

**Reunión de expertos sobre las condiciones
de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo
de buques de registro internacional**

Ginebra
6-8 de mayo de 2002

Informe final

Introducción

1. La Reunión de expertos sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional se congregó en Ginebra, del 6 al 8 de mayo de 2002. Eligió su Mesa como sigue:

Presidente: Sr. Edmund T. Sommer (Gobierno, Estados Unidos)

Vicepresidentes

y portavoces: Sr. Roberto Aglieta (Armadores, Italia)

Sr. Brian Orrell (Gente de mar, Reino Unido)

Sr. Rob de Bruijn (Gobierno, Países Bajos)

2. La Sra. Cleopatra Doumbia-Henry, Secretaria General de la Reunión, formuló las observaciones iniciales. El Profesor McConville y el Dr. Leggate presentaron los informes de la Oficina.
3. El portavoz de los armadores presentó algunas aclaraciones sobre las resoluciones adoptadas en reuniones anteriores de la OIT, en particular la resolución de 1991 de la Comisión Paritaria Marítima, que había solicitado a la Oficina que examinara la cuestión de las condiciones de trabajo en los registros internacionales. Señaló que los armadores y la gente de mar habían acordado posteriormente que el debate de la Comisión Paritaria Marítima debería tratar los cambios en las condiciones de vida y de trabajo en toda la industria naviera. Asimismo, señaló que en los informes de la Oficina no se abordan debidamente las cuestiones que condujeron a la adopción de la resolución de 1991 y que aparentemente orientan el debate hacia una dirección diferente. Observó que el informe contenía una serie de errores evidentes. Señaló, por ejemplo, que las definiciones de «registros internacionales» y otros términos conexos eran insatisfactorias. En el Informe General se examina una serie limitada de pabellones de conveniencia enumerados por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), refiriéndose a los mismos como «registros de libre matrícula», excluyéndose al mismo tiempo otros registros internacionales que también habían contestado al cuestionario. Afirmó que la Federación Internacional de Armadores (ISF) ya había expresado su inquietud por la complejidad del cuestionario en que se basan los informes. Observó que los informes no permiten comparar las condiciones de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional con las

condiciones establecidas en los buques de pabellones nacionales, sino que más bien comparan las condiciones de los pabellones de conveniencia establecidos por la ITF con las de los pabellones nacionales y de otro tipo. Sin embargo, señaló que las propuestas contenidas en el informe MEWLCS/2002/6 facilitaban una estructura aceptable que permitía discutir las cuestiones planteadas por los registros internacionales.

4. El portavoz de la gente de mar declaró que esta Reunión debería celebrarse con 11 años de retraso. En 2001, en la Comisión Paritaria Marítima, los armadores no habían querido abordar estas cuestiones. Confió en que, en esta ocasión, los armadores condenarían las atroces condiciones que prevalecían a bordo de algunos buques, en particular de determinados registros. Era lamentable que algunos armadores aún no hubieran aplicado aún, en el siglo XXI, algunos principios fundamentales expresados en la Declaración de Filadelfia de la OIT en 1944, tales como «el trabajo no es una mercancía». En el informe de la Comisión Internacional sobre la Navegación (ICONS) se había hecho referencia a la esclavitud en el mar, lo que sucedía a menudo en la industria naviera. Todo esto debería estudiarse a la luz del Programa de Trabajo Decente de la OIT y sus Convenios fundamentales núms. 87 y 98. Confiaba en que la Reunión identificaría y abordaría el déficit actual de trabajo decente en el sector marítimo. Los informes de la Oficina no eran satisfactorios, ya que tenían tendencia a presentar la situación de forma excesivamente positiva. Consideró que las respuestas gubernamentales al cuestionario no deberían tener prioridad ante las proporcionadas por los interlocutores sociales en el informe, ya que la OIT era un organismo tripartito. También cuestionó la inclusión de las respuestas de Estados no miembros de la OIT (Islas Marshall y Vanuatu), que eran pabellones de conveniencia, y la falta de coeficientes de ponderación adecuados para Estados más importantes, tanto en términos de tonelaje como de oferta de mano de obra.
5. Sin embargo, esperaba que la discusión fuera satisfactoria. Llamó especialmente la atención de la Reunión sobre las consecuencias negativas de la ley núm. 8 de Panamá y pidió a la Oficina que facilitara información sobre las quejas pertinentes en materia de libertad sindical. También notificó a la Reunión que la ITF había preparado un documento de sesión accesible a todos los participantes que contenía casos de estudio reales y sobre el cual pedía que se formularan observaciones. Confiaba asimismo en que los armadores demostrarían cierto liderazgo y condenarían las prácticas inaceptables que se habían documentado.
6. El portavoz de la gente de mar indicó que su Grupo no disponía de tiempo para comentar debidamente la política propuesta en el informe MEWLCS/2002/6 de la Oficina, presentado el día de la Reunión. Su Grupo abordaría nuevamente la cuestión con posterioridad y se reservaba su posición.
7. El experto gubernamental de los Países Bajos, interviniendo en representación del Grupo Gubernamental, declaró en primer lugar que no discutiría el informe en esos momentos, a pesar de haber observado algunas discrepancias. Propuso que los países enviaran sus correcciones a la Oficina. Observó que en el último informe de la OCDE se había señalado que, en un futuro próximo, cada vez se contrataría más a gente de mar no nacional. Concluyó que ésta sería una razón más para no clasificar registros con nombres diferentes, sino que deberían definirse criterios que permitieran la gestión de un registro de calidad. También comunicó a la Reunión que el Grupo Gubernamental aceptaba las propuestas de la Oficina sobre las orientaciones y la estructura de las discusiones de la Reunión.
8. El experto gubernamental de Filipinas expresó su desacuerdo con gran parte del contenido del estudio de caso de Filipinas, en particular con las declaraciones críticas sobre la administración marítima y la formación, así como sobre la incidencia de las prácticas corruptas y el litigio iniciado por la gente de mar filipina. Tampoco estaba de acuerdo con las declaraciones sobre los salarios y la situación competitiva de los filipinos en el mercado laboral marítimo. Recordó que el salario mínimo de la gente de mar filipina se basaba en el

establecido por la OIT como salario mínimo para gente de mar preferente. Pidió que se rectificaran todas las declaraciones del informe que carecían de fundamento. Concluyó declarando que la nueva legislación que se adoptaría en Filipinas incorporaría normas marítimas de la OIT, que aún debían incluirse plenamente en la legislación.

9. La experta gubernamental de Dinamarca expresó su satisfacción por la celebración de la Reunión y por los estudios realizados, no obstante sus posibles errores. Subrayó que principalmente debía conseguirse un equilibrio entre la calidad del pabellón y la capacidad de competir, y mantenerse la protección social y el trabajo decente, independientemente de la nacionalidad de la gente de mar. Señaló que los buques eran importantes en su país para mantener el empleo en el sector marítimo industrial, puesto que el 1 por ciento del empleo en Dinamarca estaba relacionado con la industria naviera. Observó que Dinamarca había podido mantener su flota, a pesar de que otros registros ofrecieran condiciones flexibles y atractivas, y que, efectivamente, el registro danés no era un registro de libre matrícula, ya que más del 96 por ciento del tonelaje pertenecía a su país. Añadió que la industria naviera era de carácter mundial, por lo que las condiciones de trabajo deberían abordarse desde una perspectiva mundial. También observó que había sido necesario permitir que los armadores redujeran los costes a través de la contratación de gente de mar sin domicilio sobre la base de acuerdos locales, manteniendo al mismo tiempo la obligación de realizar operaciones de navegación de calidad según la ley danesa. Se concedían ventajas fiscales y se aplicaba la cobertura social del Estado del pabellón exigida por ley con independencia de la nacionalidad. Señaló que, no obstante la contratación de gente de mar extranjera, el número total de gente de mar danesa había aumentado desde el establecimiento del nuevo registro. Insistió en la necesidad de que las discusiones se centraran en la navegación de calidad, la observancia, los procedimientos de las quejas y las sanciones por incumplimiento. Concluyó su discurso proponiendo que la Reunión hiciera las aportaciones oportunas al proceso de revisión de las normas marítimas de la OIT.
10. El experto gubernamental de Bahamas apoyó la mejora de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar. Notificó que el marco legal de su país era adecuado para tripulaciones internacionales y que las condiciones superaban las mínimas. Afirmó además que el sistema de inspección observaba tanto la ley internacional como la de Bahamas. Al comentar los informes de la Oficina, citó varios ejemplos para demostrar que los autores habían hecho declaraciones valiosas sobre las condiciones mínimas de vida, considerando los países desarrollados como ricos y los países en desarrollo como muy pobres. También señaló que se utilizaban normas dobles al comparar los registros «de libre matrícula» con los «tradicionales». Propuso que esta Reunión se esforzara por mejorar la vida de la gente de mar actual, independientemente de su nacionalidad, o la de su buque.
11. El experto gubernamental de India señaló la importancia de su país en la industria naviera, al tiempo que se avenía a que los Estados del pabellón garantizaran el mantenimiento de las normas de formación. Insistió en que correspondía a los armadores asumir plenamente la responsabilidad de las condiciones de vida y de trabajo, pero que la negociación colectiva era más apropiada en el país que proporcionaba la mano de obra. Declaró asimismo que las agencias de contratación deberían asumir la responsabilidad del pago de los salarios, pero que éstos deberían reflejar el coste de vida del país donde reside la gente de mar, ya que los salarios variaban de un país a otro.
12. El experto gubernamental de China confió en que esta discusión, de vital importancia para China, sería satisfactoria. Consideró que el problema principal residía en el hecho de que las normas internacionales existentes son difíciles de llevar a la práctica. Señaló, asimismo, que debería insistirse en cuestiones prácticas y en mejorar el sistema legal. Aunque la inspección de los buques debería centrarse en cuestiones prácticas, subrayó que debería prestarse mayor atención a la igualdad de protección de toda la gente de mar, con independencia de su nacionalidad.

-
13. El experto gubernamental de Noruega esperaba que la industria naviera de su país ofreciera unas condiciones de trabajo y de vida decentes. Apoyó la conclusión de la Oficina sobre la necesidad de que las aspiraciones nacionales de los Estados mantuvieran registros satisfactorios que pudieran combinarse con convenios internacionales reglamentarios, apoyados por la comunidad mundial de armadores. Señaló que este punto de referencia debería ser normativo para una industria naviera de calidad con responsabilidades de Estados del pabellón, Estados del puerto y Estados proveedores de mano de obra. Apoyó las propuestas de la Oficina para la estructura de la discusión.
 14. El experto gubernamental de Chipre respaldó la declaración de los expertos de Bahamas e India. Se refirió a los esfuerzos desplegados por su país a favor de la protección de la gente de mar, dado que las obras valen más que las palabras. Apoyó la búsqueda de una solución internacional a la cuestión de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar.
 15. El experto gubernamental de Grecia declaró que los informes de la Oficina no reflejaban las opiniones conjuntas expresadas por el Gobierno, los armadores y la gente de mar en la respuesta de Grecia. Apoyó las orientaciones políticas facilitadas por la Oficina y creía que el proceso actual de revisión de normas brindaría la oportunidad de solucionar muchas de las cuestiones planteadas.
 16. El experto gubernamental de Malta se felicitó por la oportunidad de abordar estas cuestiones y estaba convencido de que la supervisión, el control y la observancia eran fundamentales para el éxito de las futuras normas.
 17. El experto gubernamental de los Países Bajos rectificó algunas observaciones inexactas contenidas en los informes de la Oficina sobre su país. Subrayó su adhesión al concepto de calidad de la industria naviera. Señaló que dicho concepto incluía condiciones de trabajo y de vida decentes o mínimas para los oficiales y dotaciones, así como una seguridad social adecuada para toda la gente de mar y sus familias.
 18. La experta gubernamental de Egipto declaró que la administración de su país se responsabilizaba de la seguridad marítima, la seguridad social, las condiciones de trabajo y de vida decentes, la retribución salarial, las inspecciones y la regulación del contrato de empleo y de los sistemas apropiados para garantizar la observancia de las normas.
 19. El experto gubernamental de Nigeria apoyó el establecimiento de unas condiciones de vida adecuadas para toda la gente de mar. Confió en que la Reunión produciría orientaciones útiles para el HLTWG y su subgrupo. El futuro instrumento debería ser aceptable y contener cláusulas flexibles interesantes para los países en desarrollo. Aseguró que su Gobierno se comprometía a observar el futuro instrumento.
 20. El experto gubernamental del Reino Unido concedió máxima prioridad a la puesta en práctica y observancia de condiciones de vida y de trabajo decentes a bordo de los buques. Comunicó a la Reunión que su país estaba en proceso de ratificación del Convenio núm. 178. Apoyó las propuestas de la Oficina en su documento orientativo y desplegaría esfuerzos para que hubiera un acuerdo al respecto.
 21. El experto gubernamental de Italia señaló que su Gobierno apoyaba la tarea del HLTWG y consideró muy valiosas las orientaciones proporcionadas en el documento orientativo de la Oficina.
 22. El portavoz de la gente de mar reconoció que, al pedir a los armadores que condenaran las prácticas nefastas que se habían documentado, su solicitud había sido incompleta, ya que esto también era aplicable a los gobiernos. En su opinión, algunos gobiernos deberían sentirse avergonzados por las terribles condiciones existentes a bordo de los buques con su pabellón. También observó que el informe se refería frecuentemente a la discriminación

por escrito, si bien no se había mencionado este aspecto tan importante durante la presentación oral. La mera existencia de la discriminación a bordo de los buques de muchos Estados del pabellón, dificultaba la formulación de comentarios positivos sobre dichos Estados. Era indudable que el proceso de globalización menoscababa profundamente las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar. Consideraba que esta Reunión no estaba únicamente vinculada al HLTWG, sino también al Programa de Trabajo Decente de la OIT y al debate sobre una industria naviera de calidad.

- 23.** El portavoz de los armadores expresó su comprensión por la dificultad que entrañaba la investigación de este tema. Estaba convencido de que las terribles condiciones a que se refería la gente de mar eran más bien excepcionales en el sector. Debería realizarse un análisis detenido e insistirse en la observancia y la amplia ratificación del futuro instrumento. Señaló que la globalización era un hecho, pero que era la reglamentación era importante para evitar los abusos. Hizo un llamamiento a la cooperación entre los interlocutores durante la Reunión.
- 24.** El experto de la gente de mar de India llamó la atención de la Reunión sobre ciertas imprecisiones contenidas en el informe de la Oficina con respecto a su país. En primer lugar, indicó que, en 1953, al igual que en la actualidad, el problema fundamental para el sector de la navegación en la India era el desempleo. El Gobierno había comenzado a permitir la contratación más libre de la gente de mar en el sector. Criticó el empleo continuo de titulares de pasaporte en buques de pabellón extranjero, en contraposición con los profesionales titulares de Certificados de Licencia Permanente (CDC). Esto suponía riesgos de empleo adicionales para la gente de mar auténtica. También solicitó un registro de agencias de contratación y esperaba la pronta ratificación del Convenio núm. 179. Por último, propuso la exención del pago de impuestos sobre la renta para gente de mar de India.
- 25.** El experto de la gente de mar de Dinamarca señaló que en el caso de estudio sobre Dinamarca se indicaba que sólo se habían considerado las cuestiones de los armadores cuando se adoptó la ley del DIS y recordó la lucha de su sindicato para combatir las violaciones de la libertad sindical, en particular las quejas que habían sometido a la OIT al respecto. El informe omitía gran parte de la discusión con los autores en Copenhague. Era inaceptable que hubiera discriminación entre personas que realizaban el mismo trabajo, a bordo del mismo buque, por motivos de nacionalidad o de domicilio. Se mostraba crítico ante las posibilidades teóricas concedidas a la gente de mar sin domicilio (cobertura de seguridad social, hospitalización, sistema del Defensor del Pueblo, Tribunal de Trabajo, etc.), cuando, en realidad, estas personas no estaban físicamente en posición de disfrutar estos beneficios. La imposibilidad de reivindicar derechos era consecuencia de la distancia geográfica entre Dinamarca y su país de domicilio. Defendía enérgicamente que, en el sector marítimo, la dimensión humana y los intereses comerciales deberían ser igualmente importantes.
- 26.** La experta gubernamental de Dinamarca, respondió a este comentario refiriéndose al estudio de caso de Dinamarca y a la respuesta del país al cuestionario, donde se facilitaba información abundante sobre el Registro Internacional de Buques de Dinamarca (DIS). Sin embargo, las observaciones de uno de los sindicatos daneses presentes en la Reunión exigía más explicaciones al Gobierno, si bien ella no pretendía comentar detalladamente cada una de las observaciones.
- 27.** En primer lugar, señaló que la legislación sobre el Registro Internacional de Buques de Dinamarca acababa de entrar en vigor cuando se firmaron nuevos convenios colectivos entre los sindicatos y los empleadores, lo que, entre otras razones, se debía al programa especial de tributación que en realidad eximía a la gente de mar del pago de impuestos sobre la renta establecido.

-
- 28.** En cuanto al salario mínimo establecido por la OIT, en el sistema danés, el Estado no intervenía en esta cuestión, que se dejaba en manos de los interlocutores sociales. No había un salario mínimo normativo en Dinamarca y en la industria naviera las condiciones de trabajo eran las mismas que en otras industrias del país. Con respecto al caso de estudio de Dinamarca, señaló que el salario medio (por ejemplo, para las dotaciones filipinas eran dos veces o dos veces y medio superiores a los salarios filipinos locales) era igual o superior al establecido por la ITF.
 - 29.** Subrayó que la gente de mar sin domicilio podía integrarse en un sindicato danés, pero que los convenios colectivos daneses sólo protegían a la gente de mar con domicilio. Los criterios del residente se elegían como criterios objetivos. Al proceder de este modo, insistió en que había cuestiones importantes y que los acuerdos de negociación colectiva para la gente de mar sin domicilio podían ser firmados por sindicatos del país de residencia de la gente de mar que conocieran tanto a la gente de mar como las condiciones locales.
 - 30.** En cuanto a la protección social de la gente de mar, señaló que todos los marinos, con independencia de su nacionalidad o residencia, tenía el derecho establecido por la ley de acceder a asistencia hospitalaria gratuita, no solo en caso de enfermedades del trabajo, sino también en situaciones más ordinarias no relacionadas con el trabajo. También había medios de asegurar a la gente de mar subvenciones en metálico que les garantizaran ingresos durante el período de convalecencia. Todos estos servicios eran gratuitos, al estar fundamentalmente financiados por el Estado. En caso de repatriación de la gente de mar a su país de residencia, la legislación danesa establecía que el país de residencia debía asumir la responsabilidad de asegurar el cuidado de la gente de mar, salvo que la enfermedad del marino fuera debida a un accidente de trabajo. En este caso, el Gobierno danés facilitaba asistencia hospitalaria ulterior y una prestación por enfermedad, que se concedería hasta que la autoridad danesa pertinente determinara el grado de invalidez y la indemnización correspondiente al mismo.
 - 31.** También hizo referencia a la información facilitada a la gente de mar sobre sus derechos de conformidad con la legislación danesa.
 - 32.** En cuanto a los procedimientos de presentación de quejas y la utilización del sistema del Tribunal del Trabajo en Dinamarca, subrayó que se habían establecido el marco legal y los procedimientos necesarios, y que correspondía a los sindicatos y a la gente de mar hacer uso de los mismos según procediera.
 - 33.** Por último, la experta gubernamental de Dinamarca expresó el deseo de facilitar más información sobre el Registro Internacional de Buques de Dinamarca a todo delegado o representante que se interesara por el sistema de su país.
 - 34.** El experto de la gente de mar del Reino Unido observó que en la Isla de Man había empezado a actualizarse la Reglamentación del Acuerdo relativo a la Tripulación, alejándose de la reglamentación del Reino Unido, que no ofrecía mucha protección social ni de empleo a la gente de mar no domiciliada. Sin embargo, añadió que los Estados del pabellón necesitaban aplicar una jurisdicción efectiva y que la gente de mar debería tener derecho a que el Estado del pabellón examinara sus reivindicaciones. Insistió en que debían hallarse los medios para satisfacer esta demanda. Señaló que el caso de estudio de la Isla de Man no recalca suficientemente la pérdida de oportunidades de empleo para la gente de mar del Reino Unido, que había disminuido del 65 por ciento en 1990 al 29 por ciento en 1999 y a cerca del 21 por ciento en la actualidad. También añadió que el Reino Unido se enfrentaba a esta misma situación, ya que el incremento del tonelaje no había supuesto el aumento del empleo para la gente de mar del Reino Unido. También indicó que los esfuerzos desplegados en materia de formación no habían correspondido a las plazas existentes para los aprendices a bordo. Señaló que las organizaciones de la gente de mar desearían colaborar con la administración y los armadores para garantizar tanto un registro

de calidad como un empleo sostenible. Se felicitó por las propuestas encaminadas al diálogo social a través del diálogo tripartito formal y confiaba en que esto condujera a la extensión de los convenios colectivos con unas condiciones de trabajo decentes para la gente de mar empleada en buques con el pabellón de la Isla de Man.

- 35.** La experta de los armadores de Filipinas lamentó los comentarios del experto de la gente de mar sobre la falta de atención de que era objeto la gente de mar filipina, así como la conclusión contenida en el caso de estudio, conforme a la cual los marinos filipinos dependían cada vez más de las organizaciones internacionales. Facilitó detalles sobre las formas en que las autoridades filipinas protegían a la gente de mar, por ejemplo, a través de un modelo de contrato de empleo, que incorporaba las disposiciones mínimas contenidas en los instrumentos de la OIT. Todo acuerdo de negociación colectiva que se negociase con prestaciones superiores redundaría en beneficio de la gente de mar. Añadió que la Administración Filipina del Empleo en el Extranjero (POEA) supervisaba las agencias de contratación, que se examinaban cada dos años. Señaló que la gente de mar podría presentar quejas y que toda infracción sería sancionada. Informó acerca de la conclusión de un acuerdo reciente entre el Gobierno, los sindicatos y el sector privado, que establecía un sistema de arbitraje voluntario para las quejas de la gente de mar. A través de este sistema, las quejas debían presentarse, en primer lugar, al sindicato y la POEA podría penalizar a todo empleador que no observara las condiciones establecidas en los convenios colectivos o las disposiciones contenidas en la misma POEA. Por el contrario, señaló que de conformidad con las disposiciones del contrato de la POEA, se concedería al trabajador toda la asistencia médica necesaria o, en su caso, la indemnización necesaria por discapacidad. La experta de los armadores de Filipinas concluyó que era preciso establecer sistemas para proteger las condiciones de empleo de la gente de mar y que suponer que los armadores no consideraban el bienestar de sus empleados era un razonamiento injustificado y sin fundamento.
- 36.** La experta de los armadores de Dinamarca señaló que era importante insistir en que la creación del Registro Internacional de Buques de Dinamarca (DIS) había redundado en un incremento del empleo de los marinos daneses. Indicó un incremento de más de 6.000 puestos de trabajo desde 1998 y que el 70 por ciento de los 14.000 marinos que sirven en buques de pabellón danés son daneses y que los 4.000 restantes era fundamentalmente gente de mar filipina prevista en acuerdos de negociación colectiva con sindicatos filipinos que reunían las condiciones establecidas en el marco de los sindicatos daneses. Indicó que los acuerdos de negociación colectiva que existían en 1988 no eran aplicables a los buques del DIS, ya que el DIS es un sistema de salario neto. Sin embargo, afirmó que los armadores y sindicatos convenían en firmar nuevos acuerdos de negociación colectiva aplicables a los buques del DIS según la ley del DIS que entró en vigor en 1988. La experta comentó, en tercer lugar, las condiciones de empleo de la gente de mar extranjera. Señaló que, en 1997, se había firmado un convenio colectivo para determinar los procedimientos de negociación con sindicatos extranjeros. Además, se adoptó un acuerdo en 1999 sobre información mutua, coordinación y cooperación en lo concerniente a los buques del DIS. Añadió que el acuerdo abordaba la conclusión de convenios colectivos con sindicatos extranjeros, y que existía un acuerdo marco general que preveía condiciones específicas para extranjeros. Declaró que, según el acuerdo, los armadores tenían la responsabilidad de informar a los sindicatos daneses antes de negociar con sindicatos extranjeros. Asimismo, añadió que los sindicatos daneses podían participar en las negociaciones entre los armadores daneses y los sindicatos extranjeros, si éste era su deseo. A continuación se refirió a una declaración contenida en el informe acerca de la fragilidad de este acuerdo firmado en 1999. Puso de relieve la fragilidad de dicho acuerdo, ya que habría expirado de no renovarse. Sin embargo, subrayó que todos los sindicatos marítimos tradicionales, con la salvedad de uno, habían firmado un nuevo acuerdo en marzo de 2002.

-
37. El experto gubernamental del Reino Unido se refirió a las cuestiones planteadas sobre la Isla de Man e insistió en la necesidad de llevar a cabo un enfoque internacional en cuanto a las normas de la industria naviera. Asimismo, confiaba en que se hicieran progresos constructivos con respecto a las cuestiones planteadas en los informes.
38. El experto de los armadores de Filipinas convino con su colega gubernamental en las muchas imprecisiones contenidas en el informe con respecto a su país, ya que no se había captado ni documentado debidamente la visión general de la industria marítima de Filipinas. Subrayó que su país fue uno de los primeros países en ratificar el Convenio núm. 179, lo que se tradujo en una mejora de las prácticas de contratación, no obstante la imperfección de los sistemas establecidos en la actualidad. La Administración Filipina de Empleo en el Extranjero (POEA) estaba examinando las normas y la reglamentación en materia de empleo y contratación, lo que ya era un cambio positivo. Señaló que la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y la POEA habían entablado un diálogo a los fines de establecer unas condiciones decentes para todos. Añadió que el nivel de sindicación de la gente de mar filipina había aumentado desde la integración de más marinos que los mencionados en el caso de estudio en la Asociación de Oficiales de Marina y el Sindicato de Marineros de Filipinas (AMOSUP-PTGWO-ITF). Señaló que en el caso de estudio no se mencionaban los sindicatos «amarillos», que no protegían efectivamente a la gente de mar. Añadió que la propuesta del Consejo para la Promoción de la Gente de Mar de Filipinas (PSPC) sobre la creación del Sindicato de Gente de Mar de Asia debería considerarse con el máximo detenimiento, ya que este Consejo estaba dominado por armadores. Señaló asimismo que el programa del «centro único de tramitación» del PSPC para la gente de mar es actualmente un proyecto principal del Departamento Filipino de Trabajo. El experto de la gente de mar de Filipinas también observó que, a pesar de que Filipinas fuera uno de los países del mundo que más gente de mar proporcionaba, era preciso mejorar su política y legislación laboral para la gente de mar extranjera. Afirmó que esta situación estaba mejorando con la elaboración de una ley relativa a la gente de mar extranjera, que actualmente se trataba de un proyecto de ley en Filipinas. Añadió que era necesario mejorar considerablemente la situación, ya que el Presidente de la República de Filipinas se había mostrado personalmente interesado por el establecimiento definitivo de esta legislación. Si bien el informe reflejaba algunos aspectos negativos, insistió en que la gran mayoría de ellos había mejorado con la introducción de cambios concretos y positivos que esperaba solucionaran esa situación en un futuro inmediato.
39. El experto gubernamental de la India facilitó algunas aclaraciones sobre la cuestión de los Certificados de Licencia Permanente (CDC). Señaló que el Gobierno sólo concedía tales documentos a las personas que tenían derecho a los mismos, por ejemplo, los titulares de calificaciones STCW95. Indicó que el Gobierno no deseaba que la navegación se limitara a un grupo exclusivo y que se habían señalado a la atención de las autoridades marítimas casos de fraude en torno a la cuestión de «certificados sin objeción». También consideró que la contratación de miembros restringida a un sindicato particular podría constituir una violación del principio de la libertad sindical.
40. El Secretario del Grupo de la gente de mar declaró que el principio del «vínculo efectivo» seguía siendo importante y que era fundamental para el trabajo decente en la industria marítima. Recordó que Panamá cuenta con un triste historial, por ejemplo, de abandono de gente de mar, como se había demostrado en un Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT, y que su ley núm. 8 contiene numerosas imperfecciones y es objeto de quejas en materia de libertad sindical. Declaró que Panamá y otros países no observan sus obligaciones de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS). Afirmó que dichos Estados no podían reunir las condiciones de trabajo decente, en particular las relativas al diálogo social, ya que los informes reflejaban la inexistencia de sindicatos que representaran a los armadores y la gente de mar en el país. Observó que la falta de un vínculo efectivo, como se especificaba en el artículo 91 de la

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y la falta de interlocutores sociales en el Estado del pabellón, significaba que los pabellones de conveniencia negaban el trabajo decente, lo cual se traducía en un déficit importante del mismo.

41. El experto gubernamental de Panamá abordó algunas cuestiones planteadas en los informes. Rectificó la declaración relativa a los procesos de presentación de quejas, señalando que dichos procesos en Panamá exigían investigar la queja y que los resultados finales se obtenían a raíz de dicha investigación. También añadió que se respetaba la ley del salario mínimo. Afirmó que los armadores y la gente de mar tenían la responsabilidad de acordar el salario y que el salario mínimo para la gente de mar en Panamá superaba el de los trabajadores ajenos al sector marítimo y probablemente fuera el salario más alto en toda Latinoamérica. Con respecto a la responsabilidad, señaló que el armador tiene el deber de repatriar a la gente de mar al lugar que ésta determine, que los sindicatos de la gente de mar en Panamá estaban legalmente reconocidos y que los armadores y la gente de mar se adherían a la negociación colectiva.
42. El experto gubernamental de Francia observó que, aunque comprendía el deseo de subsanar algunos errores en los informes, instaba a los participantes a dedicar el tiempo disponible a buscar soluciones que pudieran comunicar al Grupo de Trabajo de alto nivel y subrayó la importancia de este objetivo.
43. El Presidente intervino para expresar su acuerdo con el experto gubernamental de Francia sobre la importancia de ir más allá del informe y abordar los futuros cambios que podrían introducirse en los derechos de la gente de mar. Subrayó la gran complejidad de este sector internacional y añadió que el informe de la Reunión debería ser un informe fundamental que abordara las complejas cuestiones de este sector.
44. El experto de la gente de mar de India respondió a los comentarios del experto gubernamental de su país. Declaró que, si bien sólo se concedían Certificados de Licencia Permanente a personas con formación técnica, estas últimas a menudo acababan trabajando en buques como aprendices (rangos inferiores), en lugar de ocupar cargos correspondientes a sus calificaciones. Asimismo, añadió que los armadores y los sindicatos habían firmado un convenio tripartito donde se abordaban las prestaciones.
45. El experto de la gente de mar de Dinamarca observó que probablemente se habían malentendido sus observaciones. Añadió que debería felicitarse a los armadores daneses por haber firmado acuerdos con los sindicatos, no obstante la ley, y por haber colaborado, en consecuencia, en la difícil labor de colmar las lagunas de la legislación danesa. Para los armadores filipinos, explicó que no debería haber discriminación por motivo de nacionalidad pero que, lamentablemente, la gente de mar filipina no se beneficiaba del mismo trato que la gente danesa al regresar a su país.
46. El experto gubernamental de Grecia insistió en la importancia de dedicar el tiempo disponible para abordar las cuestiones que exigían tomar medidas adicionales. Añadió que sometería a la Secretaría sus comentarios sobre el informe por escrito. Con respecto a la redacción, añadió que el Ministro de Marina respondía al cuestionario con el Sindicato de Armadores Griegos y la Federación de Gente de Mar Panhelénica. Observó que, dado que la industria naviera siempre se había sido considerado especial, se había adoptado una legislación especial que protegía a la gente de mar. También señaló que, si bien los convenios colectivos aparentemente sólo eran aplicables a la gente de mar nacional, existían otros convenios colectivos que protegían a la gente de mar extranjera. Asimismo, explicó que en Grecia se había establecido un sistema de seguridad social nacional independiente para la gente de mar. Por último, puso de relieve que su país se incluyó en los informes como país proveedor de mano de obra. Comunicó que no respondían a la parte del cuestionario sobre este tema y que no debería considerarse como país proveedor de mano de obra.

-
47. El experto gubernamental de la India respondió a los comentarios del representante de la gente de mar de su país. Declaró que había tomado nota de sus comentarios y citó a continuación un convenio colectivo donde se establecía que todos los grados debían ser miembros del Sindicato Nacional de Gente de Mar de la India (NUSI). Señaló que la legislación exigía al sindicato la concesión de un certificado de autorización para la gente de mar que deseara trabajar para un empleador internacional. Señaló que la gente de mar había tenido que pagar hasta 2.000 dólares de los Estados Unidos para obtener dicho certificado.
 48. El experto gubernamental de Angola recordó que su país había ratificado 33 convenios de la OIT, incluidos nueve convenios sobre el trabajo marítimo. En Angola se aseguraban las inspecciones de los buques a través de la intervención de inspectores del Ministerio de Administración Pública, del Trabajo y de la Seguridad Social. Sin embargo, estos inspectores no habían recibido suficiente formación en esta materia, por lo que su eficiencia era limitada. Por consiguiente, Angola instaba a la OIT a que examinara la posibilidad de organizar seminarios apropiados al respecto. La edad mínima de admisión al trabajo estaba establecida en los 14 años y suponía que este principio se aplicaba igualmente a la gente de mar. Angola había ratificado los convenios de la OIT apropiados en esta materia, incluido el Convenio núm. 182. Añadió que la gente de mar extranjera podía integrarse en sindicatos nacionales. Sin embargo, en Angola no había un salario mínimo establecido. Estaba considerándose la creación de una comisión interministerial que se encargara de revisar la legislación marítima de Angola.
 49. El experto gubernamental de Francia formuló dos observaciones con respecto al contenido del informe. En primer lugar, los acuerdos de negociación colectiva, una vez establecidos, eran aplicables a toda la gente de mar, independientemente de su nacionalidad. Sin embargo, puede que éstos no se apliquen cuando la gente de mar recibe su salario de una agencia de contratación. En segundo lugar, la gente de mar extranjera empleada a bordo de buques franceses pueden unirse libremente a sindicatos franceses.
 50. El experto gubernamental de Italia señaló que se había incluido indebidamente a Italia entre los países que exigían que su tripulación se compusiera exclusivamente de ciudadanos nacionales. Observó que el artículo 318 del Código de Navegación modificado por la ley de 2001 prevé que la tripulación de buques nacionales debería incluir a gente de mar de nacionalidades diferentes de la italiana o la europea a través de acuerdos de negociación colectiva.
 51. El portavoz de la gente de mar recordó la conveniencia de abordar cuestiones importantes. Expresó su decepción con el rumbo que estaba tomando la Reunión. Aparte de las imprecisiones del informe, observó que no se había consultado oportunamente a la gente de mar con respecto a la organización de la Reunión. Aunque comprendía que el Presidente deseara acelerar los procedimientos, consideraba que algunas cuestiones eran demasiado importantes para abordarlas de forma superficial.
 52. Estimaba que su Grupo se mantenía un poco al margen de los restantes, ya que ni los armadores ni los gobiernos habían podido condenar las atroces prácticas a que había hecho referencia. Los armadores consideraban esta presentación excesivamente emocional, mientras que los gobiernos, a quienes lógicamente recurrían los armadores para lograr protección legislativa contra sus peores prácticas, guardaban silencio. Tenía la sensación de que algunos deseaban justificar su sistema del pabellón de conveniencia y considerar los registros como una actividad comercial, en lugar de instrumentos que determinaban la nacionalidad del buque, tal como estipulaba la legislación internacional.

-
- 53.** Opinaba que la Oficina debería reflexionar sobre sus declaraciones, ya que estimaba que ésta tenía inclinación por otros grupos. Contrariamente a lo que había anunciado el día anterior, ahora pensaba que en la Reunión no podría entablarse un diálogo satisfactorio, ya que la gente de mar nunca aceptaría los esfuerzos desplegados por legitimar los pabellones de conveniencia. También declaró que no había leído el documento orientativo propuesto por la Oficina como documento positivo.
- 54.** El portavoz de la gente de mar presentó una declaración que contenía las opiniones de su Grupo y confiaba en que éstas establecieran las bases de una posible discusión en el futuro. Su Grupo había llegado a la conclusión de que esta Reunión de Expertos era un ejercicio cuyo objetivo parecía ser únicamente la rehabilitación de los pabellones de conveniencia y la pacificación de todos los que habían insistido en que el déficit de trabajo decente era evidente en muchos Estados del pabellón. En las observaciones preliminares de la Oficina de la OIT se había explicado que la Reunión se había organizado como respuesta a una resolución adoptada por la Comisión Paritaria Marítima en 1991. Dicha resolución también había redundado en la publicación de un informe de la OIT. El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura en la industria naviera, que se había debatido en la 29.^a reunión de la Comisión Paritaria Marítima. Por lo tanto, debería haberse mencionado el informe de dicha reunión (JMC/29/2001/14) en las conclusiones de la Reunión actual, ya que contenía numerosos comentarios e informaciones pertinentes. En particular, se instó a la Reunión a que considerara debidamente las resoluciones adoptadas por la Comisión Paritaria Marítima respaldadas por el Consejo de Administración, así como las observaciones presentadas por el Grupo de la gente de mar en el Anexo 16.
- 55.** El Grupo de la gente de mar también consideró apropiado recordar la recapitulación del Presidente de las discusiones del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel con respecto a los aspectos fundamentales del trabajo decente en la industria naviera, a saber:
- derechos humanos en el trabajo;
 - empleo e ingresos;
 - protección social y seguridad social;
 - diálogo social.
- 56.** El Grupo de la gente de mar no podía aceptar que los Estados con pabellón de conveniencia demostraran un compromiso con el diálogo social y el tripartismo y, por consiguiente, con el concepto de trabajo decente. Como había declarado la delegación danesa, la mera existencia del sistema del pabellón de conveniencia había perjudicado a todos los Estados del pabellón. Era preciso que la Reunión reconociera este hecho.
- 57.** Refiriéndose en esta ocasión a los informes preparados por la Oficina para esta Reunión, el Grupo de la gente de mar deseaba comentar algunos puntos para su registro:
- Era significativo el descubrimiento de que el 65 por ciento de los países que respondían al cuestionario aplicaran algún tipo de política discriminatoria, lo que indicaba el gran déficit de trabajo decente en la industria naviera. Esto había ocasionado graves problemas de discriminación de miembros de tripulación extranjeros a bordo de los buques de la mayoría de los Estados del pabellón y dichos Estados apenas podían tomar medidas al respecto. La OIT debería investigar esta cuestión, considerando la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, así como el Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (núm. 111).

-
- Un descubrimiento importante era que la falta de protección por parte de la legislación nacional de que eran objeto gran parte de los marinos, tanto nacionales como no domiciliados. Eso era particularmente significativo en el caso de la gente de mar sin domicilio, ya que aquellos Estados del pabellón estaban incumpliendo sus obligaciones estipuladas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que les exigía ejercer una jurisdicción y un control efectivos en asuntos administrativos, técnicos, sociales o laborales en los buques que navegaran con su pabellón (artículo 94).
 - Era evidente el gran déficit de trabajo decente en la industria naviera y la necesidad de que la OIT tomara medidas urgentes para solucionar este problema. Los pabellones de conveniencia eran fundamentalmente incompatibles con el trabajo decente, ya que no había gente de mar ni empleadores en un Estado del pabellón y, por lo tanto, tampoco interlocutores sociales con quienes promover el diálogo social y el tripartismo.
 - La utilización del término «registros» era lamentable, ya que sugería que eran algo distintos del Estado, no siendo éste el caso. La gente de mar vivía y trabajaba en buques y la legislación internacional establecía que la nacionalidad de un buque venía determinada por el pabellón con el que navegaba. Esto tenía importantes consecuencias para la tripulación, con respecto a la jurisdicción tanto civil como penal y su capacidad de ejercer sus derechos humanos y sindicales.

58. El Grupo de la gente de mar propuso que el Grupo de expertos conviniera en los siguientes puntos:

- El gran déficit existente en la industria naviera y la necesidad de la OIT de tomar medidas urgentes para abordar la situación. Este déficit sólo podría superarse a través de un diálogo social efectivo y significativo entre los gobiernos, la gente de mar y los armadores.
- La incompatibilidad de los pabellones de conveniencia con el trabajo decente.
- La gran importancia que seguía concediéndose al «vínculo efectivo».
- La necesidad de que el Consejo de Administración invitara a la Oficina a compilar un inventario de defectos de pabellones de conveniencia para ejercer un control efectivo sobre asuntos sociales y laborales en los buques que naveguen con su pabellón y para comunicarlo en una futura reunión de los Estados parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
- Los fallos del sistema sólo se abordarían a través de reglamentaciones internacionales y la imposición de un mecanismo de observancia que aseguraría el cumplimiento de las obligaciones internacionales por parte de los Estados del pabellón. A tales fines, la Reunión debería invitar al Consejo de Administración a instar al Director General de la OIT a ponerse en contacto con el Secretario General de la OMI, al objeto de poner en práctica la decisión adoptada por la Comisión de las Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible (CSD 7) para tomar medidas, de carácter obligatorio cuando los miembros de la OMI lo estimen oportuno, a fin de asegurar que los buques de todos los Estados del pabellón cumplen las normas internacionales para dar pleno efecto a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en particular al artículo 91 (Nacionalidad de los buques), así como a las disposiciones de otros convenios pertinentes y, en cooperación con la FAO, para definir el concepto de vínculo efectivo, de acuerdo con la Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas. El Director General también debería advertir a la OMI acerca del

interés de la OIT en su trabajo y su deseo de participar activamente, de conformidad con los acuerdos de cooperación entre ambas organizaciones.

- Los armadores tienen el deber de facilitar unas condiciones de trabajo seguras y decentes a la gente de mar que contraten y debería considerarse este factor al determinar el pabellón con el que debería navegar un buque.
 - Debería alentarse al Consejo de Administración a invitar a las Naciones Unidas, a través de su División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, y en colaboración con la OIT, a revisar la Convención de las Naciones Unidas sobre Condiciones para el Registro de Embarcaciones;
 - Debería tomarse nota de las recomendaciones del Comité de libertad sindical de la OIT con respecto a Dinamarca y a la interferencia del gobierno en el derecho de la gente de mar a la negociación colectiva voluntaria establecido en la ley del DIS; debería invitar al Gobierno de Dinamarca a poner inmediatamente en práctica dichas recomendaciones y alentar a la Oficina a tomar nota de esta cuestión en el marco de su programa general de trabajo decente.
 - Una industria naviera de calidad no consiste simplemente en observar meramente los instrumentos internacionales y las normas mínimas que estos representan. Una industria naviera de calidad requiere la mejora continua y el cumplimiento de todas las obligaciones de los Estados del pabellón, lo que exige un Estado operante.
 - La Reunión debería condenar prácticas tales como las «listas de personas bajo vigilancia» («watchlisting») y «las listas negras» («blacklisting») de la gente de mar, e invitar a la OIT a elaborar políticas y programas encaminados a erradicar dichas prácticas.
 - La OIT debería promover la puesta en práctica en el sector marítimo de los convenios fundamentales contenidos en la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo.
 - La Reunión debería solicitar a la OIT que considerara el caso de estudio de Panamá, especialmente la inexistencia de interlocutores sociales marítimos en el Estado, en el contexto de su programa general de trabajo decente, y plantear las cuestiones subrayadas en la Administración.
 - La propuesta destacada en el caso de estudio de Filipinas sobre la conveniencia de que el Consejo de Promoción de la Gente de Mar de Filipinas se esforzara por establecer un sindicato de gente de mar de Asia contravendría las disposiciones del Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87), y debería solicitarse a la OIT a considerar el caso de estudio de Filipinas en el marco de su programa general de trabajo decente y, utilizando los canales apropiados para plantear las cuestiones destacadas en la Administración.
- 59.** El portavoz de los armadores declaró que su Grupo no podía aceptar las propuestas de la gente de mar y, como respuesta a la declaración de este Grupo, expresó algunas opiniones que ofreció como posición de compromiso:
1. No obstante las inquietudes expresadas por el Grupo de los armadores con respecto al contenido de los informes elaborados por la Oficina, y el cuestionario en que se basaban los informes, los armadores consideraron que gran parte de la información contenida en los informes concernía directamente a la cuestión de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de buques de registro internacional.

-
2. El Grupo tomó nota de que los informes revelaban una serie de problemas y fallos en la administración de determinados registros de buques con respecto a una legislación inapropiada en ámbitos particulares y, en especial, a la inobservancia de la reglamentación nacional e internacional. El Grupo consideraba que el registro de un buque es efectivo si existe una legislación nacional aplicable a todas las esferas importantes de las condiciones del trabajo marítimo, basada en normas internacionales y observada plena y absolutamente.
 3. El Grupo de la gente de mar sometió informes sobre abusos de derechos y condiciones de trabajo de la gente de mar. El Grupo de los armadores reconoció que se producían abusos y reafirmaron su deseo de hallar los medios para erradicarlos en la medida de lo posible. El Grupo consideró que la elaboración, adopción y observancia del nuevo convenio consolidado contribuiría notablemente a la consecución de este objetivo.
 4. El Grupo tomó nota de los informes que los acuerdos de inspección para asegurar la observancia de la legislación, así como la adopción de mecanismos para garantizar a la gente de mar la presentación oficial de quejas sobre infracciones de la legislación nacional y sobre prestaciones de empleo contractuales, eran medios importantes que podían adoptar las administraciones para asegurar la observancia de las condiciones.
 5. El Grupo de los armadores consideró que los informes también ponían de relieve las dificultades que se planteaban cuando una administración trataba de introducir una legislación encaminada a proteger a sus marinos nacionales que servían fundamentalmente en buques registrados en el territorio de otra administración y, a la inversa, las dificultades que surgían cuando la administración de un Estado del pabellón trataba de proteger a la gente de mar que servía en sus buques y que eran fundamentalmente nacionales de otra administración. El Grupo consideró que los posibles conflictos a nivel de jurisdicción, o la falta total de protección, eran cuestiones que necesitaban abordarse.
 6. Al elaborar normas relativas a las condiciones de vida y de trabajo, el Grupo de los armadores consideró que las administraciones debían esforzarse por garantizar que éstas se basaban en las normas mínimas internacionales del nivel más alto posible, complementadas, si fuera necesario, por disposiciones que reflejen la legislación y práctica nacionales. La legislación debería estar redactada de forma clara y no dar lugar a ambigüedades, para facilitar su fácil comprensión y aplicación, y la gente de mar debería poder obtener información sobre los medios que deberían emplearse para la presentación de quejas sobre la puesta en práctica de las normas.
 7. El Grupo de los armadores consideró que los informes desempeñan un papel fundamental de control y ejecución en cuanto al mantenimiento de normas efectivas en los registros de los buques. A este respecto, es fundamental establecer acuerdos adecuados de inspección por parte de Estados del pabellón y del puerto, impartir una formación adecuada a los inspectores, elaborar registros sobre el número de inspecciones realizadas y los errores detectados, e imponer sanciones a todos los que incumplan las normas establecidas. También debería considerarse la posibilidad de establecer un sistema que permita la introducción en los registros de la evaluación de los resultados.
- 60.** Los expertos gubernamentales, tras examinar los informes de la Oficina y las opiniones de los expertos de la gente de mar y de los armadores, llegaron a la conclusión de que la industria naviera dista mucho de ser perfecta y tomaron nota del déficit de trabajo decente. Reconocieron la necesidad de adoptar medidas para remediar este déficit y mejorar las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. Los expertos gubernamentales expresaron unánimemente la necesidad de que el Grupo Gubernamental hiciera una

declaración que reflejara sus opiniones sobre el futuro del trabajo decente y las condiciones de vida de toda la gente de mar, con independencia de su nacionalidad y de su domicilio o del pabellón del buque en que trabajen. Conviniere igualmente en la inutilidad de hacer referencia al pasado, tanto para los fines de la Reunión como para los intereses de la gente de mar. Era fundamental mirar hacia el futuro para mejorar las condiciones de vida y de trabajo y asegurar su observancia en los buques, y combatir el déficit actual que persistía en algunos buques.

- 61.** Los expertos gubernamentales acordaron unánimemente la necesidad de que cada Estado de pabellón y de puerto estableciera medios y sistemas sólidos para asegurar la observancia del derecho a unas condiciones de vida y de trabajo decentes. Todo Estado con una agencia de contratación bajo su jurisdicción debería asegurar asimismo que estas agencias son objeto de vigilancia y que asumen sus responsabilidades con la gente de mar. Los expertos gubernamentales también subrayaron la importancia de mejorar las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar para despertar el interés de los jóvenes por hacer carrera en el sector marítimo.
- 62.** Los expertos gubernamentales confiaban en que los interlocutores sociales aceptaran las propuestas que se formularían a continuación, de carácter tripartito, lo que constituye el fundamento de la OIT:
 - Los expertos gubernamentales consideraron que esta Reunión tripartita de expertos brindaba la oportunidad para instar a los gobiernos, la gente de mar y los armadores a seguir mejorando las condiciones de trabajo y de vida de toda la gente de mar, independientemente de su nacionalidad o domicilio.
 - Los expertos gubernamentales subrayaron la necesidad de tomar las medidas nacionales e internacionales más sólidas posibles para combatir la interferencia ilegal en el derecho de trabajo y el detrimento de unas condiciones de vida y de trabajo decentes.
 - Los expertos gubernamentales consideraron asimismo la necesidad urgente de abordar el déficit de trabajo decente en la industria naviera. Se reconoció que la protección social, la seguridad social y el diálogo social, incluida la negociación colectiva, son cuestiones que requieren particular atención.
 - Los expertos gubernamentales reconocieron que debería considerarse la posibilidad de establecer un mecanismo que permitiera introducir la evaluación de los resultados de los Estados del pabellón.
 - Los expertos gubernamentales opinaron que, en el contexto de la observancia, deberían considerarse las disposiciones pertinentes del Código Internacional de Gestión de la Seguridad.
 - Los expertos gubernamentales subrayaron la importancia de los siguientes principios:
 1. Para poder ejercer efectivamente su jurisdicción en asuntos sociales, todo Estado debería tener una administración marítima sólidamente establecida con un marco legislativo consistente de conformidad con las normas internacionales del trabajo, y un sistema igualmente sólido para asegurar la observancia de las mismas.
 2. El Estado del pabellón debería asumir plenamente la responsabilidad de asegurar el respeto de los derechos de la gente de mar con relación al servicio a bordo de sus buques.

-
3. Todo Estado del pabellón debería establecer medios para asegurar el respeto de unas condiciones de vida y de trabajo decentes a bordo de sus buques en cualquier parte del mundo.
 4. Todo Estado debería garantizar que las agencias de contratación que despliegan su actividad comercial bajo su jurisdicción son objeto del control estatal y garantizan el respeto de los derechos de la gente de mar.
 5. Todo Estado debería establecer el sistema necesario para supervisar las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques que arriban a sus puertos, de conformidad con los instrumentos internacionales establecidos.
 6. Todos los inspectores responsables del control de las condiciones de vida y de trabajo deberían estar debidamente calificados y contar con la formación necesaria, y sus condiciones deberían ser claras.
 7. Todo Estado del pabellón debería garantizar que los armadores asumen la responsabilidad de asegurar el acceso a la gente de mar a las leyes, reglamentaciones y convenios colectivos referentes a sus condiciones de vida y de trabajo.
 8. Todo Estado debería garantizar un acceso fácil y sencillo a procedimientos no costosos que permita a toda la gente de mar, con independencia de su nacionalidad o domicilio, presentar quejas donde se alegue una infracción de la legislación nacional o de las condiciones de vida y de trabajo o de los contratos de empleo y/o de enrolamiento.
 9. Todo armador debería asumir la responsabilidad de garantizar unas condiciones de vida y de trabajo decentes a la gente de mar que contrata.
 10. Las agencias de contratación deberían asumir individual y conjuntamente con los armadores, con independencia de su domicilio, la responsabilidad de una infracción del contrato de empleo y/o de enrolamiento.
- 63.** El Presidente, considerando las diversas opiniones expresadas, refundió mismas en un texto que puede consultarse en el anexo y propuso que éste debería ser una declaración conjunta de los expertos.
- 64.** Los expertos de la gente de mar y de los armadores convinieron en el contenido de la declaración conjunta.
- 65.** Los expertos gubernamentales aprobaron unánimemente todo el documento, pero formularon las siguientes observaciones a los fines de su registro:
- En el párrafo 2 de la declaración general, los expertos gubernamentales consideraron que la referencia en el párrafo a la violación de la libertad sindical y el derecho de negociación colectiva no iba dirigida a ningún gobierno en particular.
 - En el párrafo 5 de la declaración general, los expertos gubernamentales estimaron que la referencia a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en este párrafo se refería a la observancia de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques, competencia de la OIT.

-
- 66.** El experto de la gente de mar observó que la Asamblea General de las Naciones Unidas había reafirmado, más recientemente en la Resolución A/Res/56/12, el carácter unificado de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, insistió en su dimensión universal, y esperó que no se considerara que los comentarios de los expertos gubernamentales rechazaban las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas.
 - 67.** Los expertos acordaron que la Mesa de la Reunión aprobara el informe en representación de los expertos. Tras la traducción e impresión del mismo, se enviaría una copia a todos los participantes.
 - 68.** El portavoz del Grupo de los armadores añadió que no estaba plenamente satisfecho con todos los aspectos de la Reunión, incluidos los informes que se habían preparado, las propuestas presentadas por el Grupo de la gente de mar y parte del contenido de la declaración conjunta. No obstante, le satisfacía la conclusión de la misma y agradeció a los participantes de la Reunión los esfuerzos que habían desplegado durante los tres días.
 - 69.** El portavoz del Grupo de la gente de mar señaló que estos días habían sido muy difíciles y a veces profundamente decepcionantes, en particular al principio de la Reunión. Se había presentado un documento gubernamental a la gente de mar para que se considerara la base de la discusión, lo que no solía ser habitual. Sin embargo, comentó que finalmente se había alcanzado un compromiso satisfactorio y expresó su agradecimiento a todos los participantes por este resultado.
 - 70.** El Presidente cerró la Reunión agradeciendo a todos los participantes sus contribuciones a la misma y puso de relieve que, dado al espíritu de cooperación y de buena voluntad que había prevalecido durante los tres días, abrigaba esperanzas para el futuro.

Anexo I

Declaración general de la Reunión de Expertos

Los expertos consideran que esta Reunión tripartita brinda una oportunidad para que los gobiernos, gente de mar y armadores sigan aplicando múltiples medidas al objeto de mejorar las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, con independencia de su nacionalidad o domicilio.

Los expertos subrayan la necesidad de adoptar las medidas nacionales e internacionales más sólidas posibles para combatir las infracciones de las normas internacionales del trabajo, incluidas violaciones del derecho sindical y de la negociación colectiva, que menoscaban las condiciones de vida y de trabajo decentes de la gente de mar.

Los expertos consideran la necesidad urgente de abordar eficientemente el déficit de trabajo decente en la industria naviera. Se reconoce que las condiciones de empleo, protección social, seguridad social y diálogo social requieren particular atención. A tales fines, los expertos reconocen la importancia de incluir el trabajo decente en el programa marítimo e invita al Consejo de Administración a instar a la Oficina a garantizar la adopción de medidas ulteriores, en consulta con los mandantes.

Los expertos reconocen que debería considerarse la posibilidad de establecer un mecanismo que permitiera la introducción de la valoración de los resultados de los Estados del pabellón con respecto a los instrumentos de la OIT.

Los expertos consideran que, en el contexto de la observancia, deberían considerarse debidamente las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y las disposiciones pertinentes del Código Internacional de Gestión de la Seguridad.

Los expertos insisten en la importancia de los principios y derechos siguientes:

1. Para poder ejercer efectivamente su jurisdicción en asuntos sociales, todo Estado debería tener una administración marítima sólidamente establecida con un marco legislativo consistente de conformidad con las normas internacionales del trabajo, y un sistema igualmente sólido para asegurar la observancia de las mismas.
2. El Estado del pabellón debería asumir plenamente la responsabilidad de asegurar el respeto de los derechos de la gente de mar con relación al servicio a bordo de sus buques.
3. Todo Estado del pabellón debería establecer medios para asegurar el respeto de unas condiciones de vida y de trabajo decentes a bordo de sus buques en cualquier parte del mundo.
4. Todo Estado debería garantizar que las agencias de contratación que despliegan su actividad comercial bajo su jurisdicción son objeto del control estatal y garantizan el respeto de los derechos de la gente de mar.
5. Todo Estado debería establecer el sistema necesario para supervisar las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques que arriban a sus puertos, de conformidad con los instrumentos internacionales establecidos.
6. Todos los inspectores responsables del control de las condiciones de vida y de trabajo deberían estar debidamente calificados y contar con la formación necesaria, y sus condiciones deberían ser claras.
7. Todo Estado del pabellón debería garantizar que los armadores asumen la responsabilidad de asegurar el acceso a la gente de mar a las leyes, reglamentaciones y convenios colectivos referentes a sus condiciones de vida y de trabajo.
8. Todo Estado debería garantizar un acceso fácil y sencillo a procedimientos no costosos que permita a toda la gente de mar, con independencia de su nacionalidad o domicilio, presentar quejas donde se alegue una infracción de la legislación nacional o de las condiciones de vida y de trabajo o de los contratos de empleo y/o de enrolamiento.

-
9. Todo armador debería asumir la responsabilidad de garantizar unas condiciones de vida y de trabajo decentes a la gente de mar que contrata.
 10. Las agencias de contratación deberían asumir individual y conjuntamente con los armadores, con independencia de su domicilio, la responsabilidad de una infracción del contrato de empleo y/o de enrolamiento.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Government representatives
Représentants des gouvernements
Representantes de los gobiernos

ANGOLA

M. Joao Pedro Gongo, responsable des activités de l'OIT, ministère du Travail, Luanda

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

M. Mbizi Mbunga, chef de la section des gens de mer et normes, ministère des Transports/DNMMP, Luanda

BAHAMAS

Captain Douglas Bell, Deputy Director (Maritime Affairs), Bahamas Maritime Authority, London

BENIN BÉNIN

M^{me} Rahanatou Anki Dosso, directrice adjointe, Direction de la marine marchande, Cotonou

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

M^{me} Gertrude Gayard, administrateur du travail, ministère du Travail et de la Fonction publique, Cotonou

BRAZIL BRÉSIL BRASIL

Sr. Paulo Sérgio de Almeida, Labour Inspector, Ministério do Trabalho e Emprego, Rio de Janeiro

CHINA CHINE

Mr. Zhang Xiaojie, Deputy Director, Department of International Cooperation, Ministry of Communications, Beijing

CÔTE D'IVOIRE

M. K. Coulibaly, chargé d'études, cabinet du ministre, ministère des Transports, Abidjan

CYPRUS CHYPRE CHIPRE

Captain Andreas A. Constantinou, Senior Marine Surveyor, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works, Lemesos

Adviser/Conseiller technique/ Consejero técnico

Mr. Chryso Demetriou, Merchant Shipping Officer A, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works, Lemesos

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Ms. Birgit Sølling Olsen, Director of Shipping Policy, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Frantz Miller, Head of Centre for Seafarers and Fishermen, Education and Register of Shipping, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Mr. Philippe Bauchy, Special Adviser, Centre for Seafarers and Fishermen, Education and Register of Shipping, Danish Maritime Authority, Copenhagen

EGYPT EGYPT EGIPTO

Ms. Fatma Abdel Hamid Le Saied, General Manager of Maritime Transport, Ministry of Transport, Maritime Sector, Alexandria

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

M^{me} Nadia El Gazzar, conseillère des affaires du travail, mission permanente d'Égypte à Genève

FRANCE FRANCIA

M. Jean-Marc Schindler, administrateur en chef des affaires maritimes, chargé de mission au ministère des Affaires étrangères, Direction des affaires économiques et financières, Paris

Advisers/Conseillers techniques/ Consejeros técnicos

M. Alain Moussat, directeur du travail, chef du bureau de l'Inspection du travail maritime, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Paris

M. Xavier Marill, administrateur des affaires maritimes, adjoint au chef du bureau de l'Inspection du travail maritime, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement Paris

M^{me} Bernadette Fougerouse, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Paris

GREECE GRÈCE GRECIA

Mr. George Boumpopoulos, Head of Seamen's Labour Relations, Commander H.C.G, Ministry of Mercantile Marine, Seamen's Labour Division, Piraeus

INDIA INDE

Mr. Vinod Kumar, Assistant Director-General of Shipping, Directorate General of Shipping, Ministry of Shipping, Mumbai

ITALY ITALIE ITALIA

Sr. Luigi Trento, Direzione Generale della Tutela delle Condizioni di Lavoro, Divisione IIa – Affari Internazionali, Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Roma

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sra. Stefania Moltoni, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma

Sr. Guisepppe Alati, Direzione Generale per la Navigazione e il Trasporto Marittimo, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma

REPUBLIC OF KOREA RÉPUBLIQUE DE CORÉE REPÚBLICA DE COREA

Mr. Sung-Ki Yi, Labour Attaché, Permanent Mission of the Republic of Korea in Geneva

LIBERIA LIBÉRIA

Mr. Jeremy M.S. Smith, Maritime Policy Advisor, Liberian International Ship and Corporate Registry, New York

MALTA MALTE

Mr. Anthony Mangion, Registrar of Ships, Malta Maritime Authority, Valletta

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Gordon Cutajar, Assistant Registrar, Malta Maritime Authority, Valletta

MOROCCO MAROC MARRUECOS

M^{me} Siham Bouassa, conseillère, mission permanente du Maroc à Genève

NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS

Mr. Rob de Bruijn, Senior Policy Adviser, Directorate for Transport and Infrastructure, Ministry of Transport and Waterworks, Maritime Division, The Hague

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Ms. Ingeborg Van Gasteren, Senior Policy Adviser, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Division for Maritime Transport, The Hague

NIGERIA NIGÉRIA

Mr. Wali Mansoon Kurawa, Director, Maritime Services, Federal Ministry of Transport, Abuja

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Ahmed Tijjani Ramalan, Executive Chairman, Joint Dock Labour Industrial Council, Lagos

Mr. O. Clement Illoh, Chief Labour Officer, Inspectorate Department, Federal Ministry of Labour and Productivity, Abuja

Mr. Kunle Folarin, Director, Joint Dock Labour Industrial Council, Lagos

Mr. Abdullah Ahmad, Permanent Mission of Nigeria in Geneva

NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Mr. Georg T. Smefjell, Assistant Director-General, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Haakon Storhaug, Adviser, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

PANAMA PANAMÁ

Sr. Juan Antonio Ledezma, Secretario General, Embajador ante la OIT, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panamá

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Sr. Roman Ernesto Jaen Ramírez, Jefe del Departamento de Asuntos Laborales Marítimos, Asesor Legal, Dirección de la Gente de Mar, Autoridad Marítima de Panamá, Panamá

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr. Roy Señeres, Chairman and Presiding Commissioner, National Labour Relations Commission, Las Piñas.

RUSSIAN FEDERATION FÉDÉRATION DE RUSSIE FEDERACIÓN DE RUSIA

Mr. Alexander Frolov, Deputy Head, Department of Shipping Policy and Merchant Fleet Production Regulation, Ministry of Transport, Moscow

SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA

Ms. Lindiwe Lusenga, Counsellor – Labour, Permanent Mission of South Africa in Geneva

SWEDEN SUÈDE SUECIA

Mr. Rolf Gotare, Principal Administration Officer, Swedish Maritime Administration, Norrköping

TURKEY TURQUIE TURQUÍA

Ms. Aynur Gunes, Deputy General Manager, Ministry of Labour and Social Security, Ankara

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Sinan Binbir, Labour Inspection Board, Ministry of Labour and Social Security, Ankara

Mr. Okay Kilic, Maritime Expert, Undersecretariat for Maritime Affairs, Ankara

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mr. Alexander Steele, Administrator for Survey Policy, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

Mr. Paul Sadler, Head of International Liaison Branch, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Desmond Howell, Director, Isle of Man Marine Administration, Douglas

Mr. Jan Colligan, Health and Hygiene Inspector, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Mr. Edmund T. Sommer, Chief, Division of General and International Law, U.S. Maritime Administration, Washington, DC

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Robert S. Hagen, Labor Attaché, United States Permanent Mission in Geneva

Shipowners' representatives
Représentants des armateurs
Representantes de los armadores

Mr. Roberto Aglieta, Executive, Confederazione Italiana Armatori, Roma
Mr. Arthur Bowring, Managing Director, Hong Kong Shipowners' Association, Wanchai
Mr. Joe Cox, President, Chamber of Shipping of America, Washington, DC
Mr. Sabyasachi Hajara, Director, Indian National Shipowners' Association Director, The Shipping Corporation of India Ltd., Mumbai
Ms. Carla Limcauco, Senior Vice-President, Filipino Shipowner's Association, Manila
Mr. Dierk Lindemann, Managing Director, German Shipowners' Association, Hamburg
Captain Frank Preece, Isle of Man Shipping Association, Douglas
Ms. Pia Voss, Danish Shipowners' Association, Copenhagen

Shipowners' advisers
Conseillers techniques des armateurs
Consejeros técnicos de los armadores

Captain Koichi Akatsuka, General Manager, Japanese Shipowners' Association, London
Mr. David Dearsley (Secretary of the Shipowners' group), Deputy Secretary General, International Shipping Federation, London
Mr. Richard Guy, Executive Assistant, International Shipping Federation, London
Mr. George Koltsidopoulos, Legal Adviser, Union of Greek Shipowners, Piraeus
Ms. Edith Midelfart, Attorney at Law, Norwegian Shipowners' Association, Oslo
Mr. Eduardo Rossel, Ingeniero en Prevencion de Riesgos, Coordinador Programa Pesquero, Asociacion Chilena de Seguridad, Santiago
Mr. Tim Springett, Manager, Marine Personnel, Chamber of Shipping, London

Seafarers' representatives
Représentants des gens de mer
Representantes de la gente de mar

Mr. H. Berlau, Head of Maritime Section, Specialarbejderforbund i Danmark (SiD), Copenhagen
Mr. Thulani C. Dlamini, Collective Bargaining Secretary, South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU), Johannesburg
Sr. Severino Almeida, Presidente Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF), Rio de Janeiro
Mr. Jose Raul V. Lamug, Assistant to the President, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Manila
Mr. Brian Orrell, General Secretary, NUMAST, London
Mr. Abdulgani Serang, General Secretary, National Union of Seafarers of India, Mumbai
Mr. Thomas Tay, General Secretary, Singapore Maritime Officers' Union (SMOU), Singapore
Mr. Agapios Tselentis, Director International Department, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Piraeus

Seafarers' advisers
Conseillers techniques des gens de mer
Consejeros técnicos de la gente de mar

Mr. Mark Dickinson, Executive Officer, NUMAST, London

Mr. Leif Dolleris, President, Danish Engineers' Association, Copenhagen

Mr. Göran Hansson, National Officer, Swedish Union for Services and Communication, SEKO Seafarer's Branch, Göteborg

Mr. Tony Santamera, National Secretary, Rail Maritime Transport Union, London

Mr. Konstantin Makarov, Seafarers Section, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Mr. Jon Whitlow (Secretary of the Seafarers' group), Acting Secretary Seafarers Section, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Representatives of United Nations, specialized agencies and other official
international organizations

Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées
et d'autres organisations internationales officielles

Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados
y de otras organizaciones internacionales oficiales

European Union (EU)

Union européenne

Unión Europea

Ms. Christina Vartsos Tzannetakis, Official Administrator, Brussels

Representatives of non-governmental international organizations

Représentants d'organisations internationales non gouvernementales

Representantes de Organizaciones Internacionales no Gubernamentales

International Christian Maritime Association

Association maritime chrétienne internationale

Asociación Marítima Cristiana Internacional

Mr. Berend Van Dijken, General Secretary, International Christian Maritime Association, Rotterdam

International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)

Confédération internationale des syndicats libres

Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres

Ms. Anna Biondi, Assistant Director, ICFTU, Geneva