques, y recordó que se había acordado que no se volvería a abrir la discusión. Los cambios propuestos por los armadores harían que fuera difícil para su Gobierno aceptar la disposición.

- 410.** El Presidente informó de que uno de los interlocutores sociales había descubierto que el número de marinos no se había discutido en la Comisión núm. 3, razón por la cual el tema volvía a plantearse en esta Comisión.

- 411.** El Vicepresidente de la gente de mar confirmó la explicación del Presidente. El Grupo de la Gente de Mar había deseado que se fijara un número de marinos inferior a los 15 propuestos, pero consideraba que todo buque de más de 10.000 toneladas de arqueo bruto donde no faltaba espacio debería tener una enfermería.

- 412.** El miembro gubernamental del Japón consideraba que si se iba a modificar de esta manera el contenido esencial del párrafo sacado del Convenio núm. 164, se requeriría la presencia de personal médico a bordo. El número de marinos enfermos o heridos había disminuido en Japón desde la adopción del Convenio núm.164, en 1987, y su entrada en vigor en

1991; por lo tanto, sería difícil convencer al Parlamento de Japón acerca de la necesidad de incluir esta disposición.

413. El Presidente señaló que la propuesta mantenía la obligación en el presente Convenio de contar con un espacio independiente en el que los marinos puedan recibir tratamiento médico en los buques con 15 marinos o más, y en los buques con un arqueo bruto igual o superior a 10.000 toneladas que efectúen travesías de más de tres días de duración. Se trataba de una cuestión relativa a la construcción del buque, y no de una cuestión médica. En el informe se haría referencia a las cuestiones planteadas en relación con esto. Sugirió que se mantuviese el texto propuesto por los interlocutores sociales, y que en el informe se hiciera referencia a las cuestiones examinadas.

414. El miembro gubernamental de la República de Corea aceptó la propuesta del Presidente.

415. Se adoptó el texto propuesto, pero posteriormente se suprimió en la sesión plenaria.

416. El Vicepresidente de la gente de mar preguntó si «15» era la cifra correcta.

417. El miembro gubernamental del Japón señaló que la Comisión núm. 3 había decidido por unanimidad la cifra «15», de modo que no había razón para reabrir el debate en esta Comisión. Esto suscitó el apoyo de la miembro gubernamental del Reino Unido que había participado en la Comisión núm. 3 en el momento de discutirse ese punto.

418. El Vicepresidente de la gente de mar aceptó esa decisión, pero señaló que había muchos buques que tenían una tripulación que contaba con menos de 15 miembros, como por ejemplo los pequeños portacontenedores. En esos casos, si los miembros de la tripulación resultaban heridos no habría instalaciones especiales para brindarles atención médica especializada.

419. Tras previa consulta a los miembros de la gente de mar de la Comisión 3, el Vicepresidente de la gente de mar señaló que la cifra de 15 marinos no había quedado establecida y que no se había votado al respecto. Solicitó que se volviese sobre ese punto en la plenaria. Los interlocutores sociales estuvieron de acuerdo en reunirse de manera informal para discutir la cuestión.

420. Posteriormente, se aclaró que la Comisión núm. 3 había decidido mantener la norma A4.1, párrafo 4, *a*) relativa a la enfermería en el Título 4 y trasladar los párrafos 1 a 4 de la pauta B4.1.1 al Título 3.

Párrafo 5, n)

421. La Comisión convino en suprimir las llaves que figuran en esta disposición.

Párrafo 5, o)

422. La Comisión convino en suprimir las llaves que figuran en esta disposición.

Párrafo 5, p)

423. El Vicepresidente de los armadores expresó su deseo de que se suprimiese el texto que figuraba entre corchetes; y propuso que se insertara «o comunes» después de «separados».

424. El Vicepresidente de la gente de mar recordó los amplios debates que habían tenido lugar sobre este tema en relación con la pauta B3.1.6 – Comedores. El contenido del párrafo 5, *p*) de la norma A3.1 era coherente con la pauta que lo acompaña.

-
- 425.** La Comisión estuvo de acuerdo en suprimir los corchetes del párrafo 5, *p*), así como la propuesta de los armadores. El pasaje que figuraba anteriormente entre corchetes quedaba como sigue: «cuando proceda, deberán facilitarse comedores separados o comunes».

Párrafo 5, s)

- 426.** La Comisión convino en suprimir los corchetes en esta disposición.

Párrafo,5, t)

- 427.** El Vicepresidente de los armadores propuso que se desplazara esta disposición al Título 4, ya que se trataba de una cuestión relacionada con la salud y la seguridad.
- 428.** El Vicepresidente de la gente de mar preguntó si se trataba de una cuestión relacionada con la salud y la seguridad o una cuestión relativa al alojamiento. Las cuestiones que tenían que ver con la construcción de los buques se encontraban en el Título 3, y las relativas a la protección de la salud y la seguridad en el Título 4. A juicio de su Grupo, el párrafo 5, *t*) se refería a las instalaciones, y la única cuestión que se planteaba era si era el lugar más adecuado. Deseaba que se volviera a considerar el asunto.
- 429.** El Presidente propuso que se suprimieran las llaves en esta disposición y constaron en acta las observaciones de la gente de mar. El Grupo de los Armadores estuvo de acuerdo y se suprimieron las llaves.

Párrafo 6

- 430.** El Vicepresidente de la gente de mar se mostró partidario de eliminar las llaves de ese párrafo, pero estimó que el texto entre corchetes («, en lugares adecuados) era innecesario y debería suprimirse.
- 431.** El Grupo de la Gente de Mar estuvo de acuerdo, y así convino la Comisión.

Párrafo 7

- 432.** El Vicepresidente de los armadores indicó que el texto propuesto no era el correcto. Los interlocutores sociales habían acordado un texto que en dos lugares era distinto del que la Comisión tenía ante sí: la frase «en condiciones adecuadas de habitabilidad» debería ir entre corchetes, y los términos «y seguridad» (entre llaves) deberían suprimirse junto con las llaves. Por lo que para los armadores, en este párrafo se trataba únicamente de suprimir la expresión «en condiciones adecuadas de habitabilidad» que se encontraba entre llaves, y que encontraban incomprensible.
- 433.** El Vicepresidente de la gente de mar se mostró de acuerdo con el Vicepresidente de los armadores en relación con el texto acordado previamente por los interlocutores sociales. Su Grupo aceptó la supresión de «y seguridad». Sin embargo, los términos «en condiciones adecuadas de habitabilidad» describían un alojamiento que no sólo estaba limpio y en buen estado (condiciones que era posible lograr a bordo), sino que también permitía a la gente de mar vivir decentemente. No cabe duda de que la intención en este caso añadía valor, aunque el modo de expresarlo pudiese requerir un examen más detenido.
- 434.** El Vicepresidente de los armadores opinaba que la noción se prestaba a múltiples interpretaciones, en particular en distintas partes del mundo. No obstante, en aras de llegar a un compromiso, su Grupo se mostró dispuesto a retirar los corchetes de «en condiciones adecuadas de habitabilidad».

-
435. Se acordó suprimir los corchetes de «en condiciones adecuadas de habitabilidad» en el párrafo 7.

Párrafo 9

436. El Vicepresidente de los armadores propuso la supresión de la última oración «Entre dichos motivos no se podrán invocar consideraciones financieras», y aceptó la eliminación de las llaves que incluían el resto del texto.
437. El Vicepresidente de la gente de mar consideró arriesgado suprimir la última oración, puesto que daría pie a aludir a consideraciones financieras en todos los casos. Y si había consideraciones financieras, éstas se tendrían que explicar. Se trataba de adoptar un enfoque razonable y, si existían motivos válidos, incluidos motivos de orden financiero, consultar cuáles eran y llegar a una solución. Propuso «Dichos motivos pueden incluir consideraciones de tipo financiero tras previa consulta entre armadores y gente de mar».
438. El Vicepresidente de los armadores señaló que la propuesta de la gente de mar consistía en texto nuevo, y que quería que la Oficina explicase ante la Comisión el texto escogido.
439. La Consejera Especial de la Comisión explicó que el texto del Título 3 era el resultado de un largo proceso de negociación. Tal y como se explicaba en la Lista de comentarios, posterior a la reunión de Nantes, se habían celebrado más negociaciones entre los interlocutores sociales a fin de adelantar el texto para la Conferencia. No obstante, la premura en el tiempo había impedido que la Oficina incorporase al texto que la Comisión tenía ante sí todos los cambios negociados, y los pasajes de que se trataba estaban señalados con llaves en el Proyecto recomendado. La intención de la Oficina había sido redactar una cláusula que dispusiese que cualquier excepción o dispensa debería obedecer a motivos válidos claros que no fuesen financieros. La Oficina había optado por ese formato para evitar tener que insertar la misma cláusula después de cada disposición a la que hacía referencia.
440. El Vicepresidente de la gente de mar propuso la supresión de la última oración porque hacía referencia a los «motivos válidos» justo antes en la disposición.
441. El Vicepresidente de los armadores estuvo de acuerdo con esa propuesta. Seguidamente propuso la supresión de la palabra «particulares» en la tercera línea.
442. El Vicepresidente de la gente de mar opinó que la palabra «particulares» era necesaria, puesto que era necesario saber de qué circunstancias se trataba.
443. El Vicepresidente de los armadores estuvo de acuerdo en conservar la palabra «particulares».
444. Dado que los interlocutores sociales habían convenido en suprimir la última oración del párrafo 9, el Presidente señaló que se suprimían las llaves del párrafo 9, así como la última oración.
445. El miembro gubernamental del Reino Unido temía que el párrafo 9 socavara las disposiciones relativas a la equivalencia substancial que figuraban en los artículos, puesto que admitía exenciones que no se ajustaban al simple concepto de equivalencia de fondo.
446. El Vicepresidente de la gente de mar explicó que su intención no había sido distanciarse del concepto de equivalencia substancial, se trataba de los principios básicos de la disposición y de cómo podían cumplirse de otro modo.

-
447. El Grupo de los armadores se mostró de acuerdo con las inquietudes del miembro gubernamental del Reino Unido.

Pauta B3.1.3 – Calefacción

Párrafo 2

448. En respuesta a una solicitud de explicación técnica sobre el hecho de que el vapor no debería utilizarse como medio para el transporte de calor, formulada por el Vicepresidente de los armadores, el miembro gubernamental de la República de Corea explicó que existía la posibilidad de escapes, lo cual afectaría a los espacios de alojamiento. Señaló asimismo que se debería utilizar la expresión «transmisión de calor» y no «transporte de calor». Esto recibió el apoyo del Grupo de la Gente de Mar.
449. La Comisión decidió suprimir los corchetes que rodeaban el texto del párrafo 2, y sustituir el término «transporte» por «transmisión».

Pauta B3.1.5 – Camarotes

Párrafo 2

450. El Vicepresidente de los armadores propuso que se suprimiesen los corchetes del párrafo 2, y que se eliminasen las palabras «en la medida de lo factible».
451. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo.
452. Se decidió suprimir los corchetes del párrafo 2 y las palabras «en la medida de lo factible».

Párrafo 4

453. El Vicepresidente de los armadores se mostraron a favor de suprimir las llaves.
454. La gente de mar se mostró de acuerdo.
455. La Comisión decidió suprimir las llaves y mover el párrafo a la norma.

Párrafo 5

456. La Comisión aprobó el texto propuesto y estuvo de acuerdo con desplazar a la norma.

Párrafo 6

457. El miembro gubernamental de la Federación de Rusia observó que la referencia formulada en la última oración del párrafo 4 en relación con que la autoridad competente podría permitir que se redujese la superficie de alojamiento por marino en los buques de pasajeros y los buques destinados a actividades especiales y buques de menos de 3.000 toneladas de arqueo bruto no concordaba con el apartado a) del párrafo 6, en el que se estipulaba una superficie mínima por persona.
458. El miembro gubernamental de la República de Corea consideró que todos los párrafos en los que figuraban cifras relativas al alojamiento deberían permanecer en la Parte B del Código (pautas).

459. El miembro gubernamental del Reino Unido discrepó; consideraba que era necesario consignar una indicación muy clara acerca de la medida de los camarotes, especialmente en el caso de tratarse de un cambio de bandera. Los párrafos en cuestión deberían ser desplazados a la Parte A del Código. Coincidió con el miembro gubernamental de la Federación de Rusia en que había una incongruencia entre los párrafos 4 y 6: en el párrafo 4 se alentaban los camarotes individuales, pero era posible que los requisitos estipulados en el párrafo 6, *a*) junto con los del párrafo 4, *c*) no ayudaran a que los marinos obtuviesen camarotes individuales. Propuso que se suprimiese el párrafo 6, *a*).

460. Los armadores y la gente de mar se mostraron a favor de esa iniciativa.

461. Se suprimió el párrafo 6, *a*) y la Comisión acordó que este párrafo debía trasladarse a la norma.

Párrafo 8

462. Tanto el Grupo de los Armadores como el Grupo de la Gente de Mar estuvieron de acuerdo en conservar el párrafo 8 en su totalidad.

463. En vista del gran número de pequeños buques que navegan cerca del Japón, el miembro gubernamental de ese país propuso que las primeras cifras del párrafo 8 fueran las mismas que figuraban en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133), donde en el párrafo 8, *a*) se consignaba 6,5 m² y en el párrafo 8, *b*), 7,5 m².

464. Los miembros gubernamentales de China y la República de Corea manifestaron su acuerdo.

465. El miembro gubernamental del Reino Unido discrepó con la propuesta del Japón, y recordó que esas cifras habían sido negociadas por el Grupo de Trabajo. Los miembros gubernamentales de Alemania, Francia y Noruega se hicieron eco de esa opinión.

466. El Vicepresidente de los armadores y el Vicepresidente de la gente de mar confirmaron que las cifras habían sido convenidas por los interlocutores sociales.

467. El Presidente observó que había una pequeña mayoría de miembros gubernamentales que apoyaban las cifras propuestas. Por este hecho, el texto propuesto de párrafo 8 fue aceptado y desplazado a la Parte A del Código.

Párrafo 8bis

468. El miembro gubernamental de los Países Bajos, Presidente del Grupo de Trabajo, resumió la discusión sobre las superficies con arreglo a lo dispuesto en el párrafo. Los interlocutores sociales habían sugerido 7,50 m² para los oficiales de menor rango y 8,5 m² para los oficiales de rango superior. No obstante, era necesario definir las expresiones «menor rango» y «rango superior». Cabía definir la expresión «rango superior» como la dirección o los jefes de departamento. Se precisaba un concepto coherente que pudiera aplicarse en todo el mundo, pero el Grupo de Trabajo no había llegado a una definición definitiva que fuera práctica. Era importante encontrar una definición antes de la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo. Era necesario aumentar las labores entre las reuniones.

469. El Presidente, tras consultar con la Mesa de la Comisión, propuso que se insertara la cifra de 8,50 m². La Comisión estuvo de acuerdo y tomó nota de que quedaban sin resolver la definición de «oficiales de menor rango» y la asignación de 7,50 m² propuesta por los

armadores para los «oficiales de menor rango» se llegó a un acuerdo sobre diversos aspectos básico en relación con los oficiales de menor rango y de rango superior. Era necesario afinar la definición de las dos categorías.

- 470.** El miembro gubernamental del Japón teniendo en cuenta los consejos del Grupo de Trabajo, afirmó que en los buques de formación para la navegación no se proporcionaba alojamiento en cubierta, sino únicamente bajo cubierta. Debería insertarse después de los corchetes una nueva cláusula de exención en los siguientes términos: «En los buques destinados a actividades especiales, la autoridad competente podrá permitir que se reduzca la superficie de alojamiento».
- 471.** El Presidente señaló que una exención significaba la incapacidad de llegar a una norma internacional del trabajo relativa a los distintos tamaños de alojamiento. El objetivo principal era configurar una norma internacional que resultara clara.
- 472.** El Vicepresidente de la gente de mar destacó la necesidad de coherencia en la aplicación a los buques de pasajeros y a otros buques dedicados a actividades especiales.
- 473.** Dado que la cuestión de la aplicación de este Convenio a las flotas nacionales no se había resuelto en la Comisión 1, el miembro gubernamental de los Estados Unidos deseaba que constara en acta que la decisión de dicha Comisión afectaría a las labores de la Comisión núm. 2 en lo que se refería a las cifras convenidas para el alojamiento y servicios de esparcimiento y su incidencia en la implementación y aplicación futura.

Párrafo 9

- 474.** El Presidente señaló que esta propuesta formaba parte del texto convenido por los interlocutores sociales.
- 475.** El miembro gubernamental del Reino Unido manifestó su inquietud de que el nuevo concepto de oficiales subalternos y oficiales superiores podría ser difícil de llevar a la práctica, y pidió el asesoramiento de los interlocutores sociales.
- 476.** El Vicepresidente de los armadores propuso que se hicieran consultas a fin de encontrar una mejor definición para ese nuevo concepto.

Párrafo 10

- 477.** El Presidente señaló que se proponía desplazar la mayor parte de ese párrafo a la Parte A del Código, salvo la última oración «Se debería considerar la posibilidad de extender esta prestación al primer oficial de máquinas, cuando sea factible».
- 478.** El Vicepresidente de los armadores propuso la supresión del pasaje entre llaves del interior de las llaves externas, esto es, el texto que rezaba «previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas».
- 479.** El Vicepresidente de la gente de mar no estuvo de acuerdo pues ese párrafo se refería a una exención y, como tal, debía someterse a consulta.
- 480.** El Vicepresidente de los armadores explicó que esa cuestión que competía al armador y la autoridad competente, pero que el Grupo de los Armadores estaba dispuesto a conservar ese pasaje. Dijo que deseaban suprimir la palabra «a título individual».
- 481.** El Vicepresidente de la gente de mar se quejó por la supresión del término «a título individual» pues su grupo no deseaba una declaración general, e insistió en que las

exenciones deberían decidirse en función de cada buque y en función de sus propios méritos.

- 482.** El miembro gubernamental de Alemania sostuvo que la frase «a título individual» debía suprimirse pues en la práctica supondría complejos procedimientos burocráticos y administrativos. Indicó que no estaba proponiendo una exención general, sino una para los buques de menos de 3.000 toneladas brutas y sólo habiendo mediado una consulta entre los interlocutores sociales. El miembro gubernamental de Noruega estuvo de acuerdo.
- 483.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que si el miembro gubernamental de Alemania en realidad no estaba tratando lograr una exención general, no comprendía por qué no podían examinarse las exenciones sobre una base individual.
- 484.** El miembro gubernamental de Alemania observó que la frase que importaba era «previa consulta con las organizaciones de la gente de mar y de los armadores. Esto permitiría a los interlocutores sociales impedir que los camarotes fueran demasiado pequeños».
- 485.** El Presidente propuso que se suprimiese la frase «a título individual» de la oración que comenzaba por «La autoridad competente podrá...».
- 486.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo.
- 487.** Se suprimieron las llaves y se adoptó el texto con la supresión del término «a título individual». El texto fue desplazado a la Parte A del Código con una nota indicando a qué instalación se refería.

Párrafos 18 y 19

- 488.** La Comisión se mostró de acuerdo con los textos de los párrafos 18 y 19, la eliminación de las llaves y el traslado de dichos párrafos a la norma A. Los dos párrafos se presentaban en los siguientes términos:

18. El mobiliario debería comprender un armario amplio (mínimo 475 litros) para cada ocupante. Cada ocupante debería disponer de un cajón o de un espacio equivalente cuya capacidad no sea inferior a 56 litros. Si el armario incluye un cajón, el volumen mínimo combinado del armario debería ser de 500 litros para cada ocupante. Debería estar provisto de un estante y de un dispositivo de cierre mediante candado que garantice la privacidad.

19. Todo dormitorio debería estar provisto de una mesa o un escritorio de modelo fijo, de corredera o que permita bajar el tablero, así como del número de asientos cómodos que sea necesario.

Pauta B3.1.6 – Comedores

Párrafo 1

- 489.** El miembro gubernamental de Grecia observó que no se habían proporcionado definiciones de términos como «personal de maestranza», «capitanes» y «otros oficiales».
- 490.** El Presidente explicó que dado que la disposición se aplicaría a todos los individuos que trabajen a bordo de buques, no era necesario proporcionar definiciones.
- 491.** El miembro gubernamental de Alemania preguntó si la disposición se iba a aplicar a los buques individuales o si incumbía a la legislación nacional.

492. El Presidente respondió que como B3.1.6 era una pauta, correspondería a cada gobierno determinar su aplicación.

493. El nuevo texto propuesto por el Grupo de los Armadores y modificado por el Vicepresidente de la gente de mar para que incluyese la consulta y el diálogo con los representantes de la gente de mar decía lo siguiente:

Los comedores pueden ser comunes o separados. La decisión al respecto debería adoptarse previa consulta con los representantes de la gente de mar y de los armadores, a reserva de su aprobación por la autoridad competente. Deberían tomarse en consideración factores tales como el tamaño del buque y las necesidades culturales, religiosas o sociales idiosincrásicas de la gente de mar.

494. Se adoptó el nuevo texto.

Párrafo 3

495. La Comisión aprobó el texto redactado como sigue:

3. En todos los buques que no sean de pasajeros, la superficie de los comedores para la gente de mar no debería ser inferior a 1,5 metros cuadrados por persona para el número de plazas previsto.

Párrafo 4

496. Un miembro armador propuso en consecuencia añadir «En todos los buques» al comienzo de la oración. Esto fue aprobado por la Comisión. El texto ha quedado redactado como sigue:

4. En todos los buques, los comedores deberían estar equipados con mesas y asientos apropiados, fijos o móviles, suficientes para acomodar al mayor número posible de gente de mar susceptible de utilizarlos al mismo tiempo.

Pauta B3.1.7 – Instalaciones sanitarias

497. Los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar estuvieron de acuerdo en suprimir todas las llaves y en trasladar los párrafos 1, 2, 3, 4 y 6 a la Parte A del Código.

498. El miembro gubernamental del Japón se opuso a que se trasladaran los párrafos a la Parte A sin previa discusión.

499. La miembro gubernamental de los Estados Unidos, hablando en nombre de los miembros gubernamentales, señaló que su Grupo sólo había disentido de los interlocutores sociales en lo que respecta a las cifras. Era necesario discutir las demás propuestas.

500. A propuesta del miembro gubernamental de Canadá, el Presidente solicitó una votación a mano alzada de los miembros gubernamentales sobre el traslado de los párrafos a la Parte A. [No se anunciaron los resultados en la sesión.]

501. El miembro gubernamental de Dinamarca dijo que debería ofrecerse la posibilidad a los gobiernos a los que las disposiciones planteen problemas de explicar la naturaleza de los mismos ante la Comisión antes de que ésta decida recurrir a una votación a mano alzada. Además, sería preferible discutir cada párrafo por separado, ya que de lo contrario un gobierno podría verse obligado a votar contra un conjunto de párrafos incluso si sólo un párrafo le planteaba problemas.

-
502. Volviendo a las cuestiones técnicas de la pauta, el miembro gubernamental del Reino Unido preguntó por qué no se hacía referencia a los lavabos en el párrafo 1, y por qué en el párrafo 3 se preveía la posibilidad de reducir el número de instalaciones sanitarias en el caso de los buques de pasajeros utilizados en viajes de corta duración. A menudo se trataba de transbordadores.
503. Un miembro del Grupo de los Armadores explicó que la gente de mar no solía vivir a bordo de transbordadores. La mayoría de los miembros de la tripulación volvían a casa al final de la jornada, por lo que necesitaban menos instalaciones.
504. El Presidente recordó que ya se había celebrado un debate sustancial sobre este punto y que se había tomado la decisión de suprimir las llaves. Seguidamente, hubo una propuesta de trasladar el contenido de la Parte B a la Parte A y los interlocutores sociales estuvieron de acuerdo con esto. Se consultó a los gobiernos y la mayoría de ellos estuvo de acuerdo en trasladar las disposiciones. Se suprimieron las llaves y el texto se trasladó de la pauta B3.1.7 a la norma A3.1, añadiéndose los párrafos 1, 2, 3, 4 y 6 de la pauta en el párrafo 5 de la norma.
505. El miembro gubernamental del Japón señaló que un tercio del Grupo Gubernamental estaba en contra de trasladar la pauta B3.1.7 a la Parte A. Era necesario por lo tanto una cláusula de exención de algún tipo, y había que considerar esta cuestión y formular dicha cláusula.
506. El Presidente dijo que él había tenido en cuenta lo que la Comisión de Organización de Labores había enviado. Había una cláusula de exención. Añadió que él tenía la intención de atenerse a la propuesta tal como estaba planteada.
507. El miembro gubernamental del Japón señaló que en el párrafo 2 de la pauta B3.1.7 había una cláusula de exención, pero sólo con respecto a los buques de pasajeros y no con respecto a los buques para fines especiales. Dijo que esto sería razonable y pidió que se preguntara a los miembros gubernamentales qué opinaban al respecto.
508. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que era difícil adoptar un texto que no se había examinado.
509. El Presidente dio por entendido que la Comisión podía trasladar el texto a la Parte A y discutir posibles exenciones posteriormente.

Párrafo 8, d)

510. El texto de este párrafo se aprobó como se había redactado. Este párrafo ahora dice lo siguiente:
- d) los retretes deberían estar ubicados en un lugar fácilmente accesible desde los dormitorios y desde las instalaciones de aseo personal, pero separados de ellos, y no tener comunicación directa ni con los dormitorios ni con un pasadizo entre los dormitorios y los retretes que carezca de otro acceso. Sin embargo, esta última disposición no se aplicará a los retretes ubicados entre dos dormitorios cuyo número total de ocupantes no exceda de cuatro;

Pauta B.3.1.7bis – Enfermería

511. En la pauta B3.1, *insértese* una nueva pauta «B3.1.7bis – Enfermería» (que procede de la pauta B4.1.1, párrafos 1 a 4) después de la pauta B3.1.7, que dice lo siguiente:

1. La enfermería debería estar diseñada de manera que facilite las consultas y la prestación de primeros auxilios e impida la propagación de enfermedades infecciosas. (C.164A11/5 modificado)

2. La entrada, las literas, el alumbrado, la ventilación, la calefacción y el suministro de agua de la enfermería deberían disponerse de manera que aseguren la comodidad de sus ocupantes y faciliten los tratamientos. (C.164A11/5)

3. La autoridad competente debería fijar el número de literas en la enfermería. (C.164A11/7)

4. Los ocupantes de la enfermería deberían disponer, para su uso exclusivo, de cuartos de aseo situados en las propias instalaciones o en un lugar muy cercano. (C.164A11/8). Los cuartos de aseo comprenden como mínimo un retrete, un lavabo y una bañera o ducha.

512. El Vicepresidente de los armadores aceptó el texto propuesto. Recordó a la Comisión que habría a bordo una persona competente para proporcionar los primeros auxilios. La comunicación por radio también contribuía a garantizar el acceso a información médica.

513. Se eliminaron las llaves y se adoptó el texto.

514. El Presidente preguntó si estaban de acuerdo en sustituir el término «water closet» por el término «toilets» en todo el texto inglés del instrumento (este cambio no se aplica en el caso de la versión española del instrumento). La Comisión estuvo de acuerdo con esta sustitución.

Pauta B3.1.10 – Instalaciones de esparcimiento

515. Puesto que la disposición en cuestión formaba parte del texto debatido con el Grupo de la Gente de Mar en abril de 2004 con miras a lograr un texto acordado, el Vicepresidente de los armadores se mostró partidario de proceder con la discusión en la Comisión sólo cuando se dispusiera del texto.

516. El Vicepresidente de la gente de mar presentó las modificaciones convenidas con el Grupo de los Armadores en abril de 2004 como se indica a continuación:

- suprimir las llaves del párrafo 4, *h*);
- suprimir las llaves que rodean la palabra «razonable» en el párrafo 4, *j*);
- desplazar las disposiciones de los párrafos 5 a 7 al Título 4 de la sección que se ocupa del bienestar;
- en relación con el párrafo 4, *a*), los interlocutores sociales habían convenido en retirar las llaves que encierran la frase «una sala para fumar», sin embargo, después de la reunión celebrada en abril de 2004, la Unión Europea había anunciado la prohibición de fumar en zonas comunes, por lo cual probablemente la Comisión debatiría este punto;
- en relación con el párrafo 4, *c*), tras largas discusiones se había logrado acordar suprimir las llaves que rodeaban dicho párrafo, pero creía conveniente solicitar la opinión de los gobiernos. Además, el Grupo de la Gente de Mar consideraba que debía mencionarse que la financiación de las películas y vídeos en cuestión corría por cuenta de los armadores; por el momento, no aparecía la palabra «financiación» en la disposición.

517. El Presidente dijo que la discusión se basaría en la información que acababa de proporcionar el Grupo de la Gente de Mar.

-
- 518.** Se acordó suprimir las llaves de los párrafos 4, *h*) y 4, *j*). Se convino además en pedir al Comité de Redacción que encontrara una ubicación adecuada para los párrafos 5 a 7 de la Pauta B3.1.10 en el Título 4, y retirara las llaves que rodeaban dichos textos.
- 519.** En relación con el párrafo 4, *a*) relativo a proveer una sala para fumar, el miembro gubernamental de Egipto consideró que los marinos fumadores necesitaban un lugar específico para fumar, y que si se les prohibía hacerlo, sencillamente encontrarían otro lugar a ese fin. Esa disposición proporcionaba la protección necesaria.
- 520.** El Presidente señaló que la Comisión sólo estaba tratando una pauta, y se decidió suprimir las llaves del párrafo 4, *a*).
- 521.** El Vicepresidente de la gente de mar reiteró el interés de su Grupo en que todo gasto que entrañara proveer las instalaciones mencionadas en el párrafo 4, *c*) y, sin duda, las de cualquiera de los apartados del párrafo 4, debía ser asumido por los armadores. Si bien en la parte introductoria del párrafo se estipulaba «Debería tenerse en cuenta la posibilidad de incluir las siguientes instalaciones», su Grupo deseaba asegurarse de que ello no entrañaría gastos para la gente de mar.
- 522.** El Vicepresidente de los armadores dijo que el costo de algunos servicios previstos en las disposiciones de esta pauta (por ejemplo, las comunicaciones telefónicas entre el buque y la tierra mencionadas en el apartado *j*) del párrafo 4) no corrían por cuenta de los armadores. El Grupo de la Gente de Mar reconoció que el párrafo 4, *j*) constituía una excepción. El Vicepresidente de los armadores propuso entonces que en la parte introductoria del párrafo 4 se insertaran las palabras «sin que ello represente costo alguno para la gente de mar»:
4. Debería tenerse en cuenta la posibilidad de incluir las siguientes instalaciones, cuando resulte factible, sin que ello represente costo alguno para la gente de mar:
- 523.** El Presidente preguntó si había acuerdo en que la parte introductoria del párrafo se modificara según lo indicado anteriormente, y propuso que el párrafo 4, *j*) se mantuviera sin cambios, puesto que se refería a costos por la utilización de dichos servicios «a precio razonable».
- 524.** El miembro gubernamental del Japón expresó su preocupación en lo que respecta al procedimiento si se introducía el texto «sin que ello represente costo alguno para la gente de mar» pues dicho texto no estaba entre llaves.
- 525.** El Presidente puntualizó que se trataba de un cambio resultante de los demás. Se convino en introducir la modificación propuesta en la parte introductoria del párrafo 4; el Presidente confirmó que se trataba de una decisión de la Comisión y que no era necesario someterla a la consideración del Comité de Redacción.

Párrafos 5 a 7

- 526.** El Presidente recordó que se había pedido al Comité de Redacción que encontrara un lugar apropiado para insertar estas disposiciones en el Título 4 y suprimir las llaves del texto. No obstante, el Comité de Redacción había llegado a la conclusión de que la parte en que se encontraban actualmente no era la mejor, pero sí la más apropiada. El Comité de Redacción propuso por consiguiente que se dejara donde estaba y que se enmendara el título de la pauta B3.1.10 para que quedara redactado como sigue: «Instalaciones de esparcimiento, y disposiciones relativas al correo y a las visitas a los buques».

527. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo, en la medida en que se indicara que esto no se aplicaba únicamente al nuevo tonelaje.

528. El Presidente propuso que en el informe quedara constancia de que esta disposición no se aplicaba únicamente a los buques nuevos. Las modificaciones propuestas fueron aprobadas.

Pauta B3.1.11 – Prevención del ruido y las vibraciones

529. La Comisión acordó insertar la nueva pauta propuesta redactada como sigue:

Pauta B3.1.11 – Prevención del ruido y las vibraciones

1. Los dormitorios, comedores, instalaciones de esparcimiento, de servicios de fonda y otros alojamientos para la gente de mar deberían estar situados lo más lejos posible de la sala de máquinas, la sala de aparatos de gobierno, los chigres de cubierta, los equipos de ventilación, calefacción y aire acondicionado y cualquier otra maquinaria o aparatos ruidosos. (Anteriormente pauta B4.3.2, párrafo 3, c), i))

2. Deberían utilizarse materiales de insonorización u otros aislantes acústicos adecuados en la construcción y el acabado de mamparos, techos y cubiertas, en los espacios ruidosos, y puertas de cerradura automática aislantes del ruido, en la sala de máquinas. (Anteriormente pauta B4.3.2, párrafo 3, c), ii))

3. La sala de máquinas y otros locales de maquinaria deberían estar provistos, cuando sea factible, de salas insonorizadas de control centralizado de máquinas para el personal que trabaja en ellas. Los lugares de trabajo, tales como el taller de máquinas deberían estar insonorizados, en lo posible, del ruido general procedente de la sala de máquinas, y deberían adoptarse medidas para reducir el ruido del funcionamiento de la maquinaria.

4. Los límites del nivel de ruido en los espacios de trabajo y alojamiento deberían estar en conformidad con las directrices internacionales de la Organización Internacional del Trabajo relativas a los niveles de exposición a factores ambientales en el lugar de trabajo y, cuando proceda, con la protección específica recomendada por la Organización Marítima Internacional, y con todo instrumento de enmienda ulterior y complementario relativo a los niveles aceptables de ruido a bordo de buques. Debería llevarse a bordo y poner a disposición de la gente de mar una copia del instrumento aplicable en inglés o en el idioma de trabajo del buque.

5. Los dormitorios, comedores, instalaciones de esparcimiento, de servicios de fonda y otros alojamientos para la gente de mar no deberían estar expuestos a vibraciones excesivas.

Regla 3.2 – Alimentación y servicio de fonda

530. El Vicepresidente de los armadores se refirió al trabajo conjunto emprendido por la gente de mar y los armadores en relación con los pasajes entre corchetes de la regla 3.2 (párrafo 3), la norma A3.2 (párrafo 3) y todo el texto de la pauta B3.2.2, que en ese momento podía someterse a discusión de la Comisión.

531. El Vicepresidente de la gente de mar presentó un nuevo texto titulado «propuesta conjunta del Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar como texto para la regla 3.2», y localizó los cambios propuestos de la forma siguiente. El párrafo 3 de la regla había exigido modificaciones considerables pues en las reglas de la OMI no se abordaban cuestiones relativas al cocinero; el texto propuesto rezaba:

3. La gente de mar empleada como cocineros de buque, encargada de la preparación de las comidas, deberá tener la formación y las calificaciones exigidas para ejercer esta función a bordo de buques (C.69A3 modificado). La formación debería consistir en un curso y calificaciones aprobadas por la autoridad competente y debería comprender conocimientos

prácticos de cocina, higiene alimentaria y personal, almacenamiento de los alimentos, gestión de las reservas y requisitos ambientales en materia de salud y seguridad relativas al servicio de fonda.

532. En la norma, no se propusieron cambios para los párrafos 1 y 2, pero se propuso un nuevo texto para el párrafo 3 existente, con el objeto de dar más responsabilidades al capitán o al armador, de la forma siguiente:

3. El capitán o armador deberá asegurarse de que la gente de mar que sea contratada como cocinero de buque tenga la formación y calificaciones exigidas y sea considerada competente para ejercer esta función, de conformidad con lo dispuesto en la legislación del Miembro de que se trate.

533. Se propuso insertar un párrafo nuevo después del párrafo 3, que abordase la cuestión de qué hacer cuando no se precisaran los servicios de un cocinero a tiempo completo, del siguiente tenor:

4. En los buques que operen [con su] [con una] dotación prescrita de menos de diez tripulantes, que por razón del número de miembros de la tripulación o del área de navegación pudieran no estar obligados por la autoridad competente a llevar un cocinero a tiempo completo, se debería impartir formación o instrucción a toda persona que prepare alimentos en las cocinas en las áreas relacionadas con los alimentos y la higiene personal, así como con el almacenaje de alimentos a bordo de un buque.

534. Se propuso un párrafo nuevo después del párrafo 4, que dijese:

6. Todo marino que sea contratado como cocinero de buque deberá tener, cómo mínimo, 18 años.

535. No se propusieron cambios para la pauta B3.2.1.

536. No se propusieron cambios para los párrafos 3 y 4 de la pauta B3.2.2, pero cambió la numeración, y pasaron a ser los párrafos 2 y 3. Por otro lado, se modificaron los párrafos 1 y 2, en los que se incorporaron más detalles y se introdujeron las nociones de calificaciones o experiencia pertinentes, quedando del siguiente modo:

1. La función de cocinero del buque debería asignarse únicamente a un marino que:

- a) haya servido en el mar durante el período mínimo que prescriba la autoridad competente, que podrá variar en función de las calificaciones y experiencia pertinentes que posea el interesado;
- b) haya aprobado el examen que prescriba la autoridad competente o un examen equivalente en un curso reconocido de formación de cocineros. (C69A4/2)

537. El Presidente dio paso a la discusión, y señaló que el debate sería únicamente sobre los cambios propuestos.

538. El miembro gubernamental de Dinamarca opinó que los muy detallados cambios propuestos para el párrafo 3 de la regla 3.2 correspondían más bien a la norma A3.2 y solicitó orientación a la Oficina al respecto.

539. El Presidente estuvo de acuerdo y propuso desplazar a la norma A3.2 la última oración (del texto propuesto para sustituir el párrafo 3) que empezaba por «La formación debería consistir».

540. El miembro gubernamental del Japón no puso objeciones, pero indicó que la oración en cuestión le parecía confusa. Los términos «formación» y «calificaciones» eran distintos y

en la oración deberían diferenciarse. El no hacerlo dificultaría la elaboración de políticas nacionales. Los miembros gubernamentales de los Estados Unidos, los Países Bajos y la República Árabe Siria estuvieron de acuerdo. El Presidente estimó que se trataba de una cuestión que competía al Comité de Redacción.

- 541.** La miembro gubernamental de los Estados Unidos dijo que en la primera oración del párrafo 3 de la regla, el término «y» debería sustituirse por «o», para no dejar de incluir a la gente de mar con experiencia pero sin calificaciones. Recibió el apoyo del miembro gubernamental de Dinamarca.
- 542.** El miembro gubernamental de los Países Bajos prefería conservar «y» en el texto, y recibió el apoyo de los miembros gubernamentales de la Federación de Rusia y de la República Árabe Siria.
- 543.** El Presidente propuso conservar el término «y» en la primera oración del párrafo 3, y así se convino.
- 544.** El Vicepresidente de la gente de mar destacó la importancia de disponer de cocineros de buque que, en beneficio de la salud de la tripulación, respetaran la seguridad y la higiene. Los cocineros de buque debían ser capaces de trabajar en una cocina con continuos vaivenes y balanceos, lo que requería formación. La formación a bordo podría ser una solución, pero era preciso disponer de algún tipo de competencia profesional identificable, que estuviese respaldada por una calificación.
- 545.** Volviendo a la segunda oración del párrafo 3 de la regla propuesta, el Vicepresidente de los armadores estuvo de acuerdo con la propuesta del miembro gubernamental de Dinamarca de que debería trasladarse a la norma A3.2. También propuso que tras el término «aprobadas» se insertase «o reconocidas». El Grupo de la Gente de Mar estuvo de acuerdo.
- 546.** El Presidente declaró aceptada la propuesta y la remitió al Comité de Redacción a fin de que encontrase una redacción conveniente para la segunda oración.

Norma A3.2 – Alimentación y servicio de fonda

Párrafo 3

- 547.** El miembro gubernamental de la Federación de Rusia cuestionó la inclusión de «capitán» en el nuevo párrafo 3 propuesto, puesto que consideraba que se trataba de una responsabilidad del armador. Su preocupación la compartía el miembro gubernamental de Argelia.
- 548.** El Presidente propuso la supresión de «capitán o». Y así se convino.
- 549.** Paso a discutirse el nuevo texto propuesto para el párrafo 4 (que incluía dos alternativas entre corchetes). El miembro gubernamental de Dinamarca prefería la opción «con una», ya que garantizaría que el número de personas a bordo estaba restringido. Recibió el apoyo del miembro gubernamental de Alemania.
- 550.** El Vicepresidente de la gente de mar se refirió a la posibilidad de que aumentara el número de personas a bordo debido a la presencia de equipos móviles, hecho que se producía en los buques de todo el mundo, incluidos los buques europeos. Aunque era probable que no se plantearan problemas en los buques pequeños, sí que surgirían en otras partes de la

industria si en el instrumento no figuraban disposiciones relativas a la necesidad de cocineros de buque.

- 551.** El miembro gubernamental del Japón, apoyado por el miembro gubernamental de Dinamarca, indicó que los buques en cuestión podían encontrarse en viajes nacionales o en travesías cortas, y se trataba de decidir si dichas circunstancias justificaban la presencia de un cocinero a bordo cuando el número original de personas a bordo aumentaba considerablemente de forma repentina. Para el miembro gubernamental de Dinamarca, a fin de garantizar la conformidad sería necesaria la aplicación de reglas en materia de horas de trabajo y de descanso.
- 552.** El miembro gubernamental de Ghana señaló que en relación con los viajes nacionales, debería tenerse presente que algunas travesías costeras oscilaban considerablemente en cuanto a su duración, y que las reglas deberían tenerlo en cuenta.
- 553.** También en cuanto a los viajes nacionales, el miembro gubernamental de Alemania sugirió que sería útil consultar el párrafo 6 del artículo II sobre cómo abordar las cláusulas de exención.
- 554.** El Vicepresidente de la gente de mar explicó que en travesías cortas, con una tripulación limitada la función del cocinero la podían desempeñar otros miembros de la tripulación. Si no era preciso contar con un cocinero a tiempo completo, la(s) persona(s) que desempeñasen su función deberían tener como mínimo nociones de seguridad, salud e higiene y conocimientos básicos de cocina a bordo de un barco. La tarea requería una cierta flexibilidad a fin de poder incluir los viajes nacionales y las travesías cortas de unas pocas horas, y poder tomar en consideración la cuestión del número de personas a bordo.
- 555.** El miembro gubernamental del Japón opinó que la limitación a menos de 10 personas a bordo era demasiado estricta, por lo que debería prescindirse de ella, así como de las palabras «por razón del número de miembros de la tripulación o del área de navegación». Prefería la propuesta anterior de los armadores en la que se especificaba el arqueo, que consideraba más práctica que la de la gente de mar.
- 556.** El Vicepresidente de la gente de mar reiteró que el convenio refundido debería reflejar los valores fundamentales y no servir para explotar a la gente de mar. Su Grupo había coincidido con el Grupo de los Armadores en las dificultades que plantearían las referencias específicas al arqueo bruto, que muy probablemente conllevarían cambios en la legislación nacional.
- 557.** La miembro gubernamental del Reino Unido señaló que la cuestión clave era la garantía de protección en caso de que no hubiese cocinero de buque. A falta de un cocinero a tiempo completo, la persona que cocinase precisaría formación. Prefería la opción «con una». Recibió el apoyo de los miembros gubernamentales de Liberia y de la Federación de Rusia.
- 558.** El miembro gubernamental de la República Islámica del Irán consideró que si el objetivo fundamental era la flexibilidad y la facilidad de aplicación, las palabras «menos de» sólo servían para agravar la ambigüedad del texto.
- 559.** El miembro gubernamental de Ghana opinó que se precisaba una cifra indicativa en relación con los niveles de dotación, ya que de otro modo el propósito del convenio podría verse perjudicado por una excesiva flexibilidad.
- 560.** La miembro gubernamental de los Estados Unidos discrepó de las opiniones expresadas por la miembro gubernamental del Reino Unido. El párrafo 4 tenía dos propósitos: en primer lugar, que todo buque con una tripulación de más de diez miembros debía contratar

a un cocinero formado y calificado; y en segundo lugar, que en todo buque con una tripulación inferior a diez miembros se tenía que impartir algún tipo de formación a toda persona encargada de manipular y preparar alimentos. Aunque comprendía el problema planteado por los miembros gubernamentales de Dinamarca y del Japón, consideraba que había que resolver rápidamente estas cuestiones. Prefería la opción «con una».

561. El miembro gubernamental del Japón deseaba que se le aclarasen los significados respectivos de «cocinero a tiempo completo» y «cocinero a tiempo parcial», y preguntó si en ambos casos se requerían calificaciones similares.

562. El Vicepresidente de la gente de mar explicó que ciertos buques podían recurrir, por ejemplo, a un marinero preferente para que cocinara y desempeñara también otras funciones operativas. Aunque quizás menos amplia, seguía precisándose algún tipo de formación en tales casos. La opción «con una» podría ser aceptable, pero señaló que se seguía planteando la cuestión de qué pautas aplicar en el caso de niveles importantes de dotación.

563. El Vicepresidente de los armadores reconoció que la gente de mar había descrito acertadamente la práctica actual. Para el Grupo de los Armadores, mantener la opción «con una» podría ser aceptable sólo en el caso de la dotación prescrita a bordo, pero no cuando se trataba de viajes más largos y con mayor número de tripulantes. Debería remitirse el texto, con instrucciones claras, al Comité de Redacción.

564. El Presidente propuso que los interlocutores sociales proporcionaran una formulación precisa para la norma A3.2.4, que se sometería al Comité de Redacción. Se propuso el texto siguiente:

En los buques con una dotación prescrita de menos de diez tripulantes que operen con este nivel de dotación de forma permanente, que por razón del número de miembros de la tripulación ... (etc., como se propuso en un principio).

565. La Comisión estuvo de acuerdo en que el resto del texto se sometiera al Comité de Redacción para que elaborase un texto definitivo.

566. Se convino en insertar el nuevo párrafo 6 propuesto en la norma A3.2.

567. En respuesta a la solicitud del miembro gubernamental del Japón, la Consejera Jurídica explicó que en la disposición no se exigía que hubiese cocineros a tiempo completo. El tamaño del buque y el número de comidas servidas al día eran los factores que determinaban si los cocineros debían ser cocineros a tiempo completo o a tiempo parcial. No obstante, la exigencia de formación y calificaciones se aplicaba tanto a los cocineros a tiempo completo como a los cocineros a tiempo parcial.

568. El Vicepresidente de la gente de mar propuso que en el párrafo 4 de la Propuesta Conjunta se sustituyese «cocinero a tiempo completo» por «cocinero plenamente calificado».

569. La Comisión se mostró de acuerdo con esta propuesta.

570. Tras las discusiones sobre el párrafo 3 de la norma A3.2 y sus ramificaciones para el párrafo 4 de la Propuesta Conjunta, un representante del Secretario General dio lectura al texto propuesto:

En los buques que operen con una dotación prescrita de menos de diez tripulantes, que por razón del número de miembros de la tripulación o del área de navegación pudieran no estar obligados por la autoridad competente a llevar un cocinero plenamente calificado, se debería impartir formación o instrucción a toda persona que prepare alimentos en las cocinas

en las áreas relacionadas con los alimentos y la higiene personal, así como con la manipulación y el almacenaje de alimentos a bordo de un buque.

571. La Comisión se mostró de acuerdo con el texto.

Nuevo párrafo 3bis

572. La Comisión decidió insertar el nuevo párrafo propuesto después del párrafo 3, como sigue:

Los requisitos del párrafo 3 deberán incluir el haber completado un curso de formación aprobado por la autoridad competente, que comprenda conocimientos prácticos de cocina, higiene alimentaria y personal, almacenamiento de los alimentos, gestión de las reservas, y la protección del medio ambiente y la salud y la seguridad del servicio de fonda.

Pauta B3.2.2 – Cocinero del buque

573. El Presidente recordó a la Comisión que el texto era una propuesta conjunta para sustituir el texto original.

574. El miembro gubernamental de Dinamarca pidió que se sustituyera el concepto de servicio en el mar por el de formación especial, ya que, en su país, a los cocineros se les formaba a veces para ser cocineros de embarcaciones sin haber servido en el mar.

575. El Presidente lo remitió al párrafo 1, *b)* que estipulaba que «haya aprobado el examen que prescriba la autoridad competente o un examen equivalente en un curso reconocido de formación de cocineros».

576. El miembro gubernamental de Dinamarca preguntó si había que cumplir tanto el apartado *a)* como el apartado *b)* del párrafo 1. Consideraba que había que añadir la palabra «o» entre los dos apartados. Quería que la respuesta constara en acta.

577. El Presidente señaló que la disposición que figuraba en el apartado *b)* respondía a las preocupaciones del Gobierno de Dinamarca. A continuación, preguntó a los miembros de la Comisión si estaban de acuerdo en insertar la palabra «o» después del apartado *a)*.

578. El Vicepresidente de la gente de mar no había querido imponer un determinado período mínimo de servicio en el mar. Algunos países insistían en que se estipulase un período determinado y otros, en que no se estipulase ninguno. La decisión debía dejarse al criterio de la autoridad competente ya que, después de todo, se trataba de una pauta que no era vinculante.

579. El miembro gubernamental de Dinamarca quiso que constara en acta que había un entendimiento común sobre este punto.

580. En respuesta a una cuestión del miembro gubernamental de Egipto en relación con la necesidad de certificados médicos para los cocineros de buque, el Presidente indicó que los cocineros de buque eran gente de mar y, por lo tanto, se les aplicaban las disposiciones del Convenio relativas a los certificados médicos.

-
- 581.** El Presidente propuso que se conservara el texto como se había propuesto en la pauta B3.2.2 (con la supresión en la versión inglesa de la palabra «of» después de la palabra «account» en la segunda línea del apartado *a*) que no afecta a la versión española). Se estuvo de acuerdo.

Pauta B4.3.2 – Exposición al ruido

- 582.** El Presidente explicó que esta disposición se había transferido de la Comisión 3 a la Comisión 2. En la pauta se planteaban dos tipos de cuestiones: una que se refería a la seguridad y la salud, y la otra a la construcción de los buques.
- 583.** Un miembro del Grupo de los Armadores indicó que la disposición se había extraído de una resolución de la OMI. Bastaría con una referencia al texto de la OMI, sin repetir la parte relativa a los niveles de decibelios.
- 584.** El Vicepresidente de la gente de mar recordó que el instrumento de la OMI no se había actualizado desde 1981. Además, como tampoco era muy completo en cuanto a la seguridad y salud de la gente de mar, el tema competía a la OIT. El elevado índice de sordera y de afecciones artríticas relacionadas con las vibraciones era de sobra conocido. Por encontrarse en las pautas, la disposición no tenía carácter prescriptivo.
- 585.** La miembro gubernamental de los Estados Unidos, que intervino en nombre del Grupo Gubernamental, se mostró de acuerdo en que la disposición debería incluir una referencia a la resolución de la OMI, sin repetirla. Los gobiernos no podían ponerse de acuerdo sobre si ubicarla en la pauta o en la norma. Debería plantearse la posibilidad de incluir una cláusula de derechos adquiridos para los buques existentes.
- 586.** La miembro gubernamental del Reino Unido sugirió separar las cuestiones relativas a la construcción de los buques, que correspondían mejor al Título 3, de las cuestiones relativas a la seguridad y la salud, que era más pertinente incluirlas en el Título 4.
- 587.** El miembro gubernamental de Dinamarca quería que algunas de las disposiciones en materia de ruido y vibraciones fuesen obligatorias, y no una mera referencia en la pauta.
- 588.** El Presidente anunció que pretendía solicitar orientación del Comisión de Organización de Labores. Informó que tanto los armadores como los miembros gubernamentales eran partidarios de incluir una referencia a la resolución de la OMI y de que no se incluyera todo el texto.
- 589.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con la propuesta de la miembro gubernamental del Reino Unido en separar las cuestiones relativas a la construcción de las cuestiones relativas a salud y la seguridad. En la Recomendación sobre el alojamiento de la tripulación (lucha contra ruidos), 1970 (núm. 141) se hacía referencia a los niveles aceptables de ruido. La sordera era una cuestión muy importante.
- 590.** El Presidente propuso suprimir el apartado *a*) del párrafo 4 pues repetía el contenido de la resolución de la OMI. Si se cambiaba dicha resolución, habría dos conjuntos diferentes de reglas.
- 591.** El Vicepresidente de la gente de mar observó que sería mejor mantener el párrafo 4 pues se refería a la resolución de la OMI. Los factores ambientales, incluidos los niveles de ruido constituían una cuestión importante dentro de la OIT.
- 592.** El Presidente propuso que se suprimiesen los corchetes de los apartados *a*) a *e*) del párrafo 4 de la pauta 4.3.2. También debía suprimirse en el párrafo 4 la frase «[como se

indica más abajo]». Se debían eliminar los corchetes que rodeaban la frase «[en inglés o en el idioma de trabajo del buque]», pero debía mantenerse el texto. Propuso que, en una etapa posterior, la Oficina, encontrara una ubicación adecuada para el texto dentro de la pauta. Las disposiciones relativas a cuestiones propias de la construcción podían ubicarse en el Título 3, mientras que las cuestiones vinculadas a la gente de mar y las enfermedades profesionales y los accidentes del trabajo debían ubicarse bajo el Título 4 y, por consiguiente, devolverse a la Comisión 3. También podrían suprimirse las llaves de la pauta.

593. La Comisión estuvo de acuerdo.

594. El Presidente preguntó si había acuerdo para sustituir el texto de la pauta B4.3.2 como proponía el Comité de Redacción. Este texto era el resultado de haber separado las disposiciones relativas a la construcción de las relativas a la salud y seguridad. El texto propuesto quedó redactado como sigue:

1. La autoridad competente de cada Miembro, junto con los organismos internacionales competentes y representantes de organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, deberían examinar sobre una base permanente los problemas del ruido a bordo a fin de mejorar la protección de la gente de mar, en la medida en que sea practicable, de los efectos nocivos del ruido (basado en R.141; Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre los factores ambientales en el lugar de trabajo, 2001; Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques (resolución de la OMI A.468, XII), 1981).

2. En ese examen deberían tenerse en cuenta los efectos nocivos que la exposición al ruido excesivo ejerce sobre la audición, la salud y el bienestar de la gente de mar que vive y trabaja a bordo de buques, así como las medidas que se han de prescribir o recomendar para reducir el ruido a bordo a fin de proteger a la gente de mar. (R.141P1 modificado)

3. Entre las medidas para reducir la exposición al ruido que han de considerarse deberían incluirse las siguientes:

- a) instruir a la gente de mar sobre los peligros para la audición y la salud de una exposición prolongada a ruidos muy intensos y sobre la forma de usar adecuadamente los equipos y aparatos de protección acústica;
- b) proporcionar {orejeras y/o tapones autorizados}{equipo de protección personal autorizado}a la gente de mar, cuando sea necesario;
- c) evaluar los riesgos y reducir la exposición al ruido en los dormitorios, comedores, instalaciones de esparcimiento, de servicio de fonda y otros alojamientos para la gente de mar, así como en la sala de máquinas y otros locales de maquinaria.

595. El Vicepresidente de los armadores propuso sustituir las palabras que figuran entre llaves en el párrafo 3, b) del texto propuesto por las palabras «equipo de protección auditiva».

596. La Comisión estuvo de acuerdo en suprimir las llaves en el texto propuesto, con la ligera modificación propuesta por los armadores, y se adoptó el texto en su integridad.

Pauta B4.3.3 – Exposición a las vibraciones

597. Un miembro del Grupo de los Armadores preguntó cómo podían llevarse a la práctica las normas relativas a la exposición a las vibraciones cuando había tan pocas normas internacionales.

598. El Vicepresidente de la gente de mar observó que una referencia a las vibraciones era necesaria. La necesidad de proteger a la gente de mar era muy una disposición muy amplia y no excesivamente prescriptiva.

-
- 599.** El Presidente recordó que en la Recomendación sobre la lista de enfermedades profesionales, 2002 (núm. 194) se hacía referencia a enfermedades provocadas por las vibraciones excesivas.
- 600.** El miembro gubernamental de Dinamarca señaló que su delegación había propuesto que en el párrafo 4 de la norma A4.3 las disposiciones relativas a las vibraciones fuesen obligatorias, y que hubiese una referencia específica a la Norma ISO 6954:2000. El Vicepresidente de la Gente de Mar se hizo eco de dicha propuesta.
- 601.** El miembro gubernamental de China, que contó con el apoyo de la miembro gubernamental del Reino Unido, dijo que las normas ISO sólo tenían carácter de recomendación.
- 602.** El Presidente propuso utilizar la siguiente redacción «teniendo en cuenta, cuando corresponda, las normas internacionales pertinentes». La Comisión lo aceptó. Se suprimieron las llaves. La Oficina debería encontrar, en una etapa posterior, los lugares adecuados para las cuestiones relativas a la construcción en el Título 3, y para las cuestiones relativas a la salud de la gente de mar en el Título 4.
- 603.** El Presidente señaló que ese texto del Comité de Redacción también procedía de distribuir las disposiciones relativas al ruido y las vibraciones entre los Títulos 3 y 4. Se decidió adoptar el siguiente texto para reemplazar el párrafo 1 de la pauta:

1. La autoridad competente de cada Miembro, junto con los organismos internacionales pertinentes y representantes de organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, y teniendo, cuando proceda, las normas internacionales pertinentes, deberían examinar de manera permanente el problema de las vibraciones a bordo de los buques con objeto de mejorar la protección de la gente de mar, en lo posible, de los efectos nocivos de las vibraciones.

Conclusiones

Cuestiones relativas al ruido y las vibraciones

- 604.** El miembro gubernamental de Dinamarca recordó que su país había bosquejado una propuesta para que las disposiciones relativas al ruido y las vibraciones fuesen obligatorias, y agregó que no había logrado presentarla ni en la Comisión 3 ni en la Comisión 2. El ruido representaba una importante cuestión para la gente de mar y merecía más tiempo. Deseaba formular una propuesta de conformidad con el nuevo borrador y la próxima reunión sobre asuntos destacados que se celebraría y solicitó que la cuestión se mantuviese abierta. Recibió el apoyo del Grupo de la Gente de Mar.
- 605.** La Consejera Especial de la Comisión explicó que ya había una referencia al ruido y las vibraciones en el párrafo 4 del Título 3.1, y una pauta específica al respecto, y que, por lo tanto, había una base para examinar las propuestas.
- 606.** El Presidente dijo que la Comisión estaba de acuerdo en que esta constituía una cuestión importante, y que sería discutida en una reunión posterior.
- 607.** La Comisión concluyó sus debates sobre el texto que figuraba entre corchetes del Título 1 al 3 del proyecto recomendado. No trató ningún texto que no estuviese entre corchetes.

Observaciones finales

- 608.** La Representante del Secretario General recordó el mandato de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, que había sido examinar el proyecto recomendado por el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo de un Convenio refundido sobre el trabajo marítimo y texto propuesto, con miras a la adopción del Convenio por la 94.^a reunión (Marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo.
- 609.** Si bien se habían logrado avances sustanciales, aún había varios asuntos que la Comisión Técnica no había resuelto. En este sentido, la Conferencia Marítima presentaría una resolución a fin de abordar las enmiendas presentadas en relación con el texto sin corchetes, ninguna de las cuales había sido tratada por la Comisión.

Ginebra, 24 de septiembre de 2004.

(Firmado) J. Dirks,
Ponente.