

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO  
Departamento de Normas Internacionales del Trabajo  
Departamento de Actividades Sectoriales

**Comité Tripartito Preparatorio para el Convenio  
sobre el trabajo marítimo, 2006**

**Informe final**

Ginebra, 20-22 de septiembre de 2010



ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO  
Departamento de Normas Internacionales del Trabajo  
Departamento de Actividades Sectoriales

**Comité Tripartito Preparatorio para el Convenio  
sobre el trabajo marítimo, 2006**

**Informe final**

Ginebra, 20-22 de septiembre de 2010

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2011

*Primera edición 2011*

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de una traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a la Oficina de Publicaciones (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, solicitudes que serán bien acogidas.

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En [www.ifrro.org](http://www.ifrro.org) puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

---

Comité Tripartito Preparatorio para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, Ginebra, 20-22 de septiembre de 2010

ISBN: 978-92-2-324526-9 (impreso)

ISBN: 978-92-2-324527-6 (web pdf)

Publicado también

en francés: *Commission préparatoire tripartite MLC, 2006* (ISBN 978-92-2-224526-0), Ginebra, 2011, y

en inglés: *Preparatory Tripartite MLC, 2006 Committee* (ISBN 978-92-2-124526-1), Ginebra, 2011.

---

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.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

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. También pueden solicitarse catálogos o listas de nuevas publicaciones a la dirección antes mencionada o por correo electrónico a: [pubvente@ilo.org](mailto:pubvente@ilo.org).

Vea nuestro sitio en la red: [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns).

---

Impreso por la Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, Suiza

---

## Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción .....	1
II. Composición del Comité.....	1
III. Declaraciones inaugurales.....	1
IV. Examen de los preparativos de los países .....	6
V. Labor preparatoria para el futuro Comité Tripartito Especial.....	14
Examen del Reglamento (incluidos procedimientos para la celebración de consultas previstos en el artículo VII y un proceso provisional previsto en el artículo VII).....	14
Identificación de cuestiones que requerirán la adopción de medidas urgentes por el Comité Tripartito Especial.....	18
Medidas urgentes dimanantes del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, en marzo de 2009 .....	18
Opiniones acerca de una base de datos sobre el MLC, 2006, de la OIT, que contenga información sobre las medidas de control por el Estado del puerto y otros asuntos.....	19
Intercambios tripartitos de opiniones sobre cuestiones comunes y posibles soluciones.....	20
Examen del documento de resumen de las discusiones .....	28

## *Anexo*

Resultados de la reunión del Comité Tripartito Preparatorio para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (20-22 de septiembre de 2010).....	29
1. Examen de los preparativos de los Miembros.....	29
2. Proceso para la elaboración del Reglamento para el Comité Tripartito Especial previsto en el artículo XIII .....	29
3. Identificación de cuestiones urgentes para el Comité Tripartito Especial, una vez establecido, y para toda labor preparatoria que sea necesaria.....	30
4. Identificación de cuestiones comunes y posibles enfoques de soluciones .....	30
5. Otras cuestiones.....	31
Lista de participantes.....	33

---

## I. Introducción

1. El Comité Tripartito Preparatorio para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, fue establecido por la 306.ª reunión del Consejo de Administración a fin de que examine regularmente los preparativos de los Miembros para la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006); identifique cualesquiera cuestiones comunes, y prepare la labor del futuro Comité Tripartito Especial en relación con toda cuestión que sea preciso tratar con carácter urgente después de la entrada en vigor del Convenio, inclusive la de las normas de procedimiento del Comité. Se reunió del 20 al 22 de septiembre de 2010 en la sede de la OIT, en Ginebra. Este informe ha sido preparado por la Oficina Internacional del Trabajo.

## II. Composición del Comité

2. El Comité estuvo integrado por representantes de los Estados Miembros interesados y por representantes designados, respectivamente, por la Federación Internacional de Armadores (ISF) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (IFT), así como por sus asesores. Participaron 59 delegaciones gubernamentales, 45 armadores y 41 marinos. También asistieron a la reunión representantes de una serie de organizaciones internacionales no gubernamentales y de organizaciones intergubernamentales. La lista de participantes se ajunta al final del presente informe.
3. La Mesa de la reunión se constituyó como sigue:

*Presidente:* Sr. Naim Nazha (miembro gubernamental, Canadá)

*Vicepresidentes:* Sr. Arsenio Domínguez (miembro gubernamental, Panamá)  
Sr. Arthur Bowring (miembro armador, Hong Kong, China)  
Sr. Dave Heindel (miembro de la gente de mar, Estados Unidos)

## III. Declaraciones inaugurales

4. El Secretario General, el Sr. Guy Ryder, Director Ejecutivo de Normas y Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo, señaló que el ritmo de la ratificación del Convenio, y el interés en la rápida y amplia ratificación, y en la aplicación efectiva, del Plan de Acción, demostraban que el dinamismo que había conducido a la adopción prácticamente unánime del Convenio se había mantenido. Sin embargo, la adopción del Convenio era tan sólo el inicio de un proceso, por lo que el Comité Tripartito Preparatorio para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, se había congregado a fin de allanar el camino para establecer el Comité Tripartito Especial previsto en el artículo XIII del Convenio una vez que éste entre en vigor. Señaló que se pediría en primer lugar a los participantes que intercambiaran información y experiencias sobre los progresos realizados con respecto a la ratificación del Convenio, que identificaran a continuación cuestiones comunes importantes relativas a la aplicación del Convenio, y que prestaran entonces asesoramiento sobre los procedimientos para el funcionamiento del Comité Tripartito Especial. Entre estos últimos se contarían los procedimientos de celebración de consultas establecidos en el artículo VII del Convenio. Señaló los efectos de las difíciles condiciones económicas actuales en todos los países. Al llevar a cabo esta tarea, recordó al Comité la importancia de su labor, teniendo en cuenta el vínculo entre las condiciones de trabajo de la gente de mar y el compromiso de la OIT con la globalización equitativa y la justicia social.

- 
5. El Presidente, tras expresar su agradecimiento a los participantes por haberle concedido el honor y planteado el reto, de presidir la reunión, puso de relieve el espíritu que había conducido a la adopción del Convenio y expresó su confianza en que este espíritu continuara. Señaló el corto plazo de tiempo concedido para que el Comité concluyera su labor.
  6. El portavoz de los armadores reiteró el apoyo al MLC, 2006, que su Grupo había demostrado mediante su participación en seminarios, misiones tripartitas y otras actividades de seguimiento. Los armadores esperaban con ansias que se examinaran las cuestiones comunes identificadas en el documento de referencia de la Oficina, así como las cuestiones que pudieran plantearse en la reunión. Recordó que el Convenio preveía flexibilidad en su aplicación mediante la celebración de consultas a nivel nacional y a través del principio de equivalencia sustancial. Al respecto, apoyó firmemente la intención de utilizar la discusión para atender los intereses de la flexibilidad y la uniformidad, es decir, no reducir la capacidad de un Miembro para aplicar la flexibilidad con miras a plegarse a las exigencias nacionales, pero al mismo tiempo, fomentar la uniformidad de aplicación cuando esto fuera posible. El Grupo de los Armadores expresó su gran preocupación por el número de buques que debían certificarse antes de la entrada en vigor del Convenio.
  7. El Grupo de los Armadores apreciaba enormemente la labor que estaban realizando las organizaciones reconocidas a fin de prepararse para la tarea de inspección y certificación, e instó a estas organizaciones reconocidas a aprovechar el curso organizado por la OIT en Turín para comprender mejor el proceso de la OIT, que era muy diferente del proceso de la Organización Marítima Internacional (OMI), ya que no se trataba de cumplir las disposiciones del Convenio propiamente dicho, sino la legislación que aplicaba el Convenio. Al respecto, preocupaba sumamente a los armadores que sólo algunos Miembros que habían ratificado el Convenio hubieran autorizado a sus organizaciones reconocidas, hubieran elaborado instrucciones pertinentes o hubieran redactado la parte I de la Declaración de conformidad laboral marítima (DMLC, por sus siglas en inglés). Por otra parte, los armadores comprendían que algunas organizaciones potenciales habían estado ofreciendo una certificación voluntaria, lo que por supuesto, sin la autorización, instrucción y difusión de la parte I de la DMLC, o incluso sin la ratificación del Convenio por el Estado del pabellón en cuestión, significaba muy poco. Tales iniciativas habían creado confusión y suscitado preocupación.
  8. Por lo tanto, el Grupo de los Armadores instó a los Miembros que quisieran autorizar a organizaciones reconocidas a proceder a ello tras la ratificación del Convenio y, al mismo tiempo, a dar a conocer sus instrucciones y la parte I de la DMLC, con miras a proporcionar orientaciones a los armadores de sus buques matriculados sobre cómo prepararse para la entrada en vigor del Convenio. Por último, el portavoz de los armadores afirmó que su Grupo había solicitado asimismo a los Miembros que consideraran la aplicación de la *Resolución relativa a la aplicación en la práctica de la cuestión de los certificados después de la entrada en vigor*, adoptada en 2006 por la 94.ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, y a declarar públicamente si pretendían aplicar las disposiciones de dicha Resolución tanto a los buques matriculados con su pabellón como a sus servicios de inspección por el Estado del puerto. Estas orientaciones claras eran necesarias para ayudar a los armadores en su proceso de certificación.
  9. El portavoz de la gente de mar expresó su satisfacción por la celebración de esta reunión preparatoria. El Comité Tripartito Especial aún debía establecerse formalmente, pero tendría un papel fundamental que desempeñar a la hora de asegurar que el MLC, 2006, siguiera siendo pertinente para los años futuros y que el Convenio se revisara continuamente. También puso de relieve la importancia que revestía que el Comité arriba mencionado prestara asesoramiento a la Comisión de Expertos de la OIT, a fin de asegurar

---

que el MLC, 2006, se aplicara tal y como se había previsto. A continuación expresó el interés de la gente de mar en conocer mejor los progresos realizados en los Estados Miembros para que el Convenio entrara en vigor, y en señalar las áreas que planteaban dificultades. Expresó su voluntad de que la presente reunión contribuyera a mantener el dinamismo y propiciara la rápida entrada en vigor del MLC, 2006, al asegurar el número necesario de ratificaciones. La gente de mar tenía grandes expectativas de que el MLC, 2006, mejorara sus condiciones de vida y de trabajo, y esperaban con impaciencia beneficiarse de la protección y los derechos proporcionados por el Convenio. Hizo alusión al documento de referencia de la Oficina<sup>1</sup> como un instrumento útil que facilitaría el examen de las diversas cuestiones. En el documento se establecía claramente que se esperaba que el acuerdo tripartito previsto en el anexo III se incorporara al MLC, 2006, en el futuro y que, hasta entonces, la OMI siguiera ocupándose de esta cuestión y estuviera atenta a los progresos realizados. El portavoz de la gente de mar recordó asimismo la importancia histórica que revestía la adopción del Convenio, que representaba una importante piedra angular en la historia de la OIT y mostraba el camino a seguir en el futuro. El Grupo de la Gente de Mar esperaba con ansias colaborar activamente con los interlocutores sociales y los gobiernos para asegurar el éxito de esta reunión y contribuir a la rápida entrada en vigor del MLC, 2006.

- 10.** La Secretaria General Adjunta señaló que habían transcurrido diez años desde 2001, año en que la Comisión Paritaria Marítima adoptó el Acuerdo de Ginebra y comenzó el proceso de elaboración del MLC, 2006. Recordó la composición y el objetivo del presente Comité Tripartito Preparatorio para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Indicó que las funciones y el mandato del Comité Preparatorio eran distintos de aquéllos que correspondían al Comité mencionado en el artículo XIII. Se espera que el Comité Preparatorio se reúna únicamente una vez — la presente reunión — y tiene cometidos muy específicos con respecto a tres cuestiones interrelacionadas: examinar regularmente los preparativos de los Miembros para la aplicación del MLC, 2006; determinar cualesquiera cuestiones comunes, y preparar la labor del futuro Comité Tripartito Especial en relación con toda cuestión que sea preciso tratar con carácter de urgencia, como las reglas de procedimiento (Reglamento) u otras cuestiones. Era importante que la Oficina contara con una evaluación global de si los Estados Miembros estaban realizando esfuerzos para la ratificación del Convenio, e identificara ámbitos en los que hubiera dificultades, para que pudieran examinarse posibles soluciones.
- 11.** La Secretaria General Adjunta recordó una serie de medidas que los países debían tomar además de adoptar una legislación: aplicar procedimientos, impartir formación a los inspectores, e inspeccionar y certificar los buques. En lo que respecta a las cuestiones comunes, en el documento de referencia de la Oficina se habían identificado algunas dificultades específicas con respecto a la aplicación que algunos países o sectores habían experimentado; sin embargo, estas dificultades no eran insuperables. Algunos países habían ideado soluciones que podrían compartirse. En relación con asuntos potencialmente urgentes para la Comisión Tripartita Especial, además del Reglamento, señaló las propuestas del Grupo Mixto Especial de Expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, que figuraban en el apéndice del documento de referencia.
- 12.** El papel de este Comité era intercambiar opiniones sobre una base tripartita sobre todos estos asuntos, y los resultados obtenidos se transmitían al Consejo de Administración. En este intercambio podría considerarse toda cuestión que entrara en el ámbito de competencia del Comité Tripartito Especial. Esta competencia estaba relacionada fundamentalmente con la revisión de la labor del Convenio y la toma de decisiones con

<sup>1</sup> Documento de referencia, PTMLC/2010.

---

respecto a las enmiendas al Código del Convenio, sujetas de aprobación por la Conferencia Internacional del Trabajo. Además, el Comité Tripartito Especial tenía un papel singular que desempeñar en virtud del artículo VII en relación con la obligación de celebrar consultas con los interlocutores sociales al ejercer la flexibilidad, en los casos en que aún no se hubiera establecido una organización representativa en un país. Señaló asimismo que el Comité Tripartito Especial no tendría competencia para interpretar de ningún modo el Convenio, ya que, en la actualidad, esto competía exclusivamente a la Corte Internacional de Justicia. Era esencial recordar que incumbía a las administraciones nacionales, previa celebración de consultas con sus interlocutores sociales, tomar decisiones sobre cómo cumplir, de buena fe, sus obligaciones, incluido el ejercicio de toda flexibilidad prevista en el Convenio. Sin embargo, señaló que uno de los principales objetivos de la presente reunión era propiciar un intercambio abierto de información, a fin de que las cuestiones comunes pudieran abordarse, en la medida de lo posible, del mismo modo, teniendo en cuenta el objetivo de la igualdad de condiciones. El segundo objetivo de esta reunión del Comité Tripartito Preparatorio era proporcionar información actualizada sobre los progresos realizados por los Estados Miembros para lograr una ratificación rápida y amplia, y la aplicación efectiva del Convenio. Hasta la fecha, el Convenio había sido ratificado por diez países que representaban el 46 por ciento del arqueo bruto mundial de los buques. Sin embargo, se necesitaban 20 ratificaciones más. La meta de obtener estas ratificaciones en 2011 era factible, en particular en vista de la decisión de la Unión Europea (UE) de invitar a los Miembros a ratificar el Convenio antes de finales de 2010, y del acuerdo histórico alcanzado entre los interlocutores sociales en la UE que se convertiría en una directiva la fecha en que el Convenio entrara en vigor.

- 13.** La Secretaria General Adjunta subrayó asimismo la importancia de las actividades promocionales realizadas en todo el mundo para desarrollar las capacidades. Desde 2006, se habían realizado numerosas actividades, y se habían organizado numerosos seminarios y talleres promocionales tripartitos a nivel internacional, regional y nacional. Explicó que estos seminarios habían sido complementados por exámenes jurídicos de la legislación nacional (análisis de brechas) realizados en los países participantes. Algunos de ellos habían sido apoyados por la Oficina. Tan sólo en los 12 últimos meses, 25 países de África, el Caribe, Asia Sudoriental y el Pacífico Sur habían realizado dichos análisis de brechas con el apoyo de la Oficina. Invitó asimismo a los participantes a que compartieran sus opiniones sobre las discusiones preliminares que se habían celebrado con la OMI sobre la creación de la base de datos que contuviera información sobre el MLC, 2006.
- 14.** También se proporcionó información sobre la realización de una actividad muy importante orientada a la aplicación, a saber, un curso denominado «Formación de formadores» para el sistema de información que tendría lugar en el Centro de Formación de la OIT en Turín (Italia). Se habían organizado seis cursos desde 2009 y se había impartido formación a unos 150 instructores e inspectores para las administraciones del Estado del pabellón, las oficinas de control por el Estado del puerto, las organizaciones de la gente de mar, las organizaciones de armadores y las organizaciones reconocidas provenientes de todas las regiones. La Secretaria General Adjunta señaló con satisfacción que más de 20 de estos instructores e inspectores estaban asistiendo a la reunión. Concluyó señalando que, en marzo de 2010, el Consejo de Administración de la OIT había adoptado el formulario de memoria previsto en el artículo 22, que se trataba del formulario que tendrían que rellenar los gobiernos que hubieran ratificado el Convenio al informar a los órganos de control de la OIT sobre su aplicación del MLC, 2006.
- 15.** El Presidente del Grupo Gubernamental informó sobre las discusiones que habían tenido lugar en su Grupo. La principal cuestión que se había examinado hacía referencia a la certificación de los buques que enarbolaban el pabellón de los Estados Miembros que no habían ratificado el Convenio. Los gobiernos favorables a este certificado sostenían que esto estaba de conformidad con la práctica habitual de la OMI, por lo que también debería aplicarse al MLC, 2006. Los gobiernos detractores cuestionaban la validez de dicho



---

documento, ya que el certificado era una prueba de la conformidad de la legislación nacional con las disposiciones del Convenio. Otras cuestiones eran la aplicación del Convenio a los yates, la certificación de los buques que navegaban en aguas costeras y cuestiones relativas a la DMLC, pero no se habían alcanzado conclusiones.

- 16.** El representante del Gobierno de la República de Corea manifestó que, con respecto a la aplicación del Convenio a los yates más grandes, el Convenio se aplicaría siempre y cuando se consideraran buques. Sin embargo, algunas disposiciones podrían aplicarse utilizando la equivalencia sustancial. Con respecto a la aplicación del Convenio a las unidades móviles de perforación mar adentro, opinaba que la decisión del Estado del pabellón en cada caso tendría que basarse en la definición del término «buque» establecida en el artículo II, párrafo 1, del Convenio. Su Gobierno estaba de acuerdo con la propuesta contenida en el documento de referencia de la OIT de delegar el proceso de celebración de consultas a la Mesa del futuro Comité Tripartito Especial. Indicó que su Gobierno trataría de hallar una interpretación jurídica de los requisitos relativos a «las horas de descanso» a la luz de las «enmiendas de Manila» al Convenio STCW adoptadas recientemente. Su Gobierno también propondría que se permitiera la expedición de un certificado provisional de trabajo marítimo tres meses antes de la entrada en vigor del Convenio.
- 17.** El representante del Gobierno de Filipinas señaló que la reunión brindaba una oportunidad para examinar, sobre una base tripartita, las cuestiones que suscitaban inquietud, y para alcanzar un entendimiento común sobre dichas cuestiones. Expresó la esperanza de que, durante las discusiones del Comité, se consideraran de manera apropiada las especificidades singulares de cada país.
- 18.** El representante del Gobierno de Francia destacó el papel fundamental que desempeñaba el Comité Tripartito Especial, pero también su original naturaleza, a la hora de asegurar la pertinencia continua y los efectos del Convenio con el transcurso del tiempo.
- 19.** El representante del Gobierno de Grecia pidió que se aclarara, al igual que había solicitado el representante del Gobierno de la República de Corea, si existían contradicciones entre las enmiendas de Manila al Convenio STCW y las disposiciones del MLC, 2006. También señaló que el MLC, 2006, no sólo era un documento en el que se refundían los instrumentos marítimos anteriores, sino que también contenía disposiciones innovadoras, como las relativas a la evaluación de los riesgos contenidas en la norma A4.3, párrafo 1, apartado *a*). Cuestionó si la Resolución MSC.273(85) del Comité de Seguridad Marítima relativa a enmiendas al Código IGS, de la OMI, en la que se hacía un llamamiento para que se examinaran los riesgos identificados para los buques, el personal y el entorno, y para que se establecieran garantías apropiadas, cumplía este requisito.
- 20.** El representante del Gobierno de Bangladesh propuso que la Oficina elaborara leyes modelo para ayudar a los Estados Miembros a aplicar el Convenio.
- 21.** Un representante de la Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA) declaró que su organización había apoyado la elaboración y adopción del Convenio, y que la IMHA seguiría prestando apoyo en las cuestiones relativas al bienestar de la gente de mar.
- 22.** Un representante de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) indicó que, dado que una gran parte de las inspecciones encaminadas a determinar el grado de cumplimiento del MLC, 2006, serían llevadas a cabo por las sociedades de clasificación, era importante seguir de cerca todo cambio operado en relación con el alcance y el contenido del Convenio, y comprender asimismo la lógica subyacente a dichos cambios.
- 23.** Un representante de la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA) declaró que sería útil elaborar modelos y difundir prácticas óptimas que pudieran utilizarse para

---

mejorar las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar en todo el mundo, como las comisiones de bienestar de la gente de mar.

#### **IV. Examen de los preparativos de los países**

- 24.** Un representante del Gobierno de Suiza indicó que el MLC, 2006, había sido examinado por ambas cámaras del Parlamento, y que tras un período de tres meses (para permitir la eventual celebración de un referéndum), el proceso de ratificación podría concluirse a principios del año siguiente.
- 25.** Otro representante del Gobierno de Suiza planteó una cuestión identificada durante el proceso de ratificación, que también suscitaba preocupación en otros países: las calificaciones de los cocineros de los buques. En la pauta B3.2.2, párrafo 3, del MLC, 2006, se proporcionaban orientaciones para la formación, el examen y la certificación de los cocineros de los buques. El Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69) seguía en vigor. Recordando que, en virtud de la norma A3.2, párrafo 5, del MLC, 2006, los buques que operaran con una dotación de más de diez tripulantes debían llevar un cocinero plenamente calificado a bordo, señaló que en el Convenio STCW no estaban contemplados los cocineros de los buques, por lo que habían dificultades para contratar a cocineros calificados. A falta de unos requisitos adecuados en materia de formación, propuso que la OIT elaborara unas pautas básicas sobre la formación y certificación de los cocineros de los buques. Las pautas podrían ser similares a los cursos de formación proporcionados por la OMI sobre el Convenio STCW para el personal subalterno de guardia o para la seguridad básica.
- 26.** El representante del Gobierno de Kenya declaró que el Ministerio de Transporte había elaborado un Memorando sobre el MLC, 2006, para su aprobación por el Gabinete Ministerial. Tras su aprobación, el Ministro de Asuntos Exteriores depositaría el instrumento de ratificación. El proceso de ratificación se había retrasado porque, hasta hacía muy poco, el pabellón de Kenya no figuraba en la Lista Blanca de la OMI. De hecho, sólo fue a partir de mayo de 2010 que la facilitación de formación a la gente de mar de conformidad con lo dispuesto en el Convenio STCW fue posible. Su Gobierno era consciente de que la ratificación tendría grandes efectos en la reducción del desempleo en el país, y preveía ratificar el MLC, 2006, en febrero de 2011.
- 27.** El representante del Gobierno de Australia indicó que se esperaba concluir el proceso de ratificación del Convenio en diciembre de 2011. Subrayó que la ratificación sólo podría tener lugar una vez que la legislación y la práctica a nivel federal, así como en cada Estado y territorio, cumplieran plenamente lo dispuesto en el Convenio. Por lo tanto, los esfuerzos desplegados hasta la fecha se habían centrado en identificar todas las brechas en materia de cumplimiento y en colmar dichas brechas. El país había colaborado estrechamente con los interlocutores sociales, incluido el Sindicato Marítimo de Australia, la Asociación Australiana de Armadores, el Consejo Australiano de Sindicatos, la Cámara Australiana de Comercio e Industria, y el Grupo de la Industria Australiana. El Gobierno Federal había acordado recientemente apoyar la ratificación del MLC, 2006, y, en la actualidad, todos los gobiernos estatales y territoriales estaban tomando medidas para lograr la ratificación. Como consecuencia de los análisis de las brechas, sólo se habían identificado algunas pequeñas enmiendas técnicas, que podrían introducirse antes de finales de 2010.
- 28.** El representante del Gobierno de la República de Corea señaló que su país se había estado preparando para la ratificación del MLC, 2006, desde la adopción del Convenio, en 2006. El Convenio se había traducido al coreano, y se había distribuido entre los interlocutores sociales y las partes interesadas. En 2007 y 2008, se habían concluido dos proyectos de investigación con el objeto de identificar lagunas. Tras la conclusión de los análisis de las lagunas, se había establecido un comité tripartito especial para proponer enmiendas a la

---

Ley de la Gente de Mar de Corea y sus decretos presidenciales y ministeriales complementarios. En noviembre de 2009, se había presentado ante la Asamblea Nacional un proyecto de enmienda a la Ley de la Gente de Mar, cuya aprobación se había previsto para finales de 2010.

- 29.** El representante del Gobierno de Panamá explicó que, tras la ratificación del MLC, en 2009, el Gobierno, previa celebración de consultas con los interlocutores sociales, había analizado el grado de cumplimiento de la legislación nacional con lo dispuesto en el Convenio. Al respecto, los requisitos previstos en la regla 4.1 habían demostrado ser desafiantes, ya que la regulación de la atención médica a bordo de buques y en tierra — que antes incumbía exclusivamente a los armadores — exigía actualmente que el Gobierno tomara medidas. El Gobierno estaba redoblando sus esfuerzos para cumplir sus obligaciones previstas en la regla 4.4. que requieren la facilitación del acceso para toda la gente de mar a las instalaciones de bienestar panameñas basadas en tierra.
- 30.** La representante del Gobierno de Dinamarca expresó su confianza en que su país cumpliera el «plazo» establecido por la decisión de la UE. En la actualidad, se estaba poniendo énfasis en la formación de los vigilantes de buques. Dos delegados daneses ya habían participado en el curso denominado «Formación de formadores», organizado por la OIT en Turín.
- 31.** El representante del Gobierno de Filipinas señaló que, en febrero de 2006, su país ya había comenzado la labor preparatoria para la ratificación del MLC, 2006. Estos esfuerzos habían sido potenciados por la Misión tripartita de alto nivel, que condujo a la creación de un Comité Técnico Interinstitucional sobre el MLC, 2006, para realizar un examen exhaustivo de la legislación y la práctica nacionales en Filipinas. Las conclusiones se habían compartido con la OIT. En muchas reuniones tripartitas y consultas regionales celebradas en 2007 y 2008 se habían identificado una serie de obstáculos para la ratificación. En 2009, se habían llevado a cabo varias campañas de información financiadas por la OIT. En junio de 2010, la Asociación de la Marina Mercante Interinsular Filipina, perteneciente al sector privado, había presentado una hoja de ruta para la ratificación del MLC, 2006, y se había elaborado un plan de acción nacional para la ratificación del MLC, 2006. El retraso con respecto a la ratificación del Convenio obedecía a varios factores, incluyendo el hecho de que el proceso de celebración de consultas tripartitas hubiera sido largo y complejo, la necesidad de elaborar unas normas nacionales sobre el trabajo marítimo, la participación de diferentes departamentos administrativos gubernamentales, la necesidad de continuar con los programas para el desarrollo de las capacidades, y las elecciones nacionales y cambios de funcionarios en la administración pública.
- 32.** El representante del Gobierno de Singapur señaló que, poco después de la adopción del MLC, 2006, se había establecido un grupo nacional de trabajo para examinar los requisitos del Convenio con los interlocutores sociales y los organismos gubernamentales dedicados a cuestiones marítimas y de recursos humanos. Las consultas y acuerdos tripartitos se encontraban en sus fases finales. Había comenzado la labor para enmendar la legislación. Se estaba impartiendo formación a las empresas navieras, los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto, la gente de mar y otras partes interesadas. Quedaba pendiente la cuestión de aclarar la aplicación del requisito previsto en la norma A1.4, párrafo 2, del MLC, 2006, de celebrar consultas con las organizaciones de armadores y de la gente de mar antes de introducir cualquier cambio a un sistema normalizado de licencias o de certificación de las agencias privadas de empleo para la contratación de la gente de mar. Este requisito podría plantear dificultades para los gobiernos que ya hubieran establecido un sistema que se aplicara a todos los trabajadores, incluyendo a la gente de mar, al introducir cambios que no parecieran estar relacionados con la gente de mar o los armadores.

- 
- 33.** El representante del Gobierno de la Federación de Rusia señaló que su Gobierno estaba aproximándose a las fases finales del proceso de ratificación. Se habían celebrado consultas tripartitas con los representantes de los armadores y de la gente de mar. Sin embargo, el cumplimiento de los requisitos del Convenio relativos a la repatriación, la contratación y colocación, la atención médica a bordo de los buques y en tierra, la alimentación y servicio de fonda, y su aplicación, exigía la elaboración de nuevas normas o la modificación de las normas vigentes. Señaló asimismo que el Gobierno interactuaba sistemáticamente, con las organizaciones representativas de los armadores y la gente de mar, en lo tocante a la preparación de la ratificación del MLC, 2006.
- 34.** La representante del Gobierno de la República Unida de Tanzania explicó que el Ministerio de Trabajo había iniciado el proceso de ratificación del MLC, 2006, que había llegado al Gabinete Ministerial. Sin embargo, teniendo en cuenta las próximas elecciones generales en octubre de 2010, se esperaba la aprobación del Gabinete Ministerial a principios del año siguiente, antes de su ratificación por el Parlamento. Mientras tanto, se estaban tomando medidas para identificar las lagunas en materia de aplicación y otras cuestiones mediante la celebración de consultas. Agradeció a la OIT por la asistencia técnica prestada con respecto a la presentación de memorias sobre la aplicación de los convenios y recomendaciones de la OIT.
- 35.** La representante del Gobierno de los Países Bajos declaró que, en los cuatro últimos años, su Gobierno había colaborado con los interlocutores sociales en lo referente a la aplicación del Convenio. El Consejo de Ministros preveía presentar el Convenio al Parlamento después del 10 de octubre de 2010.
- 36.** El representante del Gobierno de China hizo referencia a los esfuerzos conjuntos desplegados por el Gobierno, las organizaciones de armadores y las organizaciones de la gente de mar, para lograr la rápida ratificación del MLC, 2006. Además de las dos reuniones del Foro Marítimo de Shenzhen centradas en la gente de mar que se celebraron en 2006 y 2008, la Administración de la Seguridad Marítima China había realizado un estudio sobre la ratificación del Convenio para su presentación a los departamentos gubernamentales interesados, y había organizado a continuación un seminario tripartito oficial sobre la ratificación y aplicación del Convenio en 2007. Junto con el Reglamento de la República Popular de China sobre la Gente de Mar, que entró en vigor el 1.º de septiembre de 2007, por primera vez, se había promulgado una legislación específica para un grupo profesional. En diciembre de 2009, se había establecido el Mecanismo Nacional de Coordinación Tripartita de las Relaciones Laborales Marinas, que constituía la plataforma clave para celebrar reuniones periódicas, y que estaba integrado por el Ministerio de Transporte, la Asociación de Armadores Chinos y el Sindicato de Marineros y Trabajadores de la Construcción Chinos. Bajo la dirección del Mecanismo Nacional de Coordinación Tripartita de las Relaciones Laborales Marinas, el Sindicato de Marineros y Trabajadores de la Construcción Chinos, y la Asociación de Armadores Chinos, habían firmado un convenio colectivo que regía los contratos de trabajo y la gestión del empleo.
- 37.** El representante del Gobierno del Japón indicó que, desde 2006, un grupo de trabajo tripartito integrado por representantes gubernamentales, de los armadores y de la gente de mar estaba esforzándose por identificar las enmiendas necesarias a la legislación nacional. En julio de 2010, el grupo de trabajo había alcanzado un acuerdo sobre todas las cuestiones, y el Gobierno estaba preparando en la actualidad las enmiendas necesarias a la legislación nacional pertinente con objeto de alcanzar la meta de ratificar el Convenio antes de su entrada en vigor.
- 38.** El representante del Gobierno de España señaló que su país había ratificado el Convenio en febrero de 2010, y que en la actualidad estaba centrándose en la realización de pequeños ajustes necesarios para cumplir plenamente los requisitos. A este respecto, estaba

---

incorporando comentarios del grupo de trabajo tripartito en los textos para la aplicación y cumplimiento del MLC, 2006.

- 39.** El representante del Gobierno del Reino Unido indicó que el Convenio no podía ratificarse hasta que toda la legislación nacional estuviera de conformidad con lo dispuesto en el Convenio. Su país seguiría esforzándose por incorporar los requisitos del Convenio en la legislación nacional. Desde 2007, se habían celebrado periódicamente reuniones tripartitas para asesorar al Gobierno, en particular con respecto a cuestiones como los yates grandes y la aplicación de los requisitos relativos al alojamiento de la tripulación, y en lo tocante a la utilización de la equivalencia sustancial. En la actualidad, la legislación nacional ya cubría muchas de las disposiciones del Convenio, pero era preciso introducir algunos cambios, en algunos casos tras la determinación de otros organismos gubernamentales. El proceso se había demorado a raíz del cambio de Gobierno en mayo de 2010. La ratificación no se había previsto antes de abril de 2011. Se había impartido formación a los inspectores en el Centro de Formación de la OIT en Turín, y éstos habían organizado seminarios de formación en 2010, y se preveían otros eventos para 2011.
- 40.** El representante del Gobierno de Malta dijo que, como miembro de la Unión Europea, su país pretendía ratificar el Convenio a finales de 2010. Era fundamental que existiera una legislación nacional a fin de cumplir efectivamente los requisitos del Convenio, y los análisis de las lagunas confirmaban que la legislación actual incorporaba lo dispuesto en el Convenio. Ya estaba en vigor la legislación principal, y en la actualidad estaba finalizándose la legislación secundaria. Una vez concluida esta fase, se celebrarían consultas con los agentes interesados. Se estaban llevando a cabo cursos de formación para los inspectores del Estado del puerto y del Estado del pabellón, basados en la formación ofrecida en el Centro de Formación de la OIT en Turín.
- 41.** La representante del Gobierno de los Estados Unidos subrayó que, en mayo de 2010, el Secretario de Trabajo había convocado una reunión sobre la legislación internacional para examinar una serie de convenios de la OIT. Reiteró que el establecimiento de las normas generales se llevaba a cabo sobre la base de una participación tripartita, y que se había establecido un grupo consultivo tripartito para que considerara la factibilidad de la ratificación. Añadió que era necesario hallar formas de resolver los problemas que suscitaba el cumplimiento nacional, y que el proceso requería un examen de la legislación y la práctica nacionales con miras a considerar la ratificación u otra acción apropiada. Los Estados Unidos no podían ratificar el Convenio si no se habían establecido las normas necesarias. El Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos había emprendido un análisis comparativo de la legislación nacional.
- 42.** El representante del Gobierno del Canadá indicó que, tras la ratificación, en junio de 2010, se habían tomado medidas de reglamentación: las Normas sobre Seguridad y Salud en el Trabajo para el Personal Marítimo habían entrado en vigor el 3 de junio de 2010, y las Normas para el Personal Marítimo ya estaban en vigor desde el 1.º de julio de 2007. Desde entonces, el Departamento de Seguridad Marítima había comenzado a examinar el curso de formación para inspectores de buques canadienses. El Canadá había participado en el primer curso de formación experimental de la OIT en Turín. Asimismo, sus cursos sobre el control por el Estado del puerto se habían examinado y enmendado para incluir elementos del Convenio, y se impartiría formación a tal efecto durante los meses siguientes. Por último, en un tiempo más reciente, había recibido a una delegación del Ministerio de Trabajo del Brasil, compuesta de tres inspectores del trabajo, a quienes había ofrecido una visión global de la inspección de la salud en el trabajo en el Canadá, incluidas las disposiciones que aplicaban el Convenio.
- 43.** El representante del Gobierno de Namibia señaló que su país era defensor acérrimo del Convenio y que había desempeñado un papel fundamental en su adopción. En la actualidad, estaba examinando la legislación vigente, incluida la Ley sobre la Marina

---

Mercante, que había quedado obsoleta. Se estaban celebrando consultas con los interlocutores sociales y los expertos, a fin de lograr la ratificación del Convenio. La formación de los administradores y de los funcionarios encargados de la inspección por el Estado del puerto constituía un reto. Añadió que Namibia probablemente ratificara el Convenio antes de su quinto aniversario, en febrero de 2011.

44. La representante del Gobierno de Bulgaria señaló que su país había ratificado el Convenio y que en la actualidad estaba participando en grupos de trabajo tripartitos encargados de incorporar el Convenio en la legislación. Entre otras cosas, el Gobierno había llevado a cabo un taller con representantes del Gobierno de España a fin de intercambiar experiencias.
45. El representante del Gobierno de Nigeria declaró que el Gobierno y las autoridades competentes habían elaborado un plan de acción para la ratificación del Convenio. Su Gobierno había llevado a cabo un seminario de sensibilización, en 2008, y un seminario de un día con los interlocutores sociales en 2009. En la actualidad, estaba organizando reuniones consultivas, en las que sería necesario proporcionar justificaciones a favor de la ratificación. Nigeria había participado en el programa de formación en Turín. En la actualidad, la responsabilidad de aplicar el MLC, 2006, incumbía a la Agencia Nacional de Seguridad y Administración Marítima. Subrayó la importancia que revestía asegurar el trabajo decente a la gente de mar, y una industria marítima de calidad, y expresó su confianza en que la ratificación se concluyera en febrero de 2011.
46. El representante del Gobierno de Francia indicó que el Convenio era fundamental y que Francia lo había apoyado durante su elaboración. Afirmó que su Gobierno ratificaría el Convenio en 2011. Varios expertos habían desplegado esfuerzos con miras a revisar el Código Laboral Marítimo a finales de 2010. Añadió que seguirían celebrándose consultas y que se recurriría a diferentes servicios con el fin de complementar los servicios de inspección del trabajo y de seguridad de los buques. Su país estaba tratando de promover la cooperación entre los departamentos gubernamentales, que revestían particular importancia porque Francia no estaba delegando en las sociedades de clasificación la responsabilidad de la inspección y la certificación.
47. La representante del Gobierno de Luxemburgo indicó que la labor realizada para promover la ratificación había comenzado en 2008. Subrayó que esta labor comenzó con actividades de sensibilización y encaminadas a asegurar el apoyo al Convenio. La segunda fase del proceso conllevó a la celebración de reuniones tripartitas para examinar el Convenio punto por punto. Su país debería elaborar entonces normas y disposiciones institucionales para aplicar el Convenio y colmar las brechas existentes en su legislación nacional. Se esperaba poder presentar la legislación para su adopción en 2010-2011. La tercera fase consistiría en elaborar códigos.
48. El representante del Gobierno de Noruega señaló que el Convenio se había ratificado en febrero de 2009, pero que aún quedaba mucho por hacer: era difícil establecer un sistema de certificación, en particular con respecto a la parte I de la DMLC. En la actualidad, su país estaba elaborando un documento orientado al usuario que podrían utilizar los armadores y los inspectores. Se necesitaban orientaciones exhaustivas sobre cómo realizar inspecciones con respecto a la parte I de la DMLC. Anticipó que este documento se concluiría a finales de 2010. Noruega había autorizado a cinco sociedades de clasificación, por lo que tendría que elaborar instrumentos pertinentes y enmendar los acuerdos vigentes para asegurar la uniformidad. Asimismo, el país estaba tratando de adaptar sus inspecciones a lo dispuesto en el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178), para que actuaran con arreglo al MLC, 2006. Señaló que su Gobierno estaba proporcionando incentivos a los armadores para que llevaran a cabo inspecciones a título voluntario. Los expertos que habían concluido el curso de formación en Turín habían impartido formación a casi 120 miembros del personal. Existía una legislación secundaria

---

que debía ajustarse, en particular con respecto al alojamiento, pero el resto de las cuestiones se había abordado en forma bastante eficaz.

- 49.** El representante del Gobierno de las Islas Marshall declaró que la Administración Marítima había sido muy activa desde la ratificación del MLC, 2006. Se habían examinado la Ley Marítima y todas las normas marítimas y políticas nacionales pertinentes de las Islas Marshall, y se habían enmendado, según había procedido, con miras a aplicar el Convenio. Su Gobierno también se proponía concluir los acuerdos en virtud de los cuales se autorizaba a organizaciones reconocidas a desempeñar las funciones de la inspección y certificación de los buques en su nombre, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio. Un representante de la Administración Marítima había participado en el curso de formación de la OIT en Turín. Estas actividades se concluyeron en 2009 para que un programa voluntario de inspección y certificación estuviera disponible en 2010 para los armadores y operadores. La primera inspección realizada en el marco de este programa se había concluido con éxito en septiembre de 2010, dos semanas atrás, a bordo de un buque que enarbolaba el pabellón de las Islas Marshall. Su Gobierno había organizado una serie de seminarios para crear conciencia sobre las consecuencias potenciales de la entrada en vigor del Convenio, poner énfasis en las ventajas de llevar a cabo los procesos de inspección y certificación actuales en una fase temprana, y solicitar aportaciones sobre diversas cuestiones. Se estaba creando una página web dedicada para señalar todas estas disposiciones nacionales a las que se había hecho referencia, incluida una versión general de la parte I de la DMLC (que contiene una lista de las disposiciones nacionales que abordan los 14 puntos de inspección) y una descripción del programa voluntario de inspección y certificación.
- 50.** La representante del Gobierno de Italia señaló que la ratificación del Convenio era una meta prioritaria y que, en junio de 2010, el Ministerio de Comercio y Trabajo había concluido el examen del texto y lo había remitido al Ministro de Asuntos Exteriores para su rápida ratificación. Expresó la esperanza de que el Convenio se presentara al Parlamento a finales de 2010. Informó de que la Administración Marítima había elaborado un código técnico para la seguridad y la salud a bordo de los buques de conformidad con los títulos 3 y 4 del Convenio, y que había examinado asimismo el título 5 relativo a la inspección.
- 51.** El representante del Gobierno de Grecia indicó que su Gobierno había examinado la legislación nacional para identificar lagunas, y había tenido en cuenta las observaciones y preguntas formuladas por la Oficina en relación con los convenios marítimos de la OIT ratificados con anterioridad. Había establecido asimismo un procedimiento para la celebración de consultas con los interlocutores sociales. Como miembro de la UE, su país estaba realizando esfuerzos para presentar el Convenio al Parlamento con miras a su ratificación a finales de 2010.
- 52.** El representante del Gobierno de Portugal señaló que, debían tomarse las medidas legislativas necesarias, antes de poder contemplar la ratificación del Convenio. En primer lugar, el Gobierno había establecido grupos de trabajo con la participación de diferentes servicios. En segundo lugar, había emprendido un análisis de las lagunas y, en la actualidad, estaba elaborando una nueva legislación.
- 53.** El representante del Gobierno de Lituania señaló que se habían celebrado reuniones para asignar responsabilidad a las autoridades competentes para diferentes ámbitos del Convenio. El objetivo era armonizar la legislación nacional con los requisitos del Convenio, en particular con respecto al título 5. El Gobierno colaboraba con las organizaciones de armadores y de la gente de mar en la elaboración de nuevas leyes. La presentación al Gabinete Ministerial y posteriormente al Parlamento probablemente se retrasaría debido a las próximas elecciones, pero confiaba en que la ratificación tuviera lugar a finales de año.

- 
- 54.** El representante del Gobierno de Túnez indicó que el Gobierno, previa celebración de consultas con los interlocutores sociales, estaba esforzándose por determinar los cambios que debían introducirse en la legislación y la práctica. Señaló que la OIT debería elaborar una legislación modelo para facilitar la labor a los países, y que la Oficina podría proporcionar orientaciones prácticas similares a las elaboradas para el Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181).
- 55.** El representante del Gobierno de Bélgica señaló que el proceso de ratificación estaba en curso, y que la Comisión de Expertos había examinado su legislación en junio de 2008. Los interlocutores sociales y la administración participarían en la elaboración de proyectos de ley que esperaban presentar al Parlamento. Entonces se ocuparían de los servicios de inspección, de las sanciones y de un proyecto de ley por separado relativo a la aprobación del Convenio. Señaló que el Convenio exigía la cooperación entre los servicios de inspección y que aumentaría la frecuencia de las inspecciones. El proceso de inspección sería laborioso para las autoridades tanto federales como locales.
- 56.** El representante del Gobierno de Egipto señaló que se había establecido un grupo de trabajo para examinar el Convenio, y que se habían organizado talleres con la participación de la gente de mar. El Gobierno estaba estableciendo la infraestructura necesaria para aplicar el Convenio y presentaría el instrumento para su aprobación, previa celebración de consultas con los interlocutores sociales.
- 57.** El representante del Gobierno de Indonesia señaló que las disposiciones del Convenio se habían incorporado en su Ley de la Marina Mercante de 2008, y que había sometido su análisis de brechas a la Oficina de la OIT en Yakarta. La dificultad radicaba en obtener la aprobación del Gabinete Ministerial debido a la preocupación que suscitaba que muchos marinos prefirieran trabajar a bordo de buques que efectúan viajes internacionales que a bordo de buques pertenecientes a la flota nacional. Su Gobierno confiaba en ratificar el Convenio a finales de 2011.
- 58.** El representante del Gobierno de la República Islámica del Irán declaró que su Gobierno había examinado atentamente el Convenio. Su país había tomado medidas considerables con miras a la ratificación, y había previsto que el instrumento se presentara al Parlamento a principios de 2011. Sin embargo, la creación de un marco internacional unificado seguía planteando desafíos, y estaba de acuerdo con la propuesta anterior de que la Oficina proporcionara una legislación modelo para la aplicación del Convenio. Acogió con satisfacción la formación ofrecida por la OIT en Turín, y expresó la esperanza de que la formación también estuviera disponible a través del aprendizaje a distancia.
- 59.** El portavoz de la gente de mar planteó una serie de cuestiones. En relación con el artículo III del MLC, 2006, hizo referencia a las observaciones del Comité de Libertad Sindical sobre la aplicación, por Dinamarca, del Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87), y del Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98), al Registro Internacional de Buques de Dinamarca, y preguntó por las medidas que el Gobierno de Dinamarca pretendía adoptar para cumplir los requisitos de este artículo del Convenio. Preguntó si era posible ratificar el Convenio sin responder a las reiteradas solicitudes formuladas por el Comité de Libertad Sindical para, que se enmendara la ley nacional, con miras a cumplir los convenios de la OIT sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva.
- 60.** El portavoz de la gente de mar acogió con satisfacción la ratificación del MLC, 2006, por Panamá en febrero de 2009. Sin embargo, preocupaba al Grupo de la Gente de Mar la ley núm. 30, de 16 de junio de 2010, que parecía restringir considerablemente el derecho de sindicación de los trabajadores panameños, en violación de los Convenios núms. 87 y 98, y del artículo III del MLC, 2006. Señaló que CONATO, la asociación central de sindicatos panameños, había presentado una queja formal a la OIT, en julio de 2010. Con respecto a



---

la aplicación del MLC, 2006, el Grupo de la Gente de Mar invitó al Gobierno a elaborar planes concretos, en particular con respecto a la inspección de los buques y a la expedición de certificados de trabajo marítimo y la elaboración de declaraciones de conformidad laboral marítima. Subrayó que la aplicación y el cumplimiento apropiados del MLC, 2006, en Panamá, país que contaba con más de 18.000 buques que enarbolaban su pabellón y a bordo de los cuales trabajan unos 300.000 marinos, era fundamental para el éxito del Convenio. El portavoz de la gente de mar también señaló a la atención del Comité la queja presentada por sindicatos marítimos suecos conforme a la cual el proyecto de ley aprobado en abril de 2010 sobre la indemnización de la gente de mar en caso de enfermedad violaba el artículo 19, párrafo 8, de la Constitución de la OIT. El Grupo de la Gente de Mar subrayó que la ratificación del MLC, 2006, debería conducir a unas mejores condiciones para los trabajadores, e invitó a los gobiernos a establecer unas normas nacionales menos estrictas en su empeño por armonizar la legislación con los requisitos del MLC, 2006.

- 61.** En respuesta a las preguntas formuladas por los representantes de los Gobiernos de Grecia y la República de Corea relativas a las «enmiendas de Manila» al Convenio STCW de la OMI adoptadas recientemente en relación con la aptitud para el servicio, la Secretaria General Adjunta respondió señalando, en primer lugar, que la Oficina trataría de contribuir al examen de las cuestiones que tal vez estuvieran obstaculizando la ratificación o en relación con las soluciones potenciales. Sin embargo, subrayó que esta reunión no era un foro apropiado para tratar de obtener opiniones jurídicas inmediatas sobre el texto del MLC, 2006, o sobre cuestiones más generales, ya que eso conllevaría celebrar consultas con colegas de otros departamentos. Señaló que los gobiernos y las organizaciones de empleadores y de trabajadores siempre podían solicitar a la Oficina por escrito una opinión jurídica formal si fuera necesario. Explicó que, por supuesto, ella misma podría proporcionar información u opiniones preliminares sobre las cuestiones de que se tratara. Sin embargo, si un representante gubernamental quisiera obtener una opinión jurídica oficial que «constara en acta» sobre un asunto específico, entonces la Oficina se felicitaría de proporcionar sus opiniones, como siempre, pero a través del canal apropiado. Señaló asimismo que estas opiniones no podrían vincular a la Comisión de Expertos.
- 62.** En lo tocante a las cuestiones específicas, la Secretaria General Adjunta señaló que había indicado que, incluso antes de entrar en vigor, el MLC, 2006, había tenido grandes efectos en una serie de disposiciones (horas de descanso, certificados médicos, etc.) que fueron adoptadas por la Conferencia de Examen del Convenio STCW de la OMI basada en el texto del MLC, 2006. Tenía la impresión, tras haber asistido a la Conferencia, que el objetivo de las enmiendas referentes a las disposiciones sobre el certificado médico y la aptitud para el servicio relativas a las horas de descanso era armonizar en lo posible el texto del Convenio STCW con el del MLC, 2006, pero teniendo en cuenta al mismo tiempo el diferente mandato de la OMI y la OIT, y las distintas preocupaciones subyacentes a ambos convenios. Señaló que no podía formular observaciones sobre el texto de un convenio de la OMI, pero que podía afirmar que las revisiones no conducían a que se introdujeran disposiciones que pudieran entrar en conflicto con el MLC, 2006. Sin embargo, la OMI había adoptado una disposición en relación con las horas mínimas de descanso para el personal del Convenio de Formación, cuyo texto y enfoque diferían de los de la norma A2.3, párrafo 13, del MLC, 2006. Explicó que la norma A2.3, párrafo 13, prevé una flexibilidad potencial con respecto a las horas mínimas de descanso por medio de un convenio colectivo autorizado o registrado. El texto de la OMI también ofrecía cierta flexibilidad. Sin embargo, aunque las dos disposiciones de flexibilidad tengan un enfoque diferente, no se consideraría necesariamente que entraban en conflicto, si bien podía haber casos en los que un gobierno, al prever una excepción, tuviera que cumplir la norma más estricta, si fueran distintas, en un caso particular. La Secretaria General Adjunta indicó asimismo que se había señalado en las decisiones de la Conferencia la postura de la OIT respecto al hecho que las pausas para las comidas no podían considerarse como una hora de descanso.

- 
- 63.** Con respecto a la solicitud de una legislación modelo presentada por el representante del Gobierno de Bangladesh, la Secretaria General Adjunta señaló que la OIT no solía adoptar un enfoque de legislación modelo, fundamentalmente a causa de los diferentes sistemas jurídicos, y porque los convenios colectivos y la práctica se incluían como un aspecto de la aplicación. Sin embargo, indicó que la Oficina pretendía elaborar un marco legislativo básico en el que se contemplaran todos los aspectos del MLC, 2006, para los países que pudieran beneficiarse de estas orientaciones. Los países en los que se habían establecido leyes sobre algunas cuestiones también podrían considerar oportuno utilizar disposiciones modelo con objeto de colmar posibles lagunas.
- 64.** Con respecto al objetivo de asegurar unos sistemas de inspección uniformes, la Secretaria General Adjunta puso énfasis en que las actividades de formación realizadas en colaboración con el Centro de Formación de la OIT en Turín continuarían en 2011, y en que además de los tres cursos denominados «Formación de formadores» se habían previsto tres nuevos programas (uno para la gente de mar, uno para los armadores, capitanes e ingenieros jefe, y un taller sobre la ley modelo para la aplicación del MLC, 2006).

## **V. Labor preparatoria para el futuro Comité Tripartito Especial**

### **Examen del Reglamento**

(incluyendo los procedimientos para la celebración de consultas en virtud del artículo VII)

- 65.** El Presidente del Grupo Gubernamental señaló que los gobiernos concedían una gran importancia al Reglamento, y que, en general, habían aceptado las ideas establecidas en el párrafo 60 del documento de referencia de la Oficina. Sin embargo, tenían varios comentarios. En primer lugar, deberían consultarse todos los Estados Miembros — tanto aquellos que habían ratificado el Convenio así como aquellos que no lo habían hecho — cuando el proyecto se hubiera concluido. Los gobiernos también se preocupaban por el modo en que debía adoptarse el Reglamento, y señalaron que preferirían una segunda reunión preparatoria a un grupo de correspondencia. Asimismo, se subrayó que el Consejo de Administración debería cerciorarse de que se tuvieran en cuenta los conocimientos técnicos marítimos al aprobar el Reglamento, o de que el propio Comité Tripartito Especial tuviera la última palabra a la hora de adoptarlo. Convendría que la Oficina pudiera proporcionar, en esta fase temprana, un marco general para el Reglamento y preparar un proyecto de reglamento lo antes posible después de la presente reunión.
- 66.** El Presidente del Grupo Gubernamental indicó que los gobiernos tenían algunas ideas sobre aquello que debería contener el proyecto de reglamento. Evidentemente, éste reflejaría aquello que ya estaba establecido en el artículo XV. Además, en él se deberían indicar una serie de cuestiones: la elección de la Mesa (teniendo en cuenta la práctica de la OIT de contar con un presidente gubernamental); los procedimientos para enmendar el Reglamento propiamente dicho; los plazos para la presentación de documentos; la frecuencia de las reuniones; las cuestiones relativas a la gestión del tiempo, y la distribución de documentos.
- 67.** Con respecto al artículo VII, su Grupo apoyaba la propuesta contenida en el documento de referencia de la Oficina, pero quería cerciorarse de que todo procedimiento establecido asegurara que todos los miembros del Comité Tripartito Especial supieran cómo se tomaban las determinaciones, y que estas determinaciones se recopilaran y distribuyeran de un modo que garantizara la transparencia y la celeridad. Se había propuesto que sirviera de inspiración un procedimiento similar utilizado en la OMI con respecto al Convenio

---

STCW, y tal vez dicho procedimiento podría contar con una serie de gobiernos, a fin de evitar la imposición de una carga indebida a cualquier miembro gubernamental del Comité. Asimismo, se había planteado la cuestión de cómo determinar si en un Estado existía una organización representativa de los armadores o de la gente de mar. Se había señalado que el procedimiento indicado en el artículo VII no podría utilizarse hasta que el MLC, 2006 entrara en vigor, y que, mientras tanto, los Estados deberían alentar la creación de organizaciones representativas de armadores y de gente de mar. Por último, con respecto a la solicitud de opiniones, formulada por el representante del Gobierno de Grecia en relación con la evaluación de los riesgos y la Resolución MSC.273(85) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, el Grupo Gubernamental opinaba que incumbía a las partes contratantes asegurar la armonización de sus obligaciones internacionales de conformidad con los instrumentos pertinentes de la OMI y la OIT.

- 68.** El portavoz de los armadores señaló que estaba de acuerdo con el Grupo Gubernamental en la importancia que revestía que los documentos fueran oportunos, señalando que podrían servir de fuente de inspiración los procedimientos de la OMI, en los cuales había dos fases de plazos: una para la presentación de documentos y otra para la formulación de comentarios sobre los documentos que se habían presentado. Con respecto al procedimiento para la adopción del reglamento, coincidía con el Grupo Gubernamental y confiaba en que todo proceso proporcionaría tiempo suficiente para que los grupos celebraran consultas internas antes de formular sus comentarios. El Grupo de los Armadores también querría que la Oficina le facilitara más información sobre los procedimientos utilizados por el Consejo de Administración para la adopción del Reglamento, en particular con respecto a si era una práctica establecida aprobarlo sin celebrar consultas. Sería de gran utilidad que la Oficina preparara un proyecto de elementos del Reglamento, que incluyera cuestiones como la elección del presidente, de los vicepresidentes, los suplentes, los sustitutos y otros temas y, en particular, en el que se abordaran aquellos ámbitos que se referían específicamente al Comité Tripartito Especial. El portavoz de los armadores recordó asimismo que una de las tareas del Comité Tripartito Especial era revisar continuamente el Convenio. Su Grupo deseaba obtener más información sobre el modo en que esto se hacía en el caso de otros convenios de la OIT. Los armadores no creían que el proceso de revisar continuamente el MLC, 2006, se lograra simplemente mediante la presentación de enmiendas, ya que ésta no sería una forma positiva de revisión.
- 69.** El portavoz de la gente de mar señaló que su Grupo había esperado con ansias que se examinara un proyecto de reglamento. Recordó que las cuestiones que debían abordarse en el Reglamento ya se establecían claramente en el artículo XIII y no podrían volver a negociarse. Era necesario aclarar el papel que desempeñaba el Comité Tripartito Especial a la hora de revisar continuamente el MLC, 2006, y el modo en que interactuaba con la Comisión de Expertos y otros órganos de la OIT. Su Grupo consideraba que el Reglamento debería reflejar la condición del Comité, y que debería mantener informado al Consejo de Administración, pero no estar subordinado al mismo. En algunos aspectos, tendría la misma autoridad que una comisión de la Conferencia Internacional del Trabajo. Teniendo esto en mente, preocupaba a su Grupo, por ejemplo, que en los votos emitidos a mano alzada pudiera ser difícil distinguir entre los representantes gubernamentales de los Estados que habían ratificado el Convenio y los observadores de aquellos Estados que no lo hubieran ratificado. Con respecto a los procedimientos para la función del artículo VII, y a los párrafos 59 y 60 del documento de referencia de la Oficina, el portavoz de la gente de mar señaló que el MLC, 2006, tenía que entrar en vigor antes de que el Comité pudiera ejercer sus funciones. Podría considerarse la delegación de las consultas, pero ésta tendría que ser transparente, y las decisiones deberían tomarse sobre la base del consenso alcanzado por los grupos.
- 70.** En respuesta a un comentario formulado por el portavoz de la gente de mar acerca de que esperaban que un proyecto de documento sobre el Reglamento del Comité Tripartito

---

Especial sirviera de base para las discusiones, la Secretaria General Adjunta explicó que no podría haberse redactado ningún documento de este tipo sin haber consultado en primer lugar a los mandantes y sin haber obtenido sus comentarios, y que éste había sido el método adoptado constantemente hasta la fecha. Existían, por supuesto, disposiciones *pro forma* en el Reglamento de diversos órganos y reuniones de la OIT que podrían utilizarse para algunos aspectos; sin embargo, no abordaban las funciones singulares previstas para el Comité mencionado en el artículo XIII. Asimismo, dicho documento no había podido examinarse, por falta de tiempo. No obstante, la Oficina pretendía elaborar un proyecto de reglamento detallado que reflejara las opiniones expresadas en esta reunión.

- 71.** Con respecto a la cuestión de la celebración de consultas sobre el proyecto de reglamento, la Secretaria General Adjunta señaló que la OIT tenía la capacidad para celebrar amplias consultas a través de los coordinadores regionales gubernamentales y de la secretaría de los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar. Añadió que las comunicaciones electrónicas podrían ser un instrumento útil en este ámbito. Consideraba sumamente importante asegurar que todos los mandantes interesados contribuyeran de una manera efectiva antes de que el texto propuesto se presentara al Consejo de Administración. Si se celebrara una segunda reunión del Comité Tripartito Preparatorio para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, los participantes tendrían otra oportunidad de revisar el proyecto de reglamento. Si no se celebraba una segunda reunión, entonces la OIT debía asegurarse de que se hubieran establecido todos los mecanismos pertinentes para que pudiera tener lugar un proceso consultivo en el que participaran todas las partes interesadas. El objetivo era que el Comité Tripartito Especial tuviera el mejor Reglamento.
- 72.** Haciendo referencia a una afirmación anterior relativa al papel del Consejo de Administración, la Secretaria General Adjunta puso de relieve que el Consejo de Administración era un órgano representativo de la OIT con independencia de la cuestión que se examinara.
- 73.** En respuesta a la solicitud del portavoz de los armadores para que se aclarara cómo se revisaban continuamente otros convenios de la OIT, la Secretaria General Adjunta explicó que el Consejo de Administración de la OIT contaba con una Comisión de Cuestiones Jurídicas y Normas Internacionales del Trabajo (LILS), que examinaba todas las cuestiones normativas y revisaba periódicamente todos los convenios y recomendaciones, con miras a determinar qué instrumentos seguían cumpliendo los objetivos de la OIT, por lo que deberían considerarse actualizados. Los hallazgos del último ejercicio de revisión se presentaron en 2002.
- 74.** El representante del Gobierno de la República Islámica del Irán señaló que la labor del Comité Tripartito Especial prevista en el artículo VII del Convenio podría organizarse mediante el establecimiento de subcomités que podrían seguir la estructura del Convenio (por ejemplo, un subcomité sobre los requisitos mínimos, otro sobre las condiciones de empleo, etc.).
- 75.** La representante del Gobierno de Dinamarca opinó que aún era demasiado pronto para decidir el modo en que el Comité Tripartito Especial organizaría su trabajo. Con respecto al artículo VII, indicó que éste sólo se consideraría en caso de preverse una excepción o una derogación, y subrayó asimismo que era de carácter puramente consultivo.
- 76.** El representante del Gobierno de Grecia, haciendo referencia al modo exacto en que debían celebrarse las consultas previstas en el artículo VII, señaló que estas consultas debían ser eficaces en función de los costos y no requerir mucho tiempo.
- 77.** El representante del Gobierno de los Estados Unidos señaló que el Convenio no preveía un proceso provisional, por lo que el examen del Reglamento debía confiarse al Comité Tripartito Especial una vez establecido tras la entrada en vigor del Convenio. El objetivo

---

de esta reunión era identificar los elementos del artículo VII pertinentes para la labor del Comité Tripartito Especial. Era importante indicar si las consultas podían delegarse, o si éstas debían seguir incumbiendo al propio Comité. La primera opción podría ser preferible desde el punto de vista de la celeridad, mientras que la última opción podría ser más adecuada desde la perspectiva de la transparencia. Los métodos utilizados en la OMI podrían ser pertinentes en algunos aspectos, por ejemplo, en los casos en que el Subcomité de la OMI delegaba a grupos de expertos las enmiendas al Convenio STCW.

- 78.** El representante del Gobierno de Grecia coincidió con la opinión expresada por el representante del Gobierno de los Estados Unidos y propuso celebrar otra reunión del Comité Preparatorio que se centrara únicamente en el Reglamento, ya que esto facilitaría la labor de la Oficina.
- 79.** El portavoz de la gente de mar apoyó asimismo la opinión expresada por el representante del Gobierno de los Estados Unidos. El Comité Tripartito Especial no podía funcionar sin que hubiera entrado en vigor el MLC, 2006, y sólo entonces sería posible la celebración de consultas prevista en el artículo VII.
- 80.** En respuesta a la afirmación del representante del Gobierno de Grecia, la Secretaria General Adjunta explicó que la OIT se encontraba actualmente en el bienio 2010-2011. El Consejo de Administración sólo había asignado recursos presupuestarios para una reunión en este bienio, y la financiación de otra reunión sólo podría preverse para el bienio 2012-2013. Sin embargo, si los mandantes pudieran financiar dicha reunión, la Oficina estaría en condiciones de acogerla.
- 81.** En relación con las consultas que serían sustituidas por el procedimiento establecido en el artículo VII, el portavoz de los armadores pidió que la Oficina aclarara el significado de las expresiones «celebración de consultas con» y «previa consulta con».
- 82.** La Secretaria General Adjunta explicó que la expresión «celebración de consultas con» exigía un proceso continuo, mientras que la expresión «previa consulta con» significaba que el gobierno celebraría consultas con los interlocutores sociales y tomaría una decisión tras la conclusión de las mismas. En el artículo VII, la expresión utilizada era «celebración de consultas con», lo que significaba que el medio de consulta era el Comité mencionado en el artículo XIII.
- 83.** Con respecto a la cuestión de cómo evaluar el carácter representativo de las organizaciones de armadores y de gente de mar en relación con el artículo VII, la Secretaria General Adjunta indicó que esta determinación incumbía en primer lugar al gobierno interesado, entendiéndose por ello que podría impugnarse dicha determinación a través de diversos procesos, como el procedimiento ante el Comité de Libertad Sindical (CFA), la Comisión de Verificación de Poderes de la Conferencia Internacional del Trabajo o los procedimientos previstos en los artículos 22, 23 y 24 de la Constitución de la OIT. Además de la cuestión de representatividad de las organizaciones de empleadores y de trabajadores, había que tener presente, asimismo, la situación que prevalecía en algunos países en los cuales no había sindicatos ni organizaciones de empleadores, mientras que en otros no había organizaciones de armadores ni organizaciones de gente de mar.
- 84.** En respuesta a la solicitud de aclaración del representante del Gobierno de Grecia con respecto a quiénes integrarían la Mesa del Comité Tripartito Especial, si el proceso previsto en el artículo VII se delegaba a la Mesa, la Secretaria General Adjunta señaló que el mecanismo para este proceso de celebración de consultas (artículo VII) debía establecerse en el Reglamento, incluidas las personas que deberían participar en dicho procedimiento. Podría tratarse de todo el Comité o únicamente de su Mesa. En virtud del artículo XIII, párrafo 3, relativo al derecho a la participación, recordó que los representantes gubernamentales de los Miembros que no hubieran ratificado el Convenio

---

podrían participar en el Comité, pero que no tendrían derecho a votar sobre ningún asunto. El Consejo de Administración podría invitar a otras organizaciones o entidades a ser representadas en el Comité por observadores.

85. El portavoz de los armadores consideró que, si bien el artículo VII era bastante claro, el Comité Tripartito Especial podría delegar a su Mesa la responsabilidad de celebrar consultas. Esta decisión debía tomarse sin hacer referencia específica al artículo VII. También debería decidirse si la Mesa se elegiría por un largo período de tiempo o únicamente para cada reunión del Comité. Si se eligiera para un período determinado, entonces podrían delegarse ciertas responsabilidades a la Mesa del Comité. Sin embargo, si la composición del Comité y su Mesa cambiara en cada reunión del Comité mencionado en el artículo XIII, sería difícil delegar a la Mesa el proceso de consultas previsto en el artículo VII, si tenía lugar entre las reuniones.
86. En respuesta a una pregunta sobre la frecuencia de las reuniones del Comité Tripartito Especial, la Secretaria General Adjunta indicó que, en las discusiones celebradas durante la preparación del MLC, 2006, se había puesto de relieve que era más rentable celebrar una reunión del Comité Tripartito Especial cada año en vez de una reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo cada diez años.

## **Identificación de cuestiones que requerirán la adopción de medidas urgentes por el Comité Tripartito Especial**

### ***Medidas urgentes dimanantes del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, en marzo de 2009***

87. El Presidente puso de relieve la medida identificada en el párrafo 55 y en el anexo III del documento de referencia de la Oficina relativa a las enmiendas al MLC, 2006, en lo que respecta a las reclamaciones contractuales por lesiones, muerte y abandono de la gente de mar.
88. El portavoz de la gente de mar señaló que el texto propuesto en el anexo III debería transmitirse al Comité Tripartito Especial sin más consultas y sin pretender modificar el texto llegado este punto.
89. La representante del Gobierno de los Estados Unidos recordó que, durante la labor preparatoria del MLC, 2006, todos los mandantes habían acordado no incluir la polémica cuestión de la responsabilidad y la indemnización con respecto a las reclamaciones por muerte, lesiones personales y abandono de la gente de mar en el texto final del Convenio que quedaba pendiente de que el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT concluyera su labor. Apoyó el texto del párrafo 55 y manifestó su voluntad por que se confiara al Comité Tripartito Especial la responsabilidad de hallar una solución a este problema.
90. El representante del Gobierno de la República de Corea puso de relieve que sólo se había hallado una solución al problema durante la reunión del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT celebrada en 2009, y que en dicha reunión se acordó que su inclusión debería seguir el procedimiento establecido en el artículo XV del MLC, 2006, con objeto de enmendar las normas A2.5 y A4.2. El portavoz de la gente de mar respaldó esta opinión.
91. El portavoz de los armadores se opuso a la opinión expresada por el representante del Gobierno de la República de Corea porque, a su juicio, este Comité Preparatorio no tenía poder de decisión, siendo el Comité Tripartito Especial el único que tenía autoridad para

---

abordar la cuestión. En respuesta, el Presidente observó que el representante del Gobierno de la República de Corea había propuesto únicamente utilizar el procedimiento simplificado de enmienda previsto en el artículo XV del MLC, 2006, con miras a incorporar las normas propuestas en el Convenio. Esto no significaba que el Comité Preparatorio tuviera que tomar esta decisión. El portavoz de los armadores aclaró que los procedimientos que debían seguirse con respecto a las enmiendas introducidas al MLC, 2006, dependían de si una enmienda propuesta hacía referencia a las reglas, las normas o las pautas. Debería preverse que fuera el Comité Tripartito Especial el que examinara aquellas disposiciones que tendrían que enmendarse y el procedimiento que se habría de seguir.

92. Se identificaron una serie de elementos que la Oficina debería considerar al elaborar el proyecto de reglamento, y se incluyeron en el documento final contenido en el anexo del presente informe.

***Opiniones acerca de una base de datos sobre el MLC, 2006, de la OIT, que contenga información sobre las medidas de control por el Estado del puerto y otros asuntos***

93. El portavoz de la gente de mar, remitiéndose a los párrafos 12 y 57 del documento de referencia de la Oficina, observó que su Grupo apoyaba la creación de una extensa base de datos destinada a los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto, integrada por bases de datos, actualmente disponibles, de los distintos memorandos de entendimiento, que contuviera información sobre los resultados de las inspecciones realizadas por el Estado del puerto, excepciones y equivalencias sustanciales de los Estados del pabellón.
94. La representante del Gobierno de Dinamarca opinó que deberían aprovecharse las bases de datos existentes, y que todo proceso debería estar vinculado con los procedimientos existentes de presentación de memorias. Estaba dispuesta a considerar la idea de una nueva base de datos, pero le preocupaban las posibles implicaciones administrativas y financieras para la Oficina.
95. El representante del Gobierno del Reino Unido coincidió con la representante del Gobierno de Dinamarca, y señaló que la base de datos *Equasis*, inicialmente establecida por la Comisión Europea y la Administración Marítima Francesa, incluía en la actualidad información de las bases de datos del Memorando de Entendimiento de París, el Memorando de Entendimiento de Tokio y el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos.
96. Los representantes de los Gobiernos de Noruega, Grecia y Estados Unidos coincidieron con las opiniones expresadas por los representantes de los Gobiernos de Dinamarca y el Reino Unido.
97. El representante del Reino Unido explicó asimismo que, con respecto al Memorando de Entendimiento de París, se estaba trabajando en la codificación de la información requerida por el MLC, 2006, mientras que el representante del Gobierno de Canadá afirmó que el Memorando de Entendimiento de Tokio también estaba armonizando su base de datos con los requisitos del MLC, 2006.

---

## Intercambios tripartitos de opiniones sobre cuestiones de interés común y posibles soluciones

- 98.** La representante del Gobierno del Reino Unido señaló que uno de los ámbitos en los que debería centrarse el Comité Tripartito Especial, una vez que entrara en vigor el Convenio, era en relación con una queja que había presentado la gente de mar, en la que alegaban que se les había cobrado por su alojamiento. Al igual que otros Estados del pabellón, su Gobierno opinaba que no se podía cobrar por el alojamiento a la gente de mar. Si bien el MLC, 2006, prohibía explícitamente cobrar los alimentos, no hacía referencia específicamente al cobro del alojamiento.
- 99.** La representante del Gobierno de Dinamarca, secundado la opinión expresada por la representante del Gobierno del Reino Unido, indicó que, además de proporcionar alimentos sin costo alguno a la gente de mar, el MLC, 2006, preveía asimismo que se les proporcionara un alojamiento adecuado. Esto implicaría el deber de proporcionarlo gratuitamente.
- 100.** El representante de las Islas Marshall se sumó a la opinión expresada por la representante del Gobierno del Reino Unido. Durante la reunión relativa a las Pautas para el Estado del pabellón y el Estado del puerto, de la OIT, se había planteado una interpretación similar de la regla 3.2, párrafo 2, del MLC, 2006, ya que esta disposición podría interpretarse en el sentido de que se proporcionaran gratuitamente alimentos — pero no agua potable. Podría realizarse una interpretación análoga con respecto al alojamiento, ya que la obligación de proporcionar unas condiciones de vida decentes incluía el alojamiento gratuito. Los portavoces de la gente de mar y de los armadores, así como los representantes de los Gobiernos de Noruega y de la República de Corea, apoyaban firmemente la afirmación del representante del Gobierno del Reino Unido de que cobrar a la tripulación el alojamiento contravendría el espíritu de la regla 3.1, párrafo 1, del Convenio.
- 101.** En lo que respecta a la aplicación del Convenio a yates más grandes que no eran embarcaciones de placer, la representante del Gobierno del Reino Unido señaló que los requisitos del MLC, 2006, eran difíciles de aplicar por motivos relacionados con el diseño del buque. En la actualidad, el Gobierno estaba tratando de hallar una solución utilizando la equivalencia sustancial. Estaba celebrando consultas con los interlocutores sociales, la industria de la navegación a vela y otros gobiernos. Preguntó si otros gobiernos se estaban enfrentando a un problema similar, y propuso realizar una presentación informal a otras partes interesadas para explicar el planteamiento de su Gobierno y compartir algunas ideas con miras a negociar una solución.
- 102.** La representante del Gobierno de Dinamarca opinó que, independientemente de cómo se construyera un buque, si las embarcaciones de placer se dedicaban a actividades comerciales entraban en el ámbito de aplicación del Convenio, al igual que la gente de mar a bordo. Sin embargo, los Estados Miembros podrían utilizar la equivalencia sustancial.
- 103.** El representante del Gobierno de Malta afirmó que su Gobierno también estaba examinando la cuestión del alojamiento a bordo de yates grandes con todas las partes de la industria, así como otros Estados del pabellón, incluido el Reino Unido, a efecto de hallar una solución satisfactoria. Malta opinaba que sería conveniente, en interés de la industria marítima, que hubiera una aceptación universal de normas comunes de equivalencia sustancial. Esto acabaría con la existencia de diferentes normas entre diferentes administraciones, por lo que se protegería a la gente de mar.
- 104.** El representante del Gobierno de la República de Corea recomendó utilizar disposiciones relativas a la equivalencia sustancial, ya que, en virtud del Convenio, los Estados Miembros tenían discreción para determinar toda ley o convenio colectivo que pudiera considerarse sustancialmente equivalente si el Miembro comprobaba que conducía al logro



---

del objeto y propósito general de la parte A del Código. Señaló que los yates grandes debían considerarse buques, y que debía considerarse asimismo que éstos se dedicaban a actividades comerciales con arreglo a lo dispuesto en el artículo II, párrafo 4. Con respecto a toda posible enmienda a la norma A3.1 sobre el alojamiento de la tripulación, incumbía a los Estados Miembros proponer conjuntamente dichas enmiendas de conformidad con el artículo XV del Convenio, pero sólo tras la entrada en vigor de este último.

- 105.** El representante del Gobierno de Australia señaló que, en su país, habían numerosos buques de arqueo bruto inferior a 200 dedicados al cabotaje. En su mayoría, estos buques no realizaban el tipo de viajes que exigían que la tripulación considerara el buque como su lugar de trabajo y como su hogar. En su lugar, era probable que realizaran viajes cortos. Sería irrazonable y poco práctico aplicar a estos buques todas las disposiciones detalladas del Convenio, en particular aquéllas relativas al empleo y el alojamiento. Tras haber consultado a los interlocutores sociales, su Gobierno pretendía basarse en el artículo II, párrafo 6, del Convenio, en virtud del cual la autoridad competente podía excluir del ámbito de aplicación del Convenio a los buques con un arqueo bruto inferior a 200 que no efectuaran viajes internacionales. Por lo tanto, en Australia, el MLC, 2006, cubriría a los buques con un arqueo bruto igual o superior a 200 con independencia de que efectuaran viajes internacionales, y a los buques con un arqueo bruto inferior a 200 que efectuaran viajes internacionales. No obstante, la aplicación con respecto a los buques más grandes que efectúan únicamente viajes nacionales había seguido planteando dificultades. La gente de mar de dichos buques no trabajaba a bordo durante largos períodos de tiempo, por lo que no se esperaba que consideraran el buque como un lugar de trabajo y como un hogar. El Gobierno de Australia estimaba que había hallado una solución práctica al examinar atentamente la definición de «buque»: en virtud del artículo II, párrafo 1, acápito i), previa celebración de consultas con los gobiernos estatales y territoriales, se había decidido que era apropiado establecer el límite de las aguas abrigadas, o de las aguas situadas en las inmediaciones de las aguas abrigadas, en 30 millas náuticas de la costa, o en 50 millas náuticas en la zona de la Gran Barrera de Corral. Se creía que esta interpretación estaba basada en el texto del Convenio y estaba en consonancia asimismo con el espíritu del MLC, 2006. El Gobierno confiaba razonablemente en pudiera excluir a aquellos buques que no efectuaran viajes largos. El MLC, 2006, seguiría cubriendo a los buques con un arqueo bruto igual o superior a 200, con independencia de que efectuaran un viaje internacional. Del mismo modo, en el Convenio estarían contemplados los buques con un arqueo bruto inferior a 200 que efectuaran viajes internacionales. Sobre esta base, unos 100 buques matriculados en Australia estarían cubiertos por el Convenio.
- 106.** El representante del Gobierno del Reino Unido expresó su preocupación por la aplicación del Convenio a los buques con un arqueo bruto inferior a 200 que efectuaban viajes internacionales. Señaló que, aunque la norma A3.1, párrafo 20, del MLC, 2006, permitía reducir la superficie de los espacios de alojamiento, seguía siendo difícil, si no imposible, que estos buques cumplieran algunas disposiciones. Éstas hacían referencia, por ejemplo, a la prohibición de que los dormitorios estuvieran situados por encima de la línea de carga y de que hubiera una abertura directa que comuniquen los dormitorios con los espacios de carga y de máquinas; a la necesidad de que los mamparos fueran estancos y de que existieran instalaciones de fonda separadas para la tripulación y para los pasajeros; a las instalaciones sanitarias, al tamaño mínimo de las literas, a los armarios, a los escritorios; a los comedores y al espacio de esparcimiento en cubierta para la tripulación. Algunos requisitos, como la altura libre en los espacios de alojamiento, podían influir negativamente en la estabilidad del buque. Señaló que el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), de la OIT era más apropiado para estos tipos de buques más pequeños, ya que las características de la explotación eran similares y su tamaño comparable. Ésta era una cuestión que debía considerarse en el futuro.
- 107.** El representante del Gobierno de Singapur recordó la cuestión que había planteado en relación con el requisito de celebrar consultas con los interlocutores sociales tal como se

---

preveía en la norma A1.4, párrafo 2, del MLC, 2006. Dado que, en la actualidad su Gobierno estaba revisando la legislación con respecto a las agencias de empleo privadas, pidió que se aclarara si esta disposición significaba que era necesario celebrar consultas con los interlocutores sociales en relación con todos los cambios que afectan a las agencias de empleo privadas o sólo a aquéllos relacionados con la contratación y la colocación de la gente de mar.

- 108.** La Secretaria General Adjunta respondió a una pregunta, volviendo a señalar, en primer lugar que éste no era el foro en el que se obtenían opiniones jurídicas rápidas, y recordó a los participantes cómo podían solicitarse a la Oficina opiniones jurídicas que «constaran en acta». Con respecto a la aplicación de la norma A1.4, párrafo 2, en el contexto de la legislación nacional que regulaba los servicios de contratación y colocación que cubrían todos los sectores de la economía, la cuestión que se planteaba era si se exigía al Gobierno que celebrara consultas al revisar dicha legislación en general o sólo en los casos en que la revisión fuera pertinente para el sector marítimo. Señaló que el requisito establecido en la norma A1.4, párrafo 2, sólo era referente al sector marítimo y que, a su juicio, si una ley sobre el empleo hacía referencia a varios sectores, incluido el sector marítimo, no habría ninguna obligación de consultar los cambios, a menos que los cambios tuvieran efectos considerables en las disposiciones de la legislación de empleo relativas al sector marítimo.
- 109.** El representante del Gobierno de Nigeria formuló una pregunta relativa a la posible aplicación del MLC, 2006, a unidades móviles de perforación mar adentro. Consideraba que la última oración del párrafo 45 del documento de referencia de la Oficina planteaba problemas, y se preguntaba si los trabajadores de las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga podían definirse como gente de mar.
- 110.** El representante del Gobierno de México, haciendo referencia asimismo al párrafo 45 del documento de referencia de la Oficina, recordó que durante la 94.ª reunión (marítima) de la CIT, los delegados de la República del Congo, Reino Unido y México opinaron que la inclusión de unidades móviles de perforación mar adentro en el ámbito de aplicación del Convenio no era posible, *inter alia*, porque esto no estaría en consonancia con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Las unidades móviles de perforación mar adentro se abordaban suficientemente en el Código de la OMI (Res. A.649(16)) en el que México era parte. Sin embargo, esta opinión era independiente de los esfuerzos desplegados por su Gobierno con miras a la ratificación del Convenio.
- 111.** El representante del Gobierno de Noruega apoyó las observaciones formuladas por el representante del Gobierno de México y consideró que el párrafo 45 del documento de referencia de la Oficina no reflejaba los resultados de la reunión preparatoria sobre el tema celebrada en 2004. Citando algunas palabras de las actas de dicha reunión (PTMC-04-5, pág. 93, informe de la Comisión núm. 1), indicó que los Miembros podrían decidir caso por caso la conveniencia de aplicar el Convenio a las unidades móviles de perforación mar adentro.
- 112.** El representante del Gobierno de la República de Corea explicó que la cuestión debería abordarse a la luz de la definición de «buque» contenida en el artículo II, párrafo 1, i), del Convenio. Por lo general, los buques de perforación estaban equipados de maquinaria autopropulsada, y debían navegar de un punto de perforación y otro, por lo que podrían ser considerados buques por los Estados del pabellón a los efectos del Convenio. Las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga solían permanecer en puntos de perforación específicos, pero estaban equipadas de maquinaria autopropulsada y podían navegar. Por lo tanto, a menos que estas unidades flotantes estuvieran ubicadas en aguas interiores o en aguas situadas en las inmediaciones de aguas protegidas o en zonas en las que se aplican las reglamentaciones portuarias, no podrían excluirse del ámbito de aplicación del Convenio.

- 
- 113.** La representante del Gobierno de Dinamarca secundó la opinión del representante del Gobierno de Noruega, pero advirtió del riesgo de reanudar el debate sobre la definición de buque.
- 114.** El portavoz de los armadores, apoyando las observaciones de los representantes de los Gobiernos de México y Noruega, dijo que, a su juicio, se había alcanzado un acuerdo en 2004 conforme al cual quedaba a discreción de cada Estado Miembro determinar la conveniencia de aplicar total o parcialmente el Convenio a las unidades móviles de perforación mar adentro.
- 115.** La Secretaria General Adjunta aclaró que, como mostraban las actas de la reunión de 2004 (como había mencionado el representante del Gobierno de Noruega), en el texto de negociación inicial para el MLC, 2006, se había incluido una disposición con objeto de excluir las unidades móviles de perforación mar adentro en virtud del párrafo 4 del artículo II. No podía alcanzarse un acuerdo sobre su inclusión y, como señaló el representante del Gobierno de Noruega, el Grupo de Trabajo de la PTMC había acordado en última instancia suprimir dicha disposición. Sin embargo, al no incluir una excepción expresa, desde una perspectiva jurídica, el Convenio se aplicaría a las unidades móviles de perforación mar adentro, en los casos en que el Estado del pabellón de que se trate las considerara como un buque. Esto era similar a la situación contemplada en el Convenio núm. 147.
- 116.** El representante del Gobierno de Noruega reiteró que no estaba de acuerdo con que el párrafo 45 del documento de referencia reflejara los resultados de las discusiones celebradas en 2004. Señaló que la supresión se había llevado a cabo en el entendimiento de que la conveniencia de aplicar el Convenio a las unidades móviles de perforación mar adentro debería ser determinada, caso por caso, por el Estado Miembro interesado. El representante del Gobierno de México coincidió con la opinión expresada por el representante del Gobierno de Noruega.
- 117.** La Secretaria General Adjunta explicó que, en última instancia, incumbía a los órganos de control de la OIT tomar esta determinación, pero que el texto establecía con claridad que no se excluía expresamente a las unidades móviles de perforación mar adentro de la aplicación del MLC, 2006. Puso de relieve los dos textos auténticos, en francés e inglés, e indicó que la Comisión de Expertos haría una interpretación del cumplimiento al examinar el texto y los trabajos preparatorios.
- 118.** El portavoz de la gente de mar señaló que, en determinados regímenes fiscales nacionales, se podrían imponer cargas fiscales a la gente de mar por el valor de los alimentos proporcionados a bordo, y preguntó a la Oficina si dicha práctica contravendría la regla 3.2, párrafo 2, del Convenio.
- 119.** La Secretaria General Adjunta recordó sus comentarios anteriores sobre las opiniones jurídicas. No podía proporcionar información clara sin estudiar el caso atentamente, ya que una legislación tributaria era una cuestión compleja que además no se contemplaba en el MLC, 2006. Sin embargo, podía identificar dos elementos que consideraba pertinentes. El primer elemento era que el Convenio estaba destinado a los gobiernos, los cuales tenían la obligación de asegurar que no se cobrara a la gente de mar por los alimentos. Sin embargo, tenían la misma obligación si esta carga provenía de cualquier otra fuente. De constituir los impuestos tal carga, los gobiernos tendrían la responsabilidad de suprimirlos con arreglo a lo dispuesto en la regla 3.2. El segundo elemento hacía referencia a la cuestión de si los impuestos deberían considerarse una carga. Observó que cabía suponer que los impuestos se establecían sobre la base de los ingresos del marino, y no sólo se tenía en cuenta el salario, sino también otros factores, como el hecho de no tener que pagar los alimentos. En cualquier caso, expresó la esperanza de que los gobiernos no impusieran cargas fiscales en este caso.

- 
- 120.** El representante del Gobierno de los Países Bajos preguntó si la libre utilización del alojamiento podía estar sujeta legítimamente a impuestos, o si contravendría lo dispuesto en el Convenio siguiendo la misma lógica que en el caso de la imposición de cargas fiscales por los alimentos.
- 121.** La Secretaria General Adjunta respondió que era de suponer que se aplicara el mismo principio, ya que se partía de la base de que el servicio fuera gratuito, tal como había discutido anteriormente la reunión.
- 122.** El representante de la República de Corea formuló una pregunta relativa a la interpretación de la norma A2.3, párrafo 14, del Convenio, y preguntó si cubría cuestiones como la contaminación marina, cuestiones de seguridad, la inmovilización del buque u otras circunstancias primordiales relacionadas con la explotación del buque. Puso de relieve los párrafos 468 y 469 de las *Actas Provisionales* núm. 7, Parte I, informe de la Comisión Plenaria, 94.<sup>a</sup> reunión (marítima), Ginebra, 2006.
- 123.** La Secretaria General Adjunta señaló que la pregunta formulada por el representante del Gobierno de la República de Corea hacía referencia al derecho del capitán del buque a suspender las horas de descanso en virtud de la norma A2.3, párrafo 14. A su juicio, el tipo de circunstancias primordiales relacionadas con la explotación del buque a las que se había hecho referencia, en todo caso estarían, ya que también incluirían uno o varios tipos de circunstancias de emergencia mencionadas en el párrafo 14.
- 124.** El representante del Gobierno de la República de Corea, en seguimiento a su pregunta anterior relativa a las enmiendas de la OMI al Convenio STCW recientemente adoptadas (las enmiendas de Manila), recordó que la norma A2.3, párrafo 13, del MLC, 2006, preveía flexibilidad si existía un convenio colectivo. Sin embargo, de conformidad con las enmiendas de Manila al Convenio STCW, las excepciones a las horas de descanso deberían limitarse a dos semanas, 70 horas por semana. A fin de que los Estados Miembros cumplieran estas normas, la autoridad competente no podría permitir las excepciones tal y como habían sido adoptadas, aun cuando estuvieran previstas en un convenio colectivo. Pidió que se aclarara esta cuestión.
- 125.** El representante del Gobierno de Grecia señaló que también se veía satisfecho por la respuesta a su pregunta anterior sobre el tema y pidió que se proporcionaran explicaciones con respecto a las enmiendas de Manila. Preguntó si, a fin de cumplir los requisitos del MLC, 2006, las excepciones a las horas de descanso previstas en las enmiendas de Manila sólo podían aplicarse por medio de un convenio colectivo.
- 126.** La Secretaria General Adjunta, respondiendo a la solicitud de aclaración formulada por los representantes de los Gobiernos de la República de Corea y Grecia, confirmó que, desde la perspectiva de la OIT, cumplir las obligaciones dimanantes del Convenio STCW y del MLC, 2006, suponía que toda flexibilidad correspondiente a la prevista en el Código STCW podría ejercerse únicamente a reserva de un convenio colectivo, tal como se establecía en el MLC, 2006.
- 127.** El portavoz de los armadores dijo que su Grupo se preocupaba por las afirmaciones de la Oficina sobre la relación existente entre las enmiendas de Manila y el Convenio STCW y el MLC, 2006, en lo que respecta a las horas mínimas de descanso. Por consiguiente, querían plantear una reserva con respecto a estas afirmaciones. Una gran parte del contenido de la norma A2.3 del MLC, 2006, se había incluido nuevamente en la sección A-VIII/1 revisada del Convenio STCW, pero existían diferencias considerables entre el texto, el propósito, y la aplicación de ambos convenios, tanto en términos de disposiciones obligatorias como de pautas orientativas. Incumbiría a los gobiernos conciliar estas diferencias por medio de su legislación nacional, con miras a aplicar tanto las enmiendas de Manila como el MLC, 2006. Preguntó si era apropiado que la reunión tratara de

---

proporcionar interpretaciones que pudieran socavar el papel de los gobiernos al interpretar y aplicar estos convenios. También pidió a la Oficina que aclarara el significado del concepto «legislación modelo» al que habían hecho referencia algunos gobiernos y que la Oficina estaba elaborando, según había indicado.

- 128.** La Secretaria General Adjunta subrayó que los gobiernos debían tomar determinaciones en primer lugar, pero que la Comisión de Expertos de la OIT se pronunciaba en último término con respecto al cumplimiento. En respuesta a la pregunta sobre el concepto de una «legislación modelo», la Secretaria General Adjunta señaló que algunos gobiernos en muchas partes del mundo habían planteado la cuestión de cómo podría ayudarles la OIT en la aplicación jurídica del MLC, 2006. Señaló que estos países eran países en desarrollo que carecían de capacidad jurídica para emprender una tarea de redacción. Explicó que, hasta la fecha, el planteamiento básico había sido ayudar a los países a realizar análisis de las lagunas legislativas. Hasta ahora, se habían concluido 45 análisis de este tipo, que se habían examinado en seminarios tripartitos nacionales y presentado formalmente a los gobiernos interesados como aportación a su proceso de revisión de su legislación. Indicó que estos gobiernos se habían mostrado sumamente agradecidos por esta asistencia, pero que muchos de ellos necesitaban una asistencia incluso mayor. En concreto, una serie de gobiernos habían pedido una «legislación modelo», un enfoque adoptado con frecuencia por la OMI. Recordó que en la Declaración de la OIT sobre la justicia social para una globalización equitativa se pedía específicamente a la Oficina que ayudara a los Estados Miembros a cumplir los objetivos de la OIT. Hizo referencia asimismo a la experiencia de redacción en el pasado, junto con la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico de las Naciones Unidas, de unas directrices para la legislación sobre el trabajo marítimo orientadas a los países de la región de Asia y el Pacífico. Por lo tanto, la idea sería recopilar algunas disposiciones modelo que un país tal vez considerara oportuno utilizar o adaptar, según estime procedente.
- 129.** El portavoz de los armadores agradeció a la Oficina la explicación y señaló que la expresión «disposiciones modelo» era más adecuada que la expresión «legislación modelo». Añadió que su Grupo apoyaba firmemente el tipo de asistencia prevista por la Oficina.
- 130.** El portavoz de la gente de mar preguntó al representante del Gobierno de Dinamarca si el Gobierno danés, al ratificar el MLC, 2006, revisaría su legislación nacional con respecto al Registro Internacional Danés de Buques, con miras a cumplir los Convenios núms. 87 y 98 de la OIT, y los requisitos del artículo III del MLC, 2006. Indicó que su Grupo había escuchado con interés las opiniones expresadas hasta entonces por los oradores con respecto a la aplicación del artículo VII del MLC, 2006, sobre posibles derogaciones, excepciones o la aplicación flexible del Convenio. Señaló que parecía haber un consenso acerca de que en los países en los cuales no existían organizaciones representativas de gente de mar o de armadores, no había margen, en virtud del artículo VII, para celebrar consultas con un organismo provisional sobre las derogaciones, excepciones o la aplicación flexible del Convenio antes de su entrada en vigor y del establecimiento del Comité Tripartito Especial. Preguntó a la Oficina si podía confirmar este entendimiento.
- 131.** El representante del Gobierno de la República Islámica del Irán, haciendo referencia a la aplicación de la disposición sobre el trato no más favorable (artículo V, párrafo 7), recordó que en el MLC, 2006, se contemplaban dos tipos de derechos: en primer lugar, derechos sustantivos tales como el derecho a recibir el salario establecido y, en segundo lugar, derechos formales como el derecho a presentar una queja contra toda violación del Convenio. El segundo tipo de derechos se proporcionaba con miras a asegurar los primeros. Teniendo esto en cuenta, preguntó si las autoridades del Estado del puerto de los Estados Miembros del MLC, 2006, podrían controlar la aplicación, no sólo de los derechos sustantivos de la gente de mar en los buques que enarbolan el pabellón de los Estados que no hubieran ratificado el MLC, 2006, sino también los derechos formales de dichos

---

marinos (por ejemplo, controlar la existencia de procedimientos de tramitación de quejas en virtud de la norma A5.1.5).

- 132.** La Secretaria General Adjunta aclaró que el artículo V, párrafo 7, hacía referencia a las responsabilidades contraídas por un Miembro en virtud del Convenio. No se establecía ninguna distinción entre las responsabilidades consideradas formales y aquellas consideradas sustantivas. Parecía desprenderse que el requisito de asegurar que la aplicación de dichas responsabilidades no se tradujera en un trato más favorable para los buques de los Estados que no hubieran ratificado el Convenio se aplicara con independencia de la naturaleza de las responsabilidades o de los derechos con los que están relacionados. Indicó que el párrafo 27 de las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto* (página 13 del texto en español) adoptadas por la Reunión tripartita de expertos en 2008, contenía más información sobre el tema.
- 133.** El representante del Gobierno de Letonia formuló una pregunta relativa a los criterios que se aplicarían con respecto al establecimiento, por los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, de un sistema adecuado de indemnización, como medio para asegurar una medida apropiada equivalente, tal como se preveía en la norma A1.4, párrafo 5, acápite c), vi).
- 134.** La Secretaria General Adjunta explicó que la intención parecía ser que debería establecerse una suma adecuada para cubrir los riesgos de pérdidas pecuniarias debido a la incapacidad del servicio de contratación o del armador pertinente para cumplir sus obligaciones. También era razonable exigir a un marino que notificara con celeridad las violaciones, como el impago de los salarios, para que el riesgo pudiera limitarse únicamente a uno o dos meses de salarios no pagados.
- 135.** El Presidente del Grupo Gubernamental hizo referencia a las discusiones de grupo sobre las distintas cuestiones planteadas por representantes de diversos gobiernos. Explicó que, en relación con el documento de referencia de la Oficina, había preguntado al Grupo si alguien tenía dificultades al aplicar el MLC, 2006, a los cruceros. No se había indicado ninguna dificultad, al respecto. Con respecto a la aplicación del Convenio a los yates, algunos gobiernos estaban de acuerdo en que se utilizara la equivalencia sustancial para mantener a dichos buques dentro del ámbito de aplicación del Convenio. Otro gobierno propuso la adopción de unas directrices o de una resolución para abordar la cuestión de los yates grandes. Se consideró prematuro proponer posibles enmiendas al Convenio. Algunos gobiernos esperaban asimismo que se lograra cierta uniformidad con respecto a la equivalencia sustancial, tal y como proponía el Reino Unido. En lo tocante a la aplicación del Convenio a buques con un arqueo igual o superior a 200 que no efectuaban viajes internacionales, lo cual se abordaba en el párrafo 46 del documento de referencia de la Oficina, se señaló que el MLC, 2006, no contenía cláusulas de excepción, y que los Estados Miembros deberían basarse en cláusulas de flexibilidad y en la definición de «buque». El Grupo Gubernamental recordó que incumbía a los armadores asegurar que no utilizaran agencias de contratación y colocación que cobraran honorarios a la gente de mar, al igual que incumbía a los gobiernos ejercer el control sobre estas agencias. En lo que respecta a las cargas fiscales impuestas por el suministro de alimentos, los gobiernos estaban de acuerdo en que les incumbía asegurar que los armadores proporcionaran alimentos gratuitamente, pero las cuestiones relativas a las cargas fiscales no entraban en el ámbito de aplicación del Convenio. En lo tocante a la relación entre las enmiendas de Manila y el Convenio de Formación y el MLC, 2006, el Grupo Gubernamental propuso que la Oficina preparara un documento sobre esta cuestión. Con respecto a la relación entre las disposiciones sobre la evaluación de los riesgos contenidas en el MLC, 2006, y las disposiciones de la Resolución MSC.273(85) de la OMI sobre la adopción de enmiendas al Código Internacional de gestión de la seguridad, operaciones del buque y la prevención de la contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad) (Código IGS), en el que se afirmaba que era necesario «evaluar todos los riesgos identificados con respecto a

---

sus buques, su personal y el medio ambiente y tomar las precauciones oportunas», su Grupo concluyó que los Estados parte en el Convenio SOLAS y el MLC, 2006, tenían que hallar formas de asegurar el cumplimiento de las obligaciones internacionales dimanantes de ambos instrumentos. Por último, se solicitó una aclaración sobre la cuestión planteada por algunos gobiernos con respecto al alojamiento de los cadetes, ya que, en algunos casos, los requisitos del MLC, 2006, desalentaban a los armadores a impartir formación a los marinos jóvenes.

- 136.** Los representantes de los Gobiernos de las Islas Marshall y las Bahamas indicaron que agradecerían que se proporcionara a todos los participantes información sobre los problemas notificados a la Oficina referentes a cuestiones relativas a la aplicación del MLC, 2006, a los cruceros, así como sobre las explicaciones proporcionadas por la Oficina.
- 137.** La representante del Gobierno de Dinamarca aclaró que el motivo por el cual no había planteado en el Grupo Gubernamental la cuestión de la aplicación del MLC, 2006, a los cruceros era porque, anteriormente, esta cuestión se había planteado en numerosas ocasiones en las reuniones preparatorias del Convenio. El portavoz de la gente de mar secundó esta opinión e hizo referencia a la Resolución VII relativa a la información sobre los grupos profesionales, adoptada por la 94.<sup>a</sup> reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo.
- 138.** La Secretaria General Adjunta explicó que la Resolución VII relativa a la información sobre los grupos profesionales se adoptó con objeto de ayudar a los Estados Miembros en caso de duda con respecto a qué personas debería considerarse gente de mar. La Oficina pretendía compilar las opiniones formales y jurídicas de la Oficina proporcionadas durante las reuniones preparatorias y tras la adopción del Convenio, en respuesta a preguntas específicas.
- 139.** En atención a una pregunta formulada por el representante del Gobierno de Panamá sobre si podía excluirse del ámbito de aplicación del Convenio a determinado personal hotelero a bordo de cruceros, la Secretaria General Adjunta hizo referencia a una carta enviada al Gobierno de Panamá en octubre de 2009 en la que se confirmaba que, en general, el personal de los cruceros debería considerarse gente de mar.
- 140.** El representante del Gobierno de la República de Corea opinó que debería permitirse que se expidiera un certificado provisional de trabajo marítimo hasta tres meses antes de la entrada en vigor del Convenio, ya que: i) los buques que se entregarían hasta tres meses antes de la entrada en vigor del Convenio se convertirían en buques existentes en el momento de su entrada en vigor, y estarían sujetos inmediatamente a los certificados de trabajo marítimos; ii) uno de los principales objetivos de introducir un certificado provisional de trabajo marítimo era establecer que sería difícil para los armadores de los buques al momento de su entrega establecer los procedimientos necesarios y aplicar los requisitos del Convenio de manera efectiva inmediatamente después de la entrega de los buques, y iii) sería compatible con el objetivo del sistema provisional establecido de que aquellos buques que se entreguen unos tres meses antes de la entrada en vigor del Convenio estén sujetos al certificado provisional en lugar de a un certificado de trabajo marítimo.
- 141.** En atención a la pregunta formulada por el representante del Gobierno de la República de Corea sobre si era posible expedir un certificado provisional de trabajo marítimo tres meses antes de la entrada en vigor del MLC, 2006, la Oficina recordó que la Resolución XVII adoptada por la 94.<sup>a</sup> reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo alentaba a los Estados que se contaban entre los 30 que aplicaban el MLC, 2006, a que expidieran certificados antes de la entrada en vigor del Convenio, pero reconocía que los Estados deberían ser indulgentes, en relación con el control por el Estado

---

del puerto, si los buques no poseían el certificado de trabajo marítimo en los doce primeros meses tras la entrada en vigor del Convenio, siempre que las condiciones a bordo cumplieran lo dispuesto en el Convenio. Si se expedía un certificado temporal en circunstancias permitidas por el Convenio tres meses antes de que entrara en vigor, esto parecería aceptable, ya que estaba en consonancia con el espíritu de la Resolución arriba mencionada.

### **Examen del documento de resumen de las discusiones**

- 142.** La Secretaria General Adjunta explicó que el objetivo del proyecto de resultados era poner de relieve los temas discutidos y reflejar las orientaciones sobre los elementos del proyecto de reglamento que se habían proporcionado durante la reunión. Por lo tanto, la discusión sobre las cuestiones específicas y la aplicación del Convenio a diversos sectores no había sido detallada, aunque la discusión sobre éstos y otros temas similares se reflejaría en el informe final.
- 143.** El texto de proyecto de resultados se adaptó para reflejar más fielmente las discusiones de la reunión. El texto final figura en el anexo.



---

## Anexo

### Resultados de la reunión del Comité Tripartito Preparatorio para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

(20-22 de septiembre de 2010)

1. El Comité fue establecido por el Consejo de Administración de la OIT con el mandato de examinar regularmente los preparativos de los Miembros para la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006; identificar cualesquiera cuestiones comunes, y preparar la labor del futuro Comité Tripartito Especial en relación con toda cuestión que sea preciso tratar con carácter urgente después de la entrada en vigor del Convenio, incluyendo la de las normas de procedimiento del Comité.
2. A continuación se proporciona un resumen de los principales resultados de la discusión del Comité sobre estas cuestiones. Se elaborará un informe sobre la reunión tras la conclusión de la misma.

#### 1. Examen de los preparativos de los Miembros

3. Muchos gobiernos proporcionaron información sobre sus preparativos para la ratificación, en caso de no haber ratificado aún el Convenio, y sobre sus actividades encaminadas a la aplicación del Convenio. Varios representantes indicaron que esperaban que sus países ratificaran el Convenio a finales de 2010 o a lo largo de 2011. Algunos gobiernos señalaron que sería útil contar con algunas disposiciones de muestra o con orientaciones legislativas sobre el MLC, 2006, elaboradas por la OIT.

#### 2. Proceso para la elaboración del Reglamento para el Comité Tripartito Especial previsto en el artículo XIII

4. Se pidió a la reunión que diera a conocer sus opiniones sobre un posible Reglamento para el Comité Tripartito Especial previsto en el artículo XIII.
5. El Comité expresó su gran interés por el Reglamento y su elaboración. En particular, le preocupaba la importancia de que se brindara a los miembros actuales del Comité una oportunidad para revisar un proyecto de reglamento antes de que fuera adoptado finalmente por el Consejo de Administración. En concreto, el Comité consideró que sería útil convocar una segunda reunión para examinar un proyecto de texto, una vez elaborado. El Comité tomó nota de que muchos de los elementos contenidos en el Reglamento podían extraerse de reglamentos existentes en la OIT. Sin embargo, algunas funciones del Comité Tripartito Especial eran peculiares y requerían particular atención.
6. En el marco de la elaboración del primer proyecto por la Oficina previa celebración de consultas con la Mesa, se estableció que los siguientes ámbitos requieren particular atención.

#### ***Puntos generales (Composición del Comité previsto en el artículo XIII: cuestión abordada en el artículo XIII)***

- Mandato del Comité previsto en el artículo XIII, inclusive la función de «examinar continuamente» y la relación con los órganos de control y otros órganos de la OIT.
- Mesa: ¿número de vicepresidentes, poderes de los presidentes y vicepresidentes, designados por un período determinado o *ad hoc*, y duración del nombramiento?
- Derechos de los gobiernos de los Estados Miembros que no han ratificado el Convenio (¿cuál es el alcance de «participación», «sin derecho a voto», en el párrafo 3 del artículo XIII?).
- Procedimientos de votación.

- 
- Frecuencia de las reuniones periódicas.
  - Plazo para la presentación de los documentos, teniendo en cuenta las prácticas de la OMI, y para la disponibilidad de los documentos de la Oficina.
  - Comunicación con el Consejo de Administración.

### **Enmienda del Código (artículo XV)**

- Procedimiento para formular propuestas de enmiendas y para recabar el apoyo necesario (véase el párrafo 2).
- Tiempo concedido al Director General para que «comunique sin demora» la propuesta a los Miembros de la OIT (véase el párrafo 3).
- Plazo para transmitir las observaciones sobre la propuesta («entre tres y nueve meses», véase el párrafo 3).
- Procedimiento para transmitir las enmiendas a la CIT.

### **Celebración de consultas en virtud del artículo VII**

- Posibilidad de que el Comité delegue su función en:
  - ¿su Mesa?
  - ¿subcomité(s) o grupos de expertos?
  - ¿un grupo de Miembros designados?
- Participación de los Miembros que no han ratificado el Convenio.
- Posibilidad de celebrar consultas por correspondencia.
- Procedimiento que debe seguir un Gobierno para solicitar una consulta.
- Procedimiento y plazo para comunicar las opiniones del Comité a los gobiernos.
- Requisito en materia de presentación de informes al Comité en caso de consulta por una delegación o por correspondencia.
- Registro de las opiniones formuladas por el Comité en el proceso de consulta.

## **3. Identificación de cuestiones urgentes para el Comité Tripartito Especial, una vez establecido, y para toda labor preparatoria que sea necesaria**

7. El Comité opinó que una vez establecido el Comité Tripartito Especial, una medida urgente será la revisión y el examen de los principios acordados en la novena reunión del Grupo Mixto Especial de Expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar (Grupo Mixto), en marzo de 2009. El Comité Tripartito Especial tendría que evaluar, en primer lugar, si estos principios podrían adoptar, o no, la forma de enmiendas al Código del MLC, 2006, y, en caso afirmativo, proponer un proyecto de texto para las enmiendas, de conformidad con el artículo XV del MLC, 2006. Dado que la primera cuestión (relativa al contenido del Código) probablemente dependa de una discusión de fondo de los principios propiamente dichos, y habida cuenta de que se habían examinado de manera exhaustiva a nivel preparatorio, el Comité opinó que los principios, tal y como habían sido adoptados por el Grupo de Trabajo, deberían transmitirse directamente al Comité Tripartito Especial sin necesidad de más labor preparatoria.

## **4. Identificación de cuestiones comunes y posibles enfoques de soluciones**

8. Se identificaron los siguientes ámbitos comunes de dificultad y se intercambiaron opiniones sobre posibles soluciones o enfoques:

- 
- La aplicación de los requisitos previstos en el Título 3 — Alojamiento — a los grandes buques comerciales.
  - La aplicación de los requisitos previstos en el MLC, 2006, a buques con un arqueo bruto inferior a 200 que no efectúen viajes internacionales.
  - La aplicación del requisito previsto en el MLC, 2006, a buques con un arqueo bruto superior a 200 que no efectúen viajes internacionales.
  - El limitado alcance de las excepciones previstas en la norma A.3.1, párrafo 20, para los buques con un arqueo bruto inferior a 200 que efectúen viajes internacionales (por lo que no están contempladas en el artículo II, párrafo 5).
9. Se expresó la opinión general de que estas cuestiones podrían abordarse normalmente en el marco de las definiciones existentes y de los mecanismos de flexibilidad previstos en el Convenio, incluida la utilización de la equivalencia sustancial. Algunas cuestiones, como los detalles del alojamiento aplicables a ciertos buques, tal vez requieran la introducción de enmiendas en el futuro una vez entre en vigor el Convenio, con miras a lograr un enfoque más uniforme.
- La aplicación del MLC, 2006, a las unidades móviles de perforación mar adentro.
10. En la actualidad, había divergencia de opiniones y diversas prácticas nacionales en lo que respecta a esta cuestión, pero no se discutió ninguna solución en particular.
- La obligación de los Miembros de celebrar consultas cuando ejercen la flexibilidad y la situación de los países que no tienen unos interlocutores sociales apropiados.
11. Se señaló que el mecanismo previsto en el artículo VII no podía aplicarse antes de entrar en vigor el Convenio.

## **5. Otras cuestiones**

12. Representantes individuales de los gobiernos o de los armadores o gente de mar plantearon una serie de temas y cuestiones específicos a la Oficina o a la reunión, que no parecían ser cuestiones comunes de dificultad para la aplicación del Convenio.
13. Se discutió la creación de una base de datos electrónica sobre el MLC, 2006, junto con la base de datos elaborada en el marco del Memorando de Entendimiento OMI/PSC, pero se consideró que esto tal vez supondría una duplicación de la información y de los recursos.



---

**List of participants**  
**Liste des participants**  
**Lista de participantes**



---

Chairperson of the Preparatory Tripartite Maritime  
Labour Convention, 2006 Committee  
Président de la Commission préparatoire  
tripartite de la convention du travail maritime, 2006  
Presidente del Comité Tripartito Preparatorio  
para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Mr Naim Nazha Director, Personnel Standards and Pilotage Transport, Ottawa, Canada

Government representatives  
Représentants des gouvernements  
Representantes de los gobiernos

**ANGOLA**

Mr Diogo Cristóvão Neto, Chefe de Secção de Relações Internacionais, Ministério do Trabalho, Luanda

Mr Sebastião Eduardo Neves, Chefe de Departamento de Rendimento do Trabalho, Luanda

**ANTIGUA AND BARBUDA ANTIGUA-ET-BARBUDA ANTIGUA Y BARBUDA**

Ms Iris Laverentz, Consultant, Antigua and Barbuda Flag Administration, Hamburg

Mr Michael Newbury, Technical Assistant, Antigua and Barbuda Department of Marine Services and Merchant Shipping, Antigua and Barbuda

Ms Sinah Poggenburg, Dipl.-Ing./Supervisor, Antigua and Barbuda Department of Marine Services and Merchant Shipping, Inspection and Investigation Division, Bremerhaven

**AUSTRALIA AUSTRALIE**

Mr Paul Macgillivray, Principal Officer, Seafarers' Ship Safety Management, Australian Maritime Safety Authority, Braddon

Mr Greg Vines, Minister Counsellor Labour, Australian Permanent Mission to the United Nations, Geneva

**AZERBAIJAN AZERBAÏDJAN AZERBAIYÁN**

Mr Elchin Ganjaliyev, Senior Adviser, the State Maritime Administration, Bakuaz

Mr Fuad Mardiyev, Adviser on International Relations, the State Maritime Administration, Bakuaz

**BAHAMAS**

Mr Douglas Bell, Deputy Director, Bahamas Maritime Authority, London

Mr Harcourt Brown, Director of Labour, Ministry of Labour, Department of Labour, Nassau

Mr Dwain Edwin Hutchinson, Deputy Director, Bahamas Maritime Authority, London

Mr Robin Philips, Deputy Director, Bahamas Maritime Authority, London

Mr John Alexander Pinde, President, National Congress of Trade Unions, Nassau

**BANGLADESH**

Mr Abdul Baki, Senior Assistant Secretary, Ministry of Shipping, Dhaka

Mr Alamgir Khan, Director, Department of Shipping, Dhaka

Capt. Golan Mohiuddin Quadrey, General Manager, Haque & Sons Ltd, Chittagong

---

## **BELARUS BÉLARUS BELARÚS**

Mr Alexander Sokolov, Consultant of Department of Maritime and River Transport, Ministry of Transport and Communications of the Republic of Belarus, Minsk

## **BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA**

M<sup>me</sup> Gudula Carola Anna Rita Renwart, attaché-juriste, Service public fédéral mobilité et transports, Bruxelles

M. Jean-Francois Tempels, attaché-conseiller juridique, SPF emploi-travail et concertation sociale, Bruxelles

## **BULGARIA BULGARIE**

Ms Iliana Hristova, Head of International Relations Department, Bulgarian Maritime Administration, Sofia

## **CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN**

Mission diplomatique à Genève

## **CANADA CANADÁ**

Ms Julie Bédard, Manager, Pilotage and Policy, Transport Canada, Ottawa

## **CENTRAL AFRICAN REPUBLIC RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE REPÚBLICA CENTROAFRICANA**

M. Jean-Claude Gouandjia, directeur général du travail et de la prévoyance sociale, ministère de la Fonction publique, du Travail, de la Sécurité sociale et de l'Insertion professionnelle des jeunes, Bangui

M. Jean de Dieu Yongondounga, chef de service, Inspection régionale du travail de Bangui-centre, ministère de la Fonction publique, du Travail, de la Sécurité sociale et de l'Insertion professionnelle des jeunes, Bangui

## **CHINA CHINE**

Mr Dongwen Duan, First Secretary, Permanent Mission of the People's Republic of China to the United Nations Office, Geneva

Mr Suzhong Gao, Counsellor, Mission of China, Geneva

Mr Daze Li, Deputy Director, China Maritime Safety Administration, Beijing

Ms Xin Wei Mao, Chief Engineer, Shanghai Reles & Research Institute of China Classification Society, Shanghai

Mr Gunjin Rao, Director Assistant, China MSA, Dalian

Mr Ying Wang, Deputy Director, Division of Labour and Wages of Ministry of Transport, Beijing

Mr Xiao Xu, Deputy Manager, China Classification Society, Beijing

Mr Liejun Yang, Official, Ministry of Transport, Beijing

Mr Heping Zheng, Deputy Director General, China Maritime Safety Administration, Beijing

## **DEMOCRATIC REPUBLIC OF THE CONGO RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DEL CONGO**

M. Jean-Claude Boukono, directeur de Cabinet du ministre, ministère chargé de la marine marchande, Brazzaville

M. Jean-Pierre Aubin Coussoud, conseiller spécial, ministère chargé de la marine marchande, Brazzaville

M. Pierre-André Kiminou, chef de service de l'administration des gens de mer, Direction générale de la marine marchande, Pointe-Noire

M. Eugene Alain Yves Aignan Mpara, chargé de mission au droit de la mer, ministère chargé de la marine marchande, Brazzaville



---

M<sup>me</sup> Annie Brigitte Oko-Okandze, chef de service de la réglementation maritime, Direction générale de la marine marchande, Pointe-Noire

### **DENMARK DANEMARK DINAMARCA**

Ms Birgit Sølling Olsen, Deputy Director General, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Mr Jan Gabrielsen, Head of Division, Danish Maritime Authority, Copenhagen

### **EGYPT EGYPT EGIPTO**

Mr Kamal El Bendary, General Manager of Maritime Labour Department, Maritime Transport Sector, Alexandria

Ms Mounira El Morsy, Head of Registration Department, Egyptian Authority for Maritime Safety,

Mr Mamdouh M. Meligy, Head of Marine Department, Egyptian Authority for Marine Safety, Alexandria

### **FINLAND FINLANDE FINLANDIA**

Ms Tarja Kröger, Government Counsellor, Ministry of Employment and the Economy, Helsinki

Ms Susanna Siitonen, Administrator, Legal Affairs, Ministry of Employment and the Economy, Helsinki

### **FRANCE FRANCIA**

M. Yann Becouarn, administrateur en chef des affaires maritimes, chargé de la Sous-direction des gens de mer et de l'enseignement maritime, Direction des affaires maritimes, Sous-direction des gens de mer, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, La Défense

M. Alain Moussat, directeur du travail adjoint au sous-directeur des gens de mer, chef du bureau du travail maritime GM3, Direction des affaires maritimes, Sous-direction des gens de mer, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, La Défense

M. François-Xavier Rubin de Cervens, administrateur en chef des affaires maritimes, chef du bureau du contrôle des navires au titre de l'Etat du port, Direction des affaires maritimes, ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, La Défense

M. Robert Salomon, chef de département, Direction générale du travail, de la solidarité et de la fonction publique, ministère du Travail, Paris

### **GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA**

Dr Heiko Schäffer, Assistant Head of Division (Maritime Safety, MLC), Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development, Bonn

Mr Tilo Berger, BG Verkehr/Ship Safety Division, ISM-MLC Department, Hamburg

### **GREECE GRÈCE GRECIA**

Mr George Boumpopoulos, Captain of the Hellenic Coast Guard, Hellenic Ministry of Citizen Protection, General Secretariat of Shipping and Safety of Navigation, Piraeus

### **INDONESIA INDONÉSIE**

Mr Achsanul Habib, First Secretary, Permanent Mission of the Republic of Indonesia, Geneva

Mr Indra Priyatna, Deputy Director, Ministry of Transportation, Directorate General of Sea Transportation of the Republic of Indonesia, Jakarta

---

**IRAN, ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN, RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D’  
IRÁN, REPÚBLICA ISLÁMICA DEL**

Mr Reza Mortezaei Expert, International Relations Studies, Ministry of Labour and Social Affairs, Tehran

Mr Amir Hossein Shahmir, Labour Counsellor, Ministry of Labour and Social Affairs, Permanent Mission of the Islamic Republic of Iran to the Office of the United Nations and other international organizations at Geneva

Mr Abbas Tavazoni Zadeh, Senior Legal Adviser for Maritime Treaties, Ports and Maritime Organization, Tehran

**IRAQ**

Mr Adnan Hussen Mohammed Rasool, Chief Officer–Tech-Manager, Ministry of Transport–Technical Department, Baghdad

Ms Zinah Saadoun Alwan Alwan, Assistant Director of the Legal Section at the General Company for Maritime Transport, Ministry of Transport State co: for maritime, Baghdad

**ITALY ITALIE ITALIA**

Mr Giuseppe Alati, Head, Integrated Management Systems Division, Ministry of Infrastructure and Transport, DG for Maritime and Inland Waterways Transport, Rome

Mr Fabrizio Ciminigliaro, Head of International Labour Affairs, Italian Shipowners’ Association, Rome

Mr Giorgio De Sciora, Captain, Senior Marine Specialist, RINA Services SPA, Genoa

Ms Stefania Moltoni, Seafarers Office, Ministry of Infrastructure and Transport, DG for Maritime and Inland Waterways Transport, Rome

**JAPAN JAPON JAPÓN**

Mr Kazuyuki Koiwai (ITO), Chief of Section, Safety Management and Seafarers Labour Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Tokyo

Mr Setsuo Nomura, Special Researcher, Japan Maritime Centre, Tokyo

Mr Seiichi Tajima, First Secretary, Permanent Mission of Japan, Geneva

**KAZAKHSTAN KAZAJSTÁN**

Mr Gulshat Davesheva, Main Expert of Water Transport Department, Ministry of Transport and Communication of the Republic of Kazakhstan, Astana

Ms Karlygash Okazbekova, Main Expert of Water Transport Department, Ministry of Transport and Communication of the Republic of Kazakhstan, Astana

**KENYA**

Ms Lucy Ndinda Musau, Senior Shipping and Maritime Officer, Ministry of Transport, Nairobi

Capt. Joshua Nguku, Senior Marine Pilot, Kenya Ports Authority, Mombasa

Mr Amos Kituri, Port State Control Officer, Kenya Maritime Authority, Mombasa

**KOREA, REPUBLIC OF CORÉE, RÉPUBLIQUE DE  
COREA, REPÚBLICA DE**

Mr Yeong Woo Jeon, Director of Ship Operation and Technology Institute, Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology, Busan No. 123 Yongdang, Namgu

Mr Dong Seo Kim, Deputy Director, Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs, Gyeonggi

Mr Sae hyun Kim, Maritime Affairs Team, Korea Shipowners’ Association, Seoul

---

## **LATVIA LETTONIE LETONIA**

Mr Kalvis Innuss, Head of the Convention Supervision Division, Registry of Seamen, Maritime Administration of Latvia, Riga

Capt. Jazeps Spridzans, Head of the Registry of Seamen, Registry of Seamen, Maritime Administration of Latvia, Riga

## **LEBANON LIBAN LÍBANO**

M. Habib Hazkial, inspecteur médecin de la sécurité et de la santé du travail, ministère du Travail, Beyrouth

## **LIBERIA LIBÉRIA**

Mr George M. Arku, Permanent Representative of Liberia to the International Maritime Organization, Republic of Liberia, London

Mr Steve Frey, Adviser, Liberia International Ship and Corporate Registry, LLC Republic of Liberia, Vienna

Capt. David Muir, Vice-President, Seafarer's Certification and Documentation, Liberian International Ship and Corporate Registry, Vienna

Mr Olaf Quas, Global Head of Practice, Germanischer Lloyd for Government of Liberia, Hamburg

## **LUXEMBOURG LUXEMBURGO**

Ms Annabel Rossi, Legal Adviser, Luxembourg Maritime Administration (CAM), Luxembourg

## **MALAYSIA MALAISIE MALASIA**

Mr Aminuddin Ab Rahaman, Labour Attaché, Permanent Mission of Malaysia, Geneva

Capt. Sukhbir Singh Gopal, Principal Assistant Director, Seafarer Development Unit, Port Klang

## **MALTA MALTE**

Mr Ivan Sammut, Registrar of Ships, Transport Malta–Merchant Shipping Directorate, Marsa

Mr Stefan Sant, Assistant Registrar of Ships, Transport Malta–Merchant Shipping Directorate, Marsa

## **MARSHALL ISLANDS ILES MARSHALL (LES) ISLAS MARSHALL**

Ms Elizabeth S. Bouchard, Maritime Policy Adviser, Republic of the Marshall Islands, Office of the Maritime Administrator, Reston

Mr Othmar Hehli, Director, Republic of the Marshall Islands, Office of the Maritime Administrator, Reston

Mr Tom Horan, Adviser, Republic of the Marshall Islands, Office of the Maritime Administrator, Reston

Mr Nicholas Makar, Deputy Commissioner, Republic of the Marshall Islands, Office of the Maritime Administrator, Reston

Ms Angela Plott, Deputy Commissioner, Republic of the Marshall Islands, Office of the Maritime Administrator, Reston

## **MEXICO MEXIQUE MÉXICO**

Sr. José Luis Herrera Vaca, Titular de la Unidad de Asuntos Internacionales, Petróleos Mexicanos (PEMEX), México

## **MOZAMBIQUE**

Mr Juvenal Arcajo Dengo, First Secretary, Permanent Mission of the Republic of Mozambique, Geneva

---

## **NAMIBIA NAMIBIE**

Mr Abasalom Nghifitikeko, First Secretary, Mission of the Republic of Namibia to the United Nations Office, Geneva

Mr Bro-Matthew Shinguadja, Labour Commissioner, Ministry of Labour and Social Welfare, Windhoek

Mr George Tshatumbu, Deputy Director, Legal and International Maritime Matters, Ministry of Works and Transport, Windhoek

## **NEPAL NÉPAL**

Dr Dinesh Bhattarai, Ambassador/Permanent Representative, Permanent Mission of Nepal, Geneva

Mr Hari Prasad Odari, Second Secretary, Permanent Mission of Nepal, Geneva

## **NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS**

Mr Rob De Bruyn, Senior Policy Adviser, Maritime Affairs, Ministry of Transport and Infrastructure, The Hague

Mr Norbert Van Rijn, Senior Policy Adviser, Maritime Affairs, Ministry of Transport and Infrastructure, The Hague

Mr André Van Rijs, Senior Legal Expert, Ministry for Social Affairs and Employment, The Hague

Ms Ghislaine Widera-Stevens, Senior Policy Adviser, Ministry for Social Affairs and Employment, The Hague

## **NIGERIA NIGÉRIA**

Mr Isa Abubakar Baba, Director, Maritime Labour Services, Nigerian Maritime Administration and Safety Agency, Lagos

Mr Clement O. Illoh, Director, Federal Ministry of Labour, Federal Ministry of Labour, Federal Secretariat, Abuja

Mr Hosea Amos Kuje, Chief Maritime Labour Officer–Seafarers Services, Maritime Labour Department, Nigerian Maritime Administration and Safety Agency, Lagos

Mr Babatunge Esezobor Longe, Principal Manager Operations, Nigerian Ports Authority, Lagos

Mr John Audu Nyamali, Chief Labour Officer, Federal Secretariat, Federal Ministry of Labour and Productivity, Federal Ministry of Labour, Abuja

Ms Obianyor Nneka Ogochukwu, Assistant Chief Legal Officer, Nigerian Maritime Administration and Safety Agency, Lagos

Mr Baba Tela, Senator, Nigerian Maritime Administration and Safety Agency, Lagos

Mr Koni Womosikou, Senior Manager, Industrial Relations, Nigerian Ports Authority, Lagos

## **NORWAY NORVÈGE NORUEGA**

Ms Helle P. Fløtaker, Project Manager, Hovik

Mr Aleksander Grieg, Legal Adviser, Department of Working and Living Conditions, Norwegian Maritime Directorate, Hauges

Mr Terte Hernes Pettersen, Senior Adviser, Ministry of Trade and Industry, Oslo

Mr Haakon Storhaug, Senior Adviser, Norwegian Maritime Directorate, Hauges

---

## **PANAMA PANAMÁ**

- Sra. Adelaida Fundora Sitton, Jefa de Asuntos Laborales Marítimos, Autoridad Marítima de Panamá, Panamá
- Sr. Iván Antonio Gantes Castillo, Asesor de Asuntos Internacionales, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panamá
- Sr. Rodrigo Mejía Ducan, Jefe del Departamento de Migración Laboral, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panamá
- Sr. Alejandro Mendoza, Consejero de la Misión Permanente de la República de Panamá ante la Oficina de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales en Ginebra
- Sr. Mario Molino García, Jefe de Asesoría Legal, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panamá
- Sr. Alberto Navarro Brin, Embajador Representante Permanente de la República de Panamá ante la Oficina de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales en Ginebra
- Sra. Yeskelle Jeannette Pedroza Quintero, Directora Regional Especial de Trabajo y Desarrollo Laboral para la Ampliación del Canal de Panamá, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panamá
- Sra. Giovanna Villamonte Santos, Subjefa de Asuntos Laborales Marítimos, Autoridad Marítima de Panamá
- Sr. Roberto Vallarino Moreno, Director General de la Gente de Mar, Autoridad Marítima de Panamá, Panamá

## **PHILIPPINES FILIPINAS**

- Mr Nicasio Conti, Deputy Administrator, Maritime Industry Authority, Manila
- Mr Manuel Imson, Labour Attaché, Philippine Mission to the United Nations and other international organizations at Geneva
- Mr Ramon Jr Tionloc, Labour Attaché, Embassy of the Philippines, Madrid, e-mail: ramonjr\_tionloc@yahoo.com

## **PORTUGAL**

- Ms Carlota Leitão Correia, Coordenadora do Departamento do Pessoal do Mar, Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, Lisboa
- Mr José Rosa Macedo, Técnico Superior, Direcção-Geral do Emprego e das Relações de Trabalho, Lisboa
- Mr António Valadas Da Silva, Conseiller, Mission Permanente du Portugal, Genève

## **RUSSIAN FEDERATION FÉDÉRATION DE RUSSIE FEDERACIÓN DE RUSIA**

- Mr Alexander Gorobtsov, Head of Navigation Faculty, Admiral Makarov State Maritime Academy, St. Petersburg
- Ms V.D. Guseva, Attaché, Permanent Mission, Geneva
- Mr Sergey Kurbatov, Deputy Director, Department of Wage, Labour Protection and Social Partnership, Ministry of Health and Social Development, Moscow
- Mr Stepan Kuzmenkov, First Secretary, Permanent Mission, Geneva
- Mr Dmitry Rudkin, Third Secretary, Permanent Mission, Geneva
- Mr Nikolay Shakhray, Deputy Chief of Division, Federal Agency of Maritime and River Transport, Moscow
- Ms Elena Shchurova, Deputy Director of Department, Ministry of Transport, Moscow
- Mr Victor Stepanov, Chief of Division, Department of International Cooperation, Ministry of Health and Social Development, Moscow
- Ms Veronica Zakharova, Deputy Head of Division, Department of Wage, Labour Protection and Social Partnership, Ministry of Health and Social Development, Moscow
- Mr Pavel Zemlyanskiy, Head of ILO Sector, Russian Maritime Register of Shipping, St. Petersburg

---

## **SENEGAL SÉNÉGAL**

M. Abdoul Aziz Badiane, inspecteur du travail DGTSS-DRTOP, Dakar

M<sup>me</sup> Marie-Thérèse Diop, inspecteur du travail et de la sécurité sociale, Agence nationale des affaires maritimes (ANAM), Dakar

M. El Hadji Aboubacar Cyrille Joseph Faye, inspecteur du travail et de la sécurité sociale, directeur des gens de mer et du travail maritime, Agence nationale des affaires maritimes (ANAM), Dakar

M<sup>me</sup> Mame Khar Diallo Seck, directrice, Relations du travail, gouvernement, Dakar

M. Mamadour Racine Senghor, directeur de la protection sociale, ministère du Travail et des Organisations professionnelles, Dakar

## **SINGAPORE SINGAPOUR SINGAPUR**

Ms Choong Yeen Chia, Counsellor, Permanent Mission of Singapore, Geneva

Mr Yew Guan Lim, Deputy Director, Maritime and Port Authority of Singapore

## **SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA**

Mr Titus Vusi Mtsweni, Manager, Department of Labour, Pretoria

## **SPAIN ESPAGNE ESPAÑA**

Sr. Santos Orizaola Gurría, Jefe de Área de Acción Social Marítima, Instituto Social de la Marina, Ministerio de Trabajo e Inmigración, Madrid

Sr. Pedro Otero Ramírez-Cárdenas, Inspector de Trabajo y Seguridad Social, Ministerio de Trabajo e Inmigración, Madrid

Sra. Esther Pérez Galán, Inspectora de Seguridad Marítima, Dirección General de la Marina Mercante, Ministerio de Fomento, Madrid

## **SUDAN SOUDAN SUDÁN**

Mr El Nawrani Dafalla, Director General, Sudan Shipping Line Ltd, Khartoum

## **SWITZERLAND SUISSE SUIZA**

M. Kurt Buergin, consultant technique, Office suisse de la navigation maritime (OSNM), Bâle

M. Reto Dürler, chef de l'Office suisse de la navigation maritime (OSNM), Département des affaires étrangères, Bâle

## **SWEDEN SUÈDE SUECIA**

Mr Per Havik, Deputy Director/Legal Adviser, Ministry of Enterprise, Energy and Communications, Stockholm

## **TANZANIA, UNITED REPUBLIC OF TANZANIE, RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANÍA, REPÚBLICA UNIDA DE**

Capt. King Ngabho Chiragi, Registrar of Ships Surface and Marine Transport Regulatory Authority, Dar es Salaam

Mr Josephat Mberwa Lugakingira, Assistant Labour Commissioner, Ministry of Labour Employment and Youth Development, Dar es Salaam

Capt. Shukuru Athumani Mkali, Ag. Principal, Dar es Salaam Maritime Institute (DMI), Dar es Salaam

Mrs Winnie Paul Mulindwa, Inland Ports Coordination Manager, Tanzania Ports Authority, Dar es Salaam

---

## **TUNISIA TUNISIE TÚNEZ**

- M. Moncef Frej, directeur de la flotte et de la navigation maritime, ministère du Transport, Tunis
- M. Rabeh Megdiche, directeur général du travail, ministère des Affaires sociales, de la Solidarité et des Tunisiens à l'étranger, Tunis
- M. Ali Yahmadi, directeur des gens de mer, Office de la marine marchande et des ports, ministère du Transport, Office de la marine marchande et des ports – bâtiment administratif, La Goulette

## **UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO**

- Mr Neil Atkinson, ILO Survey Policy Lead for MCA, Maritime and Coastguard Agency, Southampton
- Mr Malcolm Blake-Lawson, Government Policy Adviser and Head of Shipping Policy Branch–International Shipping and Relations, Department for Transport, London
- Ms Julie Carlton, Seafarer Safety and Health Manager, Maritime and Coastguard Agency, Southampton
- Mr Paul Coley, MCA Assistant Director–Seafarers and Ships, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

## **UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS**

- Ms Mayte Medina, Chief, Maritime Personnel Qualifications Division, US Coast Guard Headquarters, Washington
- Mr Ram Nagendran, Marine Transportation Specialist US Coast Guard, Washington

## **URUGUAY**

- Sra. Laura Dupuy Lasarre, Embajadora, Misión Permanente del Uruguay
- Sr. Gabriel Winter Kabran, Consejero, Misión Permanente del Uruguay

## **VIET NAM**

- Mr Quang Vine Dao, Counsellor, Mission of Viet Nam, Geneva

### **Shipowner representatives Représentants des armateurs Representantes de los armadores**

- Mr Arthur Bowring, Hong Kong Shipowners' Association
- Mr Joseph J. Cox, President, Chamber of Shipping of America
- Ms Theresa Hatch, Executive Director, Australian Shipowners' Association
- Mr George Koltsidopoulos, Legal Adviser, Union of Greek Shipowners
- Mr Joseph Ludwiczak, General Secretary, Liberian Shipowners' Council Ltd
- Ms Edith Midelfart, Attorney at Law, Norwegian Shipowners' Association
- Mr Carlos C. Salinas, Chairman, Philippine Transmarine Carriers, Inc., Filipino Shipowners' Association
- Mr Tim Springett, Head of Labour Affairs, Chamber of Shipping
- Mr Michael Wengel-Nielsen, Secretariat Director, Danish Shipowners' Association
- Mr Tjitso Westra, Royal Association of Netherlands Shipowners
- Shipowners' advisers/Conseillers techniques des armateurs/Consejeros técnicos de los armadores*
- Capt. Orlando Allard Morales, Práctico del Canal de Panamá, Cámara Marítima de Panamá
- Mr Lars Andersson, Swedish Shipowners' Association, Gothenburg
- Mr David Baker, Policy Adviser, International Group of P&I Clubs, London

---

M<sup>me</sup> Cécile Bellord, Armateurs de France, Paris

Dr Armando Boccardo, Costa Crociere SPA, Genova

Mr Henry Bleker, European Dredging Association, Brussels

Mr Gerardo A. Borromeo, Vice-Chairman, Chief Operating Officer, Philippine Transmarine Carriers, Inc., Filipino Shipowners' Association

Sr. Guillermo Cabral, Gerente de Recursos Humanos, Cámara Naviera Argentina, MARUBA SCA, Buenos Aires

Mr Maurizio Ernesto Campagnoli, Industrial and Employment Director, Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), Genova

Mr David Colclough, General Manager, Fleet Personnel, Princess Cruises, Southampton

Ms Emily Comyn, IMCA, London

Mr Michael Crye, Cruise Lines International Association, Arlington

Mr Charles Darr, Director of Environmental and Health Programs, Cruise Lines International Association, Arlington

Ms Maria Del Busto, Global Chief Human Resources Officer and VP, Cruise Lines International Association, Arlington

Sra. María Dixon, Cámara Marítima de Panamá, Centro Comercial Camino de Cruces, Panamá

Ms Mona Ehrenriech, Senior Vice-President, General Counsellor, Cruise Lines International Association, Arlington

Mr Giles Heimann, Secretary-General, International Maritime Employers' Committee Ltd, London

Mr Peter Hinchliffe, Secretary-General, International Shipping Federation, London

Mr Guido Hollaar, Managing Director, Royal Association of Netherlands Shipowners, Rotterdam

Mr Hugh Hurst, International Group of P&I Clubs, London

Mr Kimo Kostianen, Marine Adviser, Finnish Shipowners' Association

Mr James Langley, Manning and Trading Adviser, International Shipping Federation, London

Mr William McKnight, Japanese Shipowners' Association, Dexter House, London

Sr. Hernán Morales, Asociación Nacional de Armadores, Valparaiso

Ms Uta Ordemann, Manager-Director, German Shipowners' Association, Hamburg

Ms Vera Pacini, Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), Genova

Mr Lachlan Payne, Chief Executive, Australian Shipowners' Association, Port Melbourne

Ms Alexandra Pohl, Consultant (Training and Recruitment), German Shipowners' Association, Hamburg

Ms Natalie Wiseman Shaw, International Shipping Federation (ISF)

Ms Nicky Simons, Deputy Director, Royal Belgian Shipowners' Association, Antwerp

Mr Aron Frank Soerensen, Chief Marine Technical Officer, BIMCO, Bagsvaerd

M. Guy Sulpice, directeur, Armateurs de France, Paris

Mr Gregorios Triantafillou, Deputy Chairman, International Maritime Employers Ltd, London

Mr Warren Weaver, Delegate, Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston

Mr Schuichiro Yoshida, General Manager, Japanese Shipowners' Association, Tokyo

Mr Michael Zack, Deputy Director-Health, Safety, Environment and Security, Tidewater Marine, Pan American Life Center

Mr Ment van der Zwan, Senior Policy Adviser, Royal Association of Netherlands Shipowners, The European Dredging Association



---

**Seafarer representatives**  
**Représentants des gens de mer**  
**Representantes de la gente de mar**

- Mr Thomas Abrahamsson, SEKO Facket för Service Och, Kommunikation, Stockholm
- Mr Severino Almeida Filho, President, Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes, Aquaviários e Aéreos, Na Pesca e nos Portos (CONTTMAF), Rio De Janeiro
- Mr Henrik Berlau, Secretary, Copenhagen
- Mr Paddy Crumlin, National Secretary, Maritime Union of Australia, Sydney
- Mr Michel Desjardins, President, Seafarers' International Union of Canada (SIU), Montreal
- Mr Mark Dickinson, General secretary, Nautilus International
- M. Mel Joachim Djedje Li, secrétaire général, Syndicat des marins ivoiriens au commerce (SYMICOM), Abidjan
- Mr Yoji Fujisawa, President, All-Japan Seamen's Union (kaiin), Tokyo
- Mr Dave Heindel, Seafarers' International Union of North America (SIU), Camp Springs, Maryland
- Mr Igor Kovalchuk, First Vice-President, Seafarers' Union of Russia, Moscow
- Mr Lin Qing Zhu, Vice-President, National Committee of Chinese Seamen and Construction Workers' Union (ACFTU), Beijing
- Mr Jesus Sale, Vice-President, International Affairs, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines, Seamen's Center, Manila
- 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*
- Sr. Ernesto Ayarza Grajales, Representante de CONATO para la revisión del Convenio sobre el trabajo marítimo, Consejo Nacional de Trabajadores Organizados (CONATO), Panamá
- Ms Esther Busser, Assistant Director, International Trade Union Confederation (ITUC), Geneva
- M. Jean-Philippe Chateil, secrétaire général adjoint, Fédération officiers marine marchande, Confédération générale du travail, La Rochelle
- Mr Stephen Cotton, Maritime Coordinator, International Transport Workers' Federation (ITF), London
- Mr Remo Di Fiore, Federazione Italiana Trasporti CISL, Rome
- Mr Boris Drozdov, Collective Agreement Inspector, Seafarers' Union of Russia, Moscow
- Mr James S. Fayia, United Seamen, Ports and General Workers' Union of Liberia, Monrovia
- Mr Oleg Grygoriuk, First Vice-Chairman, Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine, Odessa
- Ms Junko Honma, ITF Policy Section, All Japan Seamen's Union (JSU), Tokyo
- Ms Penny Howard, Senior Section Assistant, International Transport Workers' Federation (ITF), London
- Mr Soon Huat Kam, General Secretary, Singapore Organization of Seamen, Singapore
- Mr Hylke Hylkema, Vice-President/Treasurer, Nautilus International, Netherlands
- Mr Hideo Ikeda, General Director, International and National Policy Bureau, All Japan Seamen's Union (JSU), Tokyo
- M. Joël Jouault, secrétaire national de l'UFM, chargé des affaires sociales, Confédération française démocratique du travail (CFDT), Le Havre
- Mr Thomas Kemewerigha, Nigeria Merchant Navy Officers' and Water Transport Senior Staff Association, Lagos

---

Ms Mother Y Kpumeh, Seafarers' President, United Seamen, Ports and General Workers' Union of Liberia, Monrovia

Ms Jing Peng, Programme Officer of International Liaison Department, All China Federation of Trade Unions (ACFTU), Beijing

Mr Joel Jouault, Confédération française démocratique du travail, Roissy

Ms Saran Kamara, United Seamen, Ports and General Workers' Union of Liberia, Monrovia

Ms Mary Liew, Executive Secretary, Singapore Maritime Officers' Union, Singapore

Mr Domenico Loffredo, Frontex, Warsaw

Mr Birger Mordt, Norsk Sjomannsforbund, Oslo

Mr Brian Orrell, Adviser, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Mr Keiichi Sato, All Japan Seamen's Union (JSU), Tokyo

Mr Yuriy Sergieiev, Legal Adviser, Marine Transport Workers' Trade Union, Ukraine

Mr Thomas Tay, General Secretary, Singapore Maritime Officers' Union, Singapore

Mr Jon Whitlow, Secretary of the Seafarers' group to the Joint Maritime Commission, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Ms Ying Ying (Sharon) Li, Manager, Singapore Organization of Seamen, Singapore

**Representatives of non-governmental international organizations  
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales  
Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales**

**International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW)**

Mr Roger Harris, Executive Director, International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW), Watford

**International Maritime Health Association (IMA)**

Mr Suresh Idnani, President, International Maritime Health Association (IMHA), Indus Seafarers' Welfare and Health Centre

**International Confederation of Water Transport  
Workers' Union (ICWTWU)**

Mr Valentin Sirotyuk, Chairman, International Confederation of Water Transport Workers' Union (ICWTWU), Moscow

Mr Nikolay Sukhanov, International Confederation of Water Transport Workers' Union (ICWTWU), Moscow

**International Christian Maritime Association**

Sr. Domingo González Joyanes, Delegado de la ICMA, Abogado y Director del Centro de los Derechos del Marino de Barcelona (Organización integrada en STELLA MARIS), International Christian Maritime Association, Madrid

**International Association of Classification Societies (IACS)**

Mr Jeong-Chong Jeon, General Manager, Korean Register of Shipping, Daejeon

Mr Michael Patrick Molloy, Manager, ISM, ISPS and ILO Regulatory Affairs, Lloyd's Register, London

Mr Colin David Lansdown Wright, Principal Technical Officer, Permanent Secretariat, International Association of Classification Societies, 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 UNION EUROPÉENNE UNIÓN EUROPEA**

Mr Nicolás María Breczewski, Legal Officer–Administrator, European Commission, Directorate-General for Employment, Social Affairs and Equal Opportunities, Brussels

Ms Anne Devouche, Policy Officer, European Commission, Directorate-General for Transport, Brussels

Mr Jaime González Gil, Project Officer on Port State Control, European Maritime Safety Agency (EMSA), Lisbon

Mr Jan Jilek, Legal Officer, Directorate-General for Employment, Social Affairs and Equal Opportunities, Luxembourg