

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO
Programa de Actividades Sectoriales

Informe final

**Reunión tripartita de expertos para la elaboración de pautas
destinadas a los funcionarios encargados del control
por el Estado del puerto que realizan inspecciones
en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**

Ginebra, 22-26 de septiembre de 2008



ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO
Programa de Actividades Sectoriales

Informe final

**Reunión tripartita de expertos para la elaboración de pautas
destinadas a los funcionarios encargados del control
por el Estado del puerto que realizan inspecciones
en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**

Ginebra, 22-26 de septiembre de 2008

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 traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a Publicaciones de la OIT (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, o por correo electrónico a pubdroit@ilo.org, 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.ifro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

ISBN 978-92-2-322747-0 (print)

ISBN 978-92-2-322748-7 (web pdf)

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 y los productos electrónicos 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.

Vea nuestro sitio en la red: www.ilo.org/publns.

Índice

	<i>Page</i>
Introducción	1
Composición.....	1
Documentación.....	1
Apertura de la Reunión.....	2
Declaraciones preliminares	2
Planteamientos generales	3
1. Introducción	5
1.1. Explicación de los objetivos y del contenido de las pautas.....	5
1.2. Breve reseña de la estructura del CTM, 2006	5
2. Responsabilidades en materia de inspecciones de control que incumben al Estado rector del puerto con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.....	6
3. La realización de las inspecciones comprendidas en el control por el Estado del puerto, en el marco del CTM, 2006.....	7
3.1. Consideraciones generales para las inspecciones comprendidas en el control por el Estado del puerto, en el marco del CTM, 2006	7
3.2. Procedimiento en el que la inspección es iniciada por la autoridad responsable del control por el Estado del puerto	9
3.3. Procedimiento para las inspecciones iniciadas tras la recepción de la queja	19
4. Inspección más detallada de las condiciones del trabajo marítimo a bordo de los buques	22
4.1. Nota general	22
4.2. Requisitos básicos; fuentes de información; ejemplos de deficiencias o de incumplimientos	23
5. Acciones que habrán de emprender los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto cuando encuentren deficiencias o faltas de conformidad	28
5.1. Acciones que habrán de considerarse cuando se encuentren deficiencias	28
5.3. Factores que habrá de considerar un PSCO a la hora de decidir si acepta una propuesta de rectificación.....	34
5.4. Consultas anteriores a una decisión relativa a una propuesta de rectificación.....	35
5.5. Forma y contenido de una propuesta de rectificación.....	36
5.7. Acciones que deberán emprenderse si no se autoriza la navegación del buque....	36
6. Quejas presentadas en tierra por la gente de mar	37
Adopción de las pautas.....	37
Informe	38
Día Marítimo Mundial, 25 de septiembre de 2008.....	38
Clausura.....	38
Lista de participantes.....	39

Introducción

1. De conformidad con una decisión adoptada por el Consejo de Administración de la OIT en su 298.^a reunión (marzo de 2007), la Reunión tripartita de expertos para la elaboración de pautas destinadas a los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, se celebró en Ginebra del 22 al 26 de septiembre de 2008.

Composición

2. Asistieron a la Reunión tripartita diez expertos gubernamentales, diez expertos de los empleadores designados previa celebración de consultas con el Grupo de los Empleadores y diez expertos de los trabajadores designados previa celebración de consultas con el Grupo de los Trabajadores. Los expertos gubernamentales procedían de Alemania, Argentina, Brasil, Canadá, China, Francia, Liberia, Nigeria, Noruega y Sudáfrica. Además, asistieron a la Reunión tripartita, en calidad de participantes observadores, representantes de los gobiernos de otros 43 Estados Miembros de la OIT. También estuvieron presentes varios observadores en representación de organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales. La lista de participantes se anexa al presente informe.
3. La Mesa de la Reunión tripartita, elegida por unanimidad, estuvo integrada por las siguientes personas:

Presidente: Sr. Richard Day (experto del Gobierno del Canadá)

Vicepresidentes: Sr. Naoki Saito (representante del Gobierno del Japón)
Sr. Joseph Cox (experto de los armadores, de los Estados Unidos)
Sr. Brian Orrell (experto de la gente de mar, del Reino Unido)

4. La Reunión constituyó también un comité de redacción técnica que debía funcionar durante toda la duración de la misma, presidido por la Sra. Mayte Medina (representante del Gobierno los Estados Unidos), e integrado por:

Sra. Mary Martyn (representante del Gobierno del Reino Unido)
Sr. Nicholas Makar (representante del Gobierno de las Islas Marshall)
Sr. Peter McEwen (experto de la gente de mar, del Reino Unido)
Sr. Mel Joachim Djedje Li (experto de la gente de mar, de Côte d'Ivoire)
Sra. Nicole Van Echelpoel (experta de los armadores, de Bélgica)
Sr. Tim Springett (experto de los armadores, del Reino Unido)

Asimismo, se decidió que el Sr. Alain Moussat (experto del Gobierno de Francia) participaría en el Comité de Redacción y estaría a cargo de los textos en francés.

Documentación

5. La Reunión tuvo ante sí una *Propuesta de pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* (documento MELCBS/2008), preparada por la Oficina Internacional del Trabajo.

Apertura de la Reunión

6. El Presidente comenzó observando que, en los últimos años, la calidad del transporte marítimo había mejorado gracias a los esfuerzos concertados de los sistemas establecidos por los Estados del puerto. La Conferencia Ministerial conjunta de París y el Memorándum de Tokio sobre el control por el Estado del puerto habían puesto de relieve la necesidad de mejorar las normas mínimas relativas a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. Además, en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM) se habían fijado criterios estrictos para reglamentar las condiciones de trabajo y de vida de todas las personas ocupadas a bordo de los buques. Si bien era cierto que la obligación de aplicar el Convenio recaía sobre los Estados del pabellón, los Estados del puerto también tenían que hacer cumplir sus disposiciones por medio de inspecciones que reflejaban los requisitos de inspección de los Estados del pabellón, pero sin excederlos. En las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, adoptadas recientemente, figuraban algunos capítulos esenciales por lo que se refería a los criterios de inspección, respecto de los cuales había que asegurar la congruencia de las pautas para el control por el Estado del puerto que se iban a discutir en la presente Reunión. En particular, señaló a la atención de los presentes los capítulos 1 y 4 de la Propuesta de pautas, los cuales eran muy similares a los capítulos 1 y 3 de las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón recién adoptadas; al respecto, explicó que los capítulos 1 y 4 se habían revisado para responder a esta similitud, y que esperaba que los mismos se adoptasen sin enmiendas sustantivas.
7. La Sra. Elizabeth Tinoco, Secretaria General Adjunta de la Reunión, Jefa del Servicio de las Actividades Sectoriales, dio la bienvenida a todos los participantes, muchos de los cuales habían tomado parte también en la Reunión que había adoptado las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón, en que se basaba la presente Reunión. Las actividades de control por los Estados del puerto eran un componente fundamental del sistema de cumplimiento y control de la aplicación establecido con arreglo al Título 5 del CTM, 2006, y deberían ser complementarias de las responsabilidades del Estado del pabellón. El papel desempeñado por los Estados del puerto revestía una importancia particular a los fines de asegurar condiciones equitativas para los armadores que respetaban los criterios de calidad. El control por los Estados del puerto también aportaba un alcance universal a los requisitos del CTM, 2006, en la medida en que éste se aplicaba también a los buques de Estados que no eran parte en el Convenio. Por consiguiente, era esencial que las inspecciones de control por los Estados del puerto se llevaran a cabo con arreglo a principios uniformes y a prácticas concertadas a nivel mundial, en consonancia con la Pauta B5.2.1, párrafo 3, del CTM, 2006. Añadió que esperaba que la Reunión lograra adoptar pautas claras y eficaces para el sector del transporte marítimo.

Declaraciones preliminares

8. La Sra. Cleopatra Doumbia-Henry, Secretaria General Adjunta de la Reunión, Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, recordó la relación directa que la presente Reunión tenía con la Reunión de la semana anterior, en la que se habían adoptado las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón. Los procedimientos para las inspecciones de control por los Estados del puerto definidos en el CTM, 2006 eran complementarios de las actividades de los Estados del pabellón con miras a la aplicación de las disposiciones del Convenio. Los procedimientos relativos a las inspecciones de control por los Estados del puerto y la presentación de quejas en tierra eran ejemplos señeros de la cooperación internacional indispensable para lograr que las aspiraciones expresadas en el CTM, 2006 se convirtieran en realidades concretas. Durante 25 años se habían llevado adelante importantes iniciativas en virtud del Memorándum de Entendimiento (MdE) de París sobre el control por los Estados del puerto. El nexo entre el

MdE de París y la OIT se había forjado hacía mucho tiempo sobre la base del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), instrumento que había allanado el camino al desarrollo del control por los Estados del puerto, y era uno de los convenios precursores del CTM, 2006. Para la preparación de la Propuesta de pautas sometida a la presente Reunión habían sido sumamente útiles los trabajos del grupo de trabajo sobre el MdE de París.

9. La Propuesta de pautas tenía por objeto asegurar la uniformidad en la práctica, habida cuenta de que la incertidumbre en cuanto a la forma de verificar el cumplimiento de los requisitos del CTM, 2006 a bordo de los buques extranjeros que entran en puerto podría ser un obstáculo al comercio internacional, tener consecuencias negativas para la gente de mar y los armadores, constituir una carga suplementaria para los Estados del puerto y suscitar inquietud y problemas administrativos en los Estados del pabellón. Las Pautas deberían servir también de ayuda a los países a la hora de ajustar los procedimientos previstos en el CTM, 2006 a los procedimientos existentes en el marco de los MdE regionales en materia de control por los Estados del puerto. El CTM, 2006 era diferente del Convenio núm. 147 en diversos aspectos: la naturaleza, amplitud y variedad de las materias que quedaban sujetas a inspección por los Estados del puerto; la función de la documentación que se debía llevar a bordo; y la función de las quejas. Si bien muchos países contaban con sistemas perfeccionados en materia de inspecciones de control por los Estados del puerto, otros no estaban tan avanzados, de manera que las Pautas también estaban destinadas a respaldarlos en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del CTM, 2006. Mientras que las pautas contenidas en la Parte B del Código del CTM, 2006 estaban destinadas a los legisladores y tenían un valor jurídico específico, las pautas contenidas en la Propuesta que se debatiría en la presente Reunión no tenían carácter jurídico vinculante, y deberían considerarse más bien como un manual práctico.
10. La oradora presentó a continuación la Propuesta de pautas, que se repartía en seis capítulos, el primero de los cuales recogía diversos textos descriptivos que procedían principalmente del Convenio, los cuales eran básicamente los mismos que figuraban en el capítulo 1 de las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón. El capítulo 2 era breve y se centraba en las responsabilidades de los Estados del puerto en cuanto a las inspecciones de control, mientras que en el capítulo 3 se describía el desarrollo concreto de las inspecciones de control por los Estados del puerto con arreglo al CTM, 2006. En el capítulo 4 se abordaba en detalle el tema de las inspecciones por los Estados del puerto con respecto a las condiciones del trabajo marítimo a bordo de los buques, análisis que se basaba en lo esencial en el capítulo 3 de las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón. En el capítulo 5 se describían las acciones que incumbía emprender cuando se detectaran deficiencias o incumplimientos, y en el capítulo 6 se explicaba en términos generales el procedimiento de tramitación de quejas en tierra. La oradora terminó su intervención deseando éxito a la Reunión.

Planteamientos generales

11. El Vicepresidente de los armadores observó que se habían hecho referencias a la formulación original de los pasajes relativos al Estado del puerto que figuraban en el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), que a su vez se había basado en textos de derecho internacional ampliamente reconocidos. También recordó que se había pedido asegurar la congruencia entre las pautas para los Estados del puerto y las pautas para los Estados del pabellón. Los trabajos de la Reunión dedicada a las inspecciones por el Estado del pabellón se proyectaban directamente sobre el debate en torno a las inspecciones por los Estados del puerto, si bien era cierto que la responsabilidad primordial en cuanto a la aplicación de la normativa recaía en el Estado del pabellón. El orador hizo notar que el Convenio permitía aplicar exenciones y variantes, y que en muchas de sus disposiciones se remitía a la legislación nacional pertinente. Por ello, era

importante que los inspectores estudiaran el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, por cuanto eran los documentos fundamentales a la hora de verificar el cumplimiento de las normas en un buque. Observó que en el Convenio se invitaba a los Estados, pero sin que se estipulara específicamente una obligación, a dotarse de un sistema de control por los Estados del puerto para dar cumplimiento a las disposiciones del mismo Convenio. En la práctica, había algunos Estados que ya habían establecido mecanismos muy perfeccionados de control por el Estado del puerto, mientras que otros no tenían mecanismo alguno, por lo que sólo necesitaban orientaciones simples y prácticas que les ayudaran a crear sus propios sistemas. Añadió que confiaba en que al finalizar la semana de trabajos la Reunión pudiese adoptar un documento consensual.

- 12.** El Vicepresidente de la gente de mar expresó su convicción de que el CTM, 2006 era uno de los instrumentos más importantes que se habían adoptado en mucho tiempo, ya que en él se fijaban con claridad las obligaciones de los Estados del pabellón y los Estados del puerto. Confiaba en que el Convenio alcanzaría en 2010 ó 2011 el número necesario para su entrada en vigor. Consideraba que las Pautas no sólo aportarían orientaciones prácticas a los inspectores de los Estados del pabellón y los Estados del puerto, sino que les ayudarían además a comprender los objetivos y las disposiciones del Convenio. El control de la aplicación era esencial la gente de mar. A los funcionarios encargados del control por los Estados del puerto les incumbía una función crucial, a saber, asegurar que las inspecciones se llevaran a cabo con honestidad y velar por el cumplimiento de las normas. Las Pautas eran una buena base para el debate, sobre todo los capítulos 1 y 4. Esperaba que el proceso de discusión durante la semana fuera claro y simple, y asegurase el cumplimiento de los derechos de la gente de mar.
- 13.** El experto gubernamental de Francia, hablando en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, agradeció a la Oficina la oportunidad que se tenía ahora de adoptar las Pautas. A su juicio, el proyecto de texto era una buena base para las labores de la semana; por su parte, se felicitaba de poder colaborar con los interlocutores sociales, así como con colegas de otros gobiernos y representantes de la Oficina. Esperaba que las Pautas se convirtieran en un instrumento útil para llevar a la práctica el CTM, 2006 y lograr su aplicación efectiva. Los Estados miembros de la UE confiaban en que la OIT seguiría promoviendo el Convenio y prestando asistencia a los Estados Miembros de la OIT a fin de lograr su aplicación plena en todo el mundo, respaldando asimismo los esfuerzos que cada Estado despliega para dotarse de las competencias profesionales adecuadas e indispensables. Señaló que había una diferencia entre los enfoques adoptados para abordar las Pautas para los Estados del pabellón y las Pautas para los Estados del puerto. Explicó que el control por los Estados del puerto era la segunda línea de defensa destinada a mejorar las condiciones de trabajo y de vida para la gente de mar. La responsabilidad fundamental en cuanto a la aplicación recaía en los armadores y en el Estado del pabellón. Estaba convencido de que la aplicación plena del CTM, 2006 era un aspecto esencial para alcanzar una globalización justa y condiciones equitativas para los actores del sector del transporte marítimo.
- 14.** El representante del Gobierno de Grecia dijo que las pautas para los funcionarios de los Estados del puerto deberían minimizar, en la medida de lo posible, la subjetividad de los controles. Estos funcionarios deberían abstenerse de reinventar la rueda, que, como era reconocido por todos, ya se había inventado con la adopción del CTM, 2006. Con respecto a las facultades de los funcionarios de los Estados del puerto, era inaceptable que los funcionarios de los Estados del puerto encargados del control pudieran juzgar de la pertinencia de la legislación nacional, adoptada por los parlamentos nacionales, muchas veces en consulta o previa celebración de consultas con los interlocutores sociales.
- 15.** El representante del MdE de París manifestó su satisfacción por haber sido invitado a asistir a la Reunión en calidad de observador. Tras recordar la cooperación tradicional

entre la OIT y el MdE de París, en particular respecto de la preparación de la propuesta de Pautas, indicó que éstas eran una buena base para el debate. El MdE de París también había presentado a la Reunión un documento con comentarios sobre las Pautas propuestas, que esperaba fueran acogidos como una contribución positiva. Confiaba en que la Reunión sería fructífera, y ofreció su respaldo positivo.

Capítulo 1. Introducción

- 16.** Con el fin de garantizar la complementariedad de las inspecciones para el control por el Estado del pabellón y por el Estado del puerto en virtud del CTM, 2006, la Reunión utilizó, como base para sus debates sobre el capítulo 1, el documento MELCBS/2008/6, que recogía los cambios introducidos en las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del CTM, 2006*, que habían sido adoptadas la semana precedente por la Reunión tripartita de expertos para la adopción de pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

1.1. Explicación de los objetivos y del contenido de las pautas

Párrafo 3

- 17.** La Reunión acordó un cambio de menor importancia a la segunda oración para que quedara claro que el tema central de las pautas eran las inspecciones para el control por el Estado del puerto.

1.2. Breve reseña de la estructura del CTM, 2006

Párrafo 8

- 18.** El representante del Gobierno de Grecia, remitiéndose a su propia declaración sobre ese párrafo cuando lo examinó durante la semana precedente la Reunión tripartita de expertos para la adopción de pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón, propuso que, en la última oración, se insertara la palabra «marítimos» de forma que dijera: «El CTM, 2006, que complementa otros importantes convenios marítimos internacionales, refleja el consenso internacional alcanzado sobre los requisitos mínimos que deben cumplir las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de un buque». La Reunión no aceptó esa propuesta.

1.3.3. Aplicación y control de la aplicación

Párrafos 16 y 17

- 19.** El representante del Gobierno de las Bahamas propuso que se considerara la posibilidad de suprimir las palabras «buques que no efectúen viajes internacionales» en la última oración del párrafo 16 y en la segunda del párrafo 17. Sin embargo, la propuesta no recibió apoyo.

Párrafo 20

- 20.** La Reunión acordó suprimir las palabras «, cuando proceda,».

Párrafo 22

- 21.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental propuso que se enmendara la última oración del párrafo 22 para que dijera: «En el CTM, 2006, se procuró también tener en cuenta las disposiciones vigentes con

arreglo a los diversos Memorandos de Entendimiento (MdE) o acuerdos sobre el control por el Estado del puerto.». La Reunión aceptó esa propuesta.

Párrafo 25

22. El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso que se añadiera el epígrafe «Buques que no están certificados» antes del párrafo 25. La Reunión estuvo de acuerdo con esta propuesta.
23. El representante del Gobierno de Grecia había pedido, en la reunión del Grupo Gubernamental, que se añadiera texto a la primera oración para aclarar que el régimen del Estado del puerto relativo al CTM, 2006 sólo se aplicaría una vez que dicho Convenio hubiera entrado en vigor. La Secretaria General Adjunta explicó que se esperaba que los gobiernos comenzaran a utilizar las pautas de inmediato. Explicó además que existía una diferencia entre el curso legal a nivel nacional y a nivel internacional. La obligación jurídica no se planteaba a nivel internacional hasta que el propio Convenio entraba en vigor.
24. El Comité de Redacción Técnico también introdujo cambios de menor importancia a la nota a pie de página correspondiente a este párrafo.

Capítulo 2. Responsabilidades en materia de inspecciones de control que incumben al Estado rector del puerto con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

2.2.1. Perfil profesional de los funcionarios habilitados/PSCO con arreglo al CTM, 2006

Párrafo 33

25. El Vicepresidente de los armadores manifestó inquietud con respecto a la identificación y las credenciales de las personas que presten ayuda a los funcionarios de los Estados del puerto encargados del control (PSCO). Por motivos de seguridad, estas personas debían estar sujetas a la obligación de demostrar su identidad y cargo oficial antes de subir a bordo. Al respecto, propuso que después de las palabras «personas que les ayuden» se insertaran las palabras «deberían presentar credenciales expedidas por los Estados del puerto, deberían actuar con imparcialidad y». El experto gubernamental de Francia estuvo de acuerdo con esta propuesta, en el entendido de que no sería necesario expedir una tarjeta profesional como la que se entregaba a los PSCO, sino que bastaría con una tarjeta de identidad acompañada de una autorización extendida por los Estados del puerto. Con respecto al párrafo 56, la Reunión aprobó la propuesta de los expertos de los armadores.
26. El Comité de Redacción Técnico añadió las palabras «deberán ser imparciales» después de «Los PSCO y todas las personas que les ayuden», para reflejar una propuesta formulada por los armadores. La Reunión adoptó ese texto.

Párrafo 34

27. La Reunión consideró que este párrafo parecía redundante, a la luz del contenido del párrafo 56, y decidió suprimir todo texto repetitivo. El Comité de Redacción Técnico revisó el texto del párrafo 34, a fin de prever la obligación para los PSCO y toda persona que les ayude de llevar consigo credenciales, con inclusión de una fotografía. La Reunión adoptó el texto propuesto.

Capítulo 3. La realización de las inspecciones comprendidas en el control por el Estado del puerto, en el marco del CTM, 2006

Párrafo 38

28. El Vicepresidente de los armadores puso en duda la necesidad de que los PSCO también llevaran consigo una copia de las Pautas de la OIT sobre las responsabilidades de inspección de los Estados del pabellón. Los representantes gubernamentales asistentes a la Reunión indicaron que compartían esta preocupación, y propusieron que, en la última oración, se sustituyera el término «deberían» por el término «podrían». La Reunión aceptó esta propuesta.

3.1. Consideraciones generales para las inspecciones comprendidas en el control por el Estado del puerto, en el marco del CTM, 2006

3.1.1. Finalidad y contenido de las inspecciones comprendidas en el control por el Estado del puerto, en el marco del CTM, 2006

Párrafo 39

29. Tras recordar que los buques que entran en puertos extranjeros ya han sido inspeccionados por el Estado del pabellón, el Vicepresidente de los armadores dijo que, en su opinión, el texto de la última oración no era acertado, y que su redacción debía complementarse a fin de dejar claramente establecido que las inspecciones por los PSCO se limitaban a verificar el Certificado de Trabajo Marítimo y la DCLM, a menos que hubiese motivos fundamentados que justificaran sin duda alguna la necesidad de proceder a una inspección más detallada. Con respecto al artículo V, párrafo 4, la regla 5.2.1, párrafo 1, y las palabras «en principio» en la norma A5.2.1, párrafo 2, la Reunión rechazó la propuesta.

Párrafo 40

30. En cuanto a la última oración, que figuraba en negrita, la Reunión convino en que después de las palabras «valor de presunción de que el buque da cumplimiento a» se insertaran las palabras «los requisitos del presente Convenio (inclusive los que se refieren a los derechos de la gente de mar)», a fin de reflejar más fielmente el tenor de la regla 5.2.1, párrafo 2. No recibió apoyo una propuesta hecha por el representante del Gobierno de Grecia, en el sentido de añadir después de las palabras «ser el punto de partida», las palabras «y tal vez el único», en concordancia con la primera oración del párrafo 44. Tras ser enviado al Comité de Redacción Técnico para ser redactado de nuevo, el texto fue adoptado por la Reunión en su forma enmendada por dicho Comité sin más debate.

3.1.2. Realización de inspecciones de control por el Estado del puerto, en el marco del CTM, 2006

31. La Reunión decidió que, en el título de la parte 3.1.2., las palabras «Cómo realizar» se sustituyeran por las palabras «Realización de», en armonía con las competencias profesionales de los PSCO. Tras ser enviado al Comité de Redacción Técnico para ser redactado de nuevo, el texto fue adoptado por la Reunión en su forma enmendada por dicho Comité sin más debate.

Párrafo 42

- 32.** Con respecto al primer punto, la Reunión convino en utilizar un texto más explícito, sustituyendo las palabras «de la documentación» con las palabras «del Certificado de Trabajo Marítimo y de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM)», y la palabra «constituye» por «constituyen».

Párrafo 43

- 33.** La Reunión decidió que la última oración figurara en negrita, a fin de destacar su importancia.

Párrafo 44

- 34.** Habida cuenta de que en este párrafo se mencionaban disposiciones detalladas sobre las inspecciones por los Estados del puerto, el Vicepresidente de los armadores propuso que se incluyera también el texto pertinente contenido en la norma A5.2.1, párrafo 4, con arreglo al cual se exigía que toda deficiencia se señalara a la atención del capitán del buque. Por su parte, el Vicepresidente de la gente de mar propuso que se incluyera la parte de la norma A5.2.1, párrafo 4, en la que se exigía que los PSCO señalaran toda deficiencia a la atención de las organizaciones competentes de la gente de mar y de los armadores. La Reunión aceptó ambas propuestas. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico, redactado siguiendo de cerca la norma A5.2.1, fue adoptado sin más debate.

Párrafo 45

- 35.** El Vicepresidente armador, respaldado por el Vicepresidente de la gente de mar, propuso suprimir la segunda oración del párrafo (a saber, «También podrán llevarse a cabo a petición de un Estado del pabellón.»), ya que no debía sugerirse que un Estado del pabellón podía sustraerse a su responsabilidad pidiéndole a otro Estado del pabellón que realizara sus inspecciones. El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, era partidario de suprimir esa oración ya que, si un Estado del puerto realizaba dicha inspección, ésta pasaría a ser una inspección por el Estado del pabellón. Acto seguido, la Reunión decidió suprimir esta oración.
- 36.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso asimismo sustituir las palabras «no será aplicable el examen de la documentación» por «podrán tomarse en consideración los documentos de los Estados que no hayan ratificado el Convenio». De este modo, se seguiría la misma práctica aplicada a los convenios de la OMI, en virtud de la cual un Estado podía expedir un documento en el que se indicara que el buque cumplía los requisitos del Convenio, aun cuando dicho Estado no fuera aún parte en el mismo. El PSCO podía tener esto en cuenta, ya que ello indicaba por lo menos que se había realizado una inspección con el fin de cumplir los requisitos del Convenio.
- 37.** El Vicepresidente de la gente de mar se opuso a este «pseudocertificado», y señaló que un Estado que no fuera parte en el Convenio no estaría sujeto al sistema de control de la OIT, que era de fundamental importancia para garantizar la plena aplicación del Convenio. Ello sólo acarrearía dificultades al PSCO.
- 38.** El observador de la Organización Marítima Internacional apoyó el punto planteado por el representante del Gobierno de las Bahamas. Señaló que, según el principio del trato no más favorable, un Estado que no fuera parte en el Convenio debía mostrar que estaba tratando de aplicarlo plenamente, aunque no lo hubiera ratificado. Ello ayudaría a los PSCO y, de hecho, debía considerarse como una manera de hacer asumir responsabilidades a los

Estados que no fueran parte en el Convenio, más que como una manera de eludirlas. Este era el enfoque adoptado en el Convenio SOLAS y en otros instrumentos de la OMI.

39. El Vicepresidente de la gente de mar consideraba que la mejor manera de promover la ratificación entre los Estados no miembros era realizar inspecciones completas de esos buques. Señaló a la atención que el CTM, 2006 difería del Convenio de la OMI, ya que el primero abordaba cuestiones sociales y relacionadas con los derechos de la gente de mar. Los expertos de la gente de mar no podían dar su acuerdo a la enmienda propuesta. Por consiguiente, la Reunión decidió no modificar más el texto.
40. El representante del Gobierno de Grecia, apoyado por el experto del Gobierno de Sudáfrica y por el representante de los Países Bajos, propuso que, en la frase que rezaba «Si el buque no enarbola el pabellón de un Estado Miembro que lo hubiese ratificado, el buque podrá ser objeto de una inspección más detallada...», se añadiera un asterisco a la palabra «Estado Miembro» y una nota que dijera «La cuestión de los buques que enarbolan el pabellón de un Miembro que no haya ratificado el CTM, 2006, debería tenerse en cuenta al tomar decisiones acerca de las prioridades de las inspecciones y/o de las campañas intensivas de inspección. Ello permitiría reflejar los conceptos de «trato no más favorable» y de «condiciones uniformes», que eran importantes en la elaboración del CTM, 2006. El observador del MdE de París apoyó la propuesta, y sugirió asimismo que se suprimieran las palabras «y/o campañas de inspección intensivas». El Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar aceptaron la propuesta, en su versión modificada por el MdE de París, si bien precisaron que debía examinarse su redacción para asegurarse de que ésta promovía realmente la ratificación. La propuesta fue aceptada, a reserva de que se introdujeran los cambios de redacción necesarios.

Párrafo 46

41. La Reunión acordó que este párrafo, así como el gráfico asociado, se eliminaran de las Pautas.

3.2. Procedimiento en el que la inspección es iniciada por la autoridad responsable del control por el Estado del puerto

3.2.1. Preparativos de las inspecciones

Párrafo 47

42. Se aceptó la sugerencia del Vicepresidente armador de sustituir «background» por «basic» en la versión inglesa del texto con el fin de armonizarlo con el CTM, 2006.

Párrafo 48

43. El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso añadir, al final de la frase que rezaba «Debería prestarse especial atención a cualquier deficiencia notificada con anterioridad o a todo incumplimiento» las palabras «plan de acción o planes de acción conexos», ya que el plan de acción, tal como se pedía en la norma A5.2.1, debía ser examinado por el PSCO. El Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar estaban de acuerdo con los principios de la propuesta, y ésta fue aceptada por la Reunión, a reserva de que se introdujeran los cambios de redacción necesarios.
44. Al representante del Gobierno de Dinamarca le preocupaba que el párrafo 48, en su redacción actual, pudiera repercutir en la manera en que los Estados del puerto asignaban

los recursos puestos a disposición de los inspectores y en los buques seleccionados para ser inspeccionados. Debía hacerse hincapié en las deficiencias que no habían sido rectificadas, y propuso un texto en estos términos. La propuesta no recibió apoyo y, por lo tanto, fue retirada.

45. El Vicepresidente armador dijo que su Grupo había examinado este párrafo detenidamente. En su opinión, la finalidad del párrafo era que el PSCO examinara el historial del buque. Ahora bien, las deficiencias anteriores no constituían necesariamente «motivos claros» para una inspección más detallada, y sugirió sustituir las palabras «Podrían constituir motivos claros» de la última frase por «Podrán ser motivos claros» para no limitar al PSCO.
46. El Vicepresidente de la gente de mar señaló a la atención la norma A5.2.1, párrafo 6, *b*), en la que se indicaba que las faltas de conformidad que constituían «una infracción grave o recurrente...» eran motivos para actuar. Se refirió al caso de un buque que a lo largo de los años hubiera acumulado numerosas deficiencias, que sólo podrían haberse rectificado a raíz de las inspecciones de control por el Estado del puerto y que, de otro modo, no se hubieran rectificado. Teniendo presente asimismo las diferencias entre deficiencias graves y menos graves, el orador opinaba que las deficiencias recurrentes podían constituir motivos claros.
47. La Reunión aceptó los cambios propuestos por el Vicepresidente armador. El Comité de Redacción Técnico propuso que se enmendara el párrafo insertando las palabras «así como todo plan de acción establecido para rectificar los incumplimientos» para añadir especificidad al texto, y realizando otros cambios de menor importancia. La propuesta fue aceptada sin más debate.

3.2.2. Fuentes de información

Párrafo 49

48. El Vicepresidente armador no sugirió ningún cambio al texto, pero dijo que había que tener presente que todo registro oficial de las deficiencias, incluidos los registros electrónicos, también debían indicar cuándo se había corregido una deficiencia.

3.2.3. Alcance de la inspección comprendida en el control por el Estado del puerto

Párrafo 53

49. El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso sustituir las palabras «Si se detecta que» por «Si el PSCO que haya subido a bordo detecta que». La Reunión aceptó esta propuesta. El Comité de Redacción Técnico enmendó la primera oración sustituyendo «Si se detecta que» por «Cuando el PSCO que sube a bordo comprueba que». La propuesta fue aceptada sin más discusión.

3.2.5. Examen de los documentos de un buque, en virtud del CTM, 2006, en una inspección comprendida en el control por el Estado del puerto

Etapa 1. Subir a bordo del buque y solicitar la documentación

Párrafo 56

- 50.** El Comité de Redacción Técnico hizo cambios en este párrafo teniendo en cuenta modificaciones anteriores introducidas en relación con el documento o tarjeta de identidad del PSCO.

Párrafo 57

- 51.** El Vicepresidente armador observó que el término «inspección inicial» implicaba que se realizaría otra inspección automáticamente; no obstante, sólo se llevaría a cabo otra inspección si el Certificado y el DCLM no estuviesen en regla. Por consiguiente, propuso suprimir la palabra «inicial». La Reunión aceptó el cambio.
- 52.** El Vicepresidente armador pidió que se aclarase qué se consideraba una emergencia al final del párrafo 57. El Presidente señaló que la frase pretendía decir que si se detectaban deficiencias de tipo muy peligroso, éstas deberían abordarse con prioridad frente al examen de la documentación. El Vicepresidente armador dijo que, puesto que el significado del texto no quedaba claro, debería redactarse de nuevo. La Reunión estuvo de acuerdo en que había que reformularlo.
- 53.** El Vicepresidente de la gente de mar, respecto de la primera oración del párrafo 57, dijo que entendía que «Al subir a bordo de un buque, los PSCO deberían tratar de formarse una idea...» quería decir que el PSCO subiría a bordo del buque y pediría de inmediato la documentación para examinarla. Observó que la redacción de la norma A5.2.1, párrafo 1 era del siguiente tenor: «Cuando, tras subir a bordo para efectuar una inspección y solicitar..., un funcionario habilitado». Esta discrepancia planteaba la cuestión de si los PSCO estaban autorizados a pasearse por el buque. Por consiguiente propuso que se cambiara la oración para decir «Cuando un PSCO se encuentre a bordo de un buque, debería...».
- 54.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, dijo que entendía que «formarse una idea» se refería a la impresión que sacaría el PSCO al andar por el muelle o por la pasarela. No podía aceptar la propuesta del Vicepresidente de la gente de mar. Por otro lado, secundado por el Vicepresidente armador, propuso suprimir la palabra «tratar» de la frase «deberían tratar de formarse una idea».
- 55.** El Vicepresidente de la gente de mar, en respuesta al representante del Gobierno de las Bahamas, dijo que no era posible que un PSCO se formase una idea de las condiciones sociales que imperaban a bordo del buque desde el muelle o desde la pasarela. Reiteró la convicción de que el texto de la norma A5.2.1, párrafo 1, «Cuando, tras subir a bordo» no se refería únicamente a una inspección de la documentación sino que contemplaba la posibilidad de un paseo por el buque. El experto del Gobierno de Francia añadió que los PSCO no podían limitarse únicamente a la inspección de la documentación, puesto que entonces no tendría sentido que subiesen a bordo. La Secretaria General Adjunta confirmó que el cambio propuesto por la gente de mar armonizaría el texto con la norma A5.2.1, párrafo 1.
- 56.** El Vicepresidente armador dijo que, si bien en muchos países la práctica era permitir a los PSCO pasear por los buques, las pautas no deberían prescribir la práctica habitual, sino ser

coherentes con las disposiciones del CTM, 2006. Se conocían casos en que las autoridades del Estado del puerto de algunos países hacían un uso indebido de su autoridad, y las pautas no deberían redactarse de modo tal que permitiesen que dichas prácticas continuasen. Los PSCO debían pedir autorización al capitán para pasarse por el buque: no era un derecho legal. Las pautas no deberían intentar establecer dicho derecho.

- 57.** El representante del MdE de París dijo que el papel de los PSCO parecía seguir dando lugar a confusión. Recordó que el CTM, 2006, era sólo uno de los 13 convenios internacionales relativos al control por el Estado del puerto, y que el PSCO debía verificar 50 tipos de documentación a bordo de un buque. El representante del Gobierno de las Bahamas había estado en lo cierto al decir que, antes de subir a bordo de un buque, el PSCO intentaba conseguir una impresión general del buque, si bien era cierto que no podía ser una impresión de las condiciones sociales. De conformidad con el Código PBIP, un PSCO debía identificarse en la pasarela, desde donde se le acompañaría directamente a la cabina del capitán para inspeccionar la documentación. Cuando el Certificado y la DCLM hubiesen sido examinados, la parte de la inspección a la que se hacía referencia en el CTM, 2006, habría finalizado, lo que no significaba que la inspección en sí hubiese concluido: la inspección continuaba de conformidad con los otros 12 convenios que regían en la materia.
- 58.** El representante del Gobierno de las Islas Marshall, apoyado por el representante del Gobierno de Panamá, propuso suprimir la primera oración y añadir las palabras «Mientras se encuentre a bordo» al principio de la segunda oración. Sin embargo, el Vicepresidente armador no apoyó la propuesta, que evitaba la cuestión de si el funcionario encargado del control por el Estado del puerto tenía o no derecho a pasear por el buque. También señaló que los buques no eran únicamente un lugar de trabajo, sino un espacio donde se vivía, y debía respetarse la privacidad de las personas que se encontrasen a bordo.
- 59.** El Vicepresidente de la gente de mar consideraba que, respecto a la privacidad, la gente de mar no se opondría a una inspección para asegurar que disfrutaban de todos los derechos que les correspondían. Su Grupo podía aceptar la propuesta del Gobierno de las Islas Marshall, siempre que las palabras «el PSCO puede formarse una idea» se insertasen después de «Mientras se encuentre a bordo,». Los funcionarios del control por el Estado del puerto eran la mejor defensa con que contaba la gente de mar contra la explotación. El representante del Gobierno de Kenya, apoyado por el representante del Gobierno de la Federación de Rusia, añadió que los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto tenían un código de conducta y respetaban el modo de vida de a bordo de los buques. Debería dárseles a los PSCO la ocasión de pasear por el buque antes de que tomasen una decisión sobre las condiciones a bordo. El experto del Gobierno de Francia añadió que, si bien el solicitar la autorización del capitán para pasarse por un buque era una práctica habitual según los códigos del control por el Estado del puerto, esto no debería interferir en la autoridad del inspector para notificar infracciones de la ley.
- 60.** El representante de la Organización Marítima Internacional (OMI) observó que la Resolución de la Asamblea de la OMI, A.787 (19), que establecía procedimientos para el control por el Estado del puerto, incluía muchas referencias de la impresión adquirida por el PSCO respecto a los buques.
- 61.** La Reunión convino en que el párrafo 57 debería redactarse de nuevo para que tomase en consideración las opiniones formuladas. El Comité de Redacción Técnico hizo otros ajustes al párrafo para que fuera coherente con el texto del CTM, 2006. La Reunión adoptó el texto propuesto por el Comité.

Etapa 2. Examen de los documentos

Párrafo 60

- 62.** El Vicepresidente armador propuso insertar «a la que se haga referencia en el Certificado de Trabajo Marítimo y en la DCLM» después de «otra documentación», con objeto de limitar el alcance de «otra documentación» a documentos como los acuerdos de empleo para la gente de mar, el documento relativo a la dotación mínima de seguridad o los certificados médicos. El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental era del mismo parecer y apoyó la propuesta. Tras la pregunta del representante del MdE de París, se confirmó que este nuevo texto no alteraba el que los PSCO pudiesen comprobar el cuadro de organización de trabajo a bordo y los registros de las horas de trabajo o de descanso como en virtud del Convenio núm. 147. La propuesta fue aceptada.
- 63.** El Comité de Redacción Técnico incluyó además una referencia específica al Certificado de Trabajo Marítimo y a la DCLM. La Reunión aceptó esos cambios.

Párrafo 61

- 64.** Respecto del segundo y del tercer punto, el Vicepresidente armador se preguntó por las ventajas de referirse, en las pautas para el control por el Estado del puerto a las pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón, y propuso suprimir dichas referencias. La Reunión no estuvo de acuerdo con la propuesta, puesto que consideraba que los PSCO deberían estar al corriente de las pautas para las inspecciones del Estado del pabellón para saber qué tenían que hacer cumplir.
- 65.** Dado el plazo de tres meses establecido para la renovación de un certificado, el representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso añadir una nota a pie de página para aclarar que el período de validez de los certificados para la renovación podría ser de hasta cinco años y tres meses. También sugirió insertar, en el tercer punto, después de «firmados», las palabras «, sellados o estampados» para reflejar más fielmente los anexos A5-I y A5-II del CTM, 2006. La Reunión aceptó ambas propuestas.
- 66.** El Comité de Redacción Técnico añadió las palabras «y sellados», en referencia a la DCLM, y aclaró el texto del tercer punto en relación con el funcionario habilitado especificando «sea un empleado de una organización reconocida (OR)». Los cambios fueron aceptados.

Párrafo 62

- 67.** El Vicepresidente armador, refiriéndose al tercer punto, propuso sustituir las palabras «mediante una referencia a las disposiciones legales nacionales pertinentes, y también que, en la medida en que sea necesario (véase la pauta B5.1.3), contiene información concisa» por «mediante una referencia a las disposiciones legales nacionales; ello podrá incluir información concisa». El motivo de este cambio era que la presente referencia a la pauta B5.1.3 parecía situar la parte B del Código al mismo nivel que los requisitos del CTM, 2006. Si bien un país debía prestar la debida consideración a la parte B, era libre de reflejarla o no en la legislación nacional, y los términos de la parte B sólo eran pertinentes para el Estado del puerto si el Estado del pabellón había decidido emplearlos. Del mismo modo, varios participantes gubernamentales entendían que la finalidad de la parte B del Código era permitir a los Estados del pabellón que formularan leyes nacionales, por lo que ésta no debía servir de orientación para los PSCO. Además, dudaban que esa referencia pudiera aportar ningún valor añadido al PSCO que, en realidad, examinaba el Certificado

de Trabajo Marítimo y la DCLM, ya que la aceptación de esta última era una cuestión que incumbía al Estado del pabellón ya tratada en las pautas destinadas al mismo.

- 68.** En relación con la norma A5.1.3, párrafo 10, *a*), *ii*), la Secretaria General Adjunta de la Reunión explicó que la pauta B5.1.3, párrafo 1, ayudaba a aclarar la expresión «en la medida en que sea necesario». La parte B contenía «súper pautas» en comparación con las pautas que se estaban examinando ahora. Los gobiernos que aplicaban el CTM, 2006, utilizaran o no la parte B, tenían todavía que alcanzar los objetivos enunciados en el Convenio. La finalidad de las orientaciones de la parte B era lograr una uniformidad al promulgar leyes nacionales, y podían ser de ayuda en una sección referida a las inspecciones por el Estado del puerto.
- 69.** El Vicepresidente de la gente de mar criticó la reticencia a referirse a pautas no obligatorias del CTM, 2006 en las pautas no vinculantes relativas al control por el Estado del puerto. Los Estados Miembros debían prestar la debida consideración a la parte B del código, y algunas pautas de la parte B eran tan importantes que la inclusión de una referencia a las mismas o incluso la cita de sus palabras textuales serían de utilidad. Si bien reconocía que la pauta B5.1.3 estaba orientada a la formulación de leyes nacionales por parte de los Estados del pabellón, no estaba de acuerdo en que ello impidiera a los PSCO considerarlas orientaciones útiles sobre lo que podían esperar encontrar en la DCLM. Las presentes pautas no sólo estaban relacionadas con los aspectos obligatorios del CTM, 2006. El representante del Gobierno de Filipinas estuvo de acuerdo.
- 70.** El Presidente sugirió que el Comité de Redacción Técnico determinara si era o no necesario incluir esa referencia, y el Comité introdujo la referencia a las pautas del CTM, 2006 en el texto. La Reunión adoptó el cambio.

Párrafo 63

- 71.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso suprimir las palabras «al menos» para que quedara claro que la DCLM sólo abordaba los 14 aspectos enumerados en el anexo A5-I del CTM, 2006. La Reunión aceptó la propuesta.

Etapa 3. Determinación de si existen motivos claros para creer que las condiciones no se ajustan a las disposiciones

Párrafo 66

- 72.** El Vicepresidente armador señaló que, a raíz de los cambios introducidos en el párrafo 60, sería preciso volver a redactar este párrafo. La Reunión aceptó la propuesta. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin enmiendas.

Párrafo 67

- 73.** El Vicepresidente armador propuso sustituir, en el segundo punto del párrafo 67, las palabras «ser suficientes para garantizar el cumplimiento continuo de» por «cumplir». El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con la propuesta. En cambio, el representante de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, declaró que hubiera preferido que se suprimiera la totalidad del párrafo. La Reunión estuvo de acuerdo en que era preciso volver a redactar el párrafo. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin enmiendas.

74. El Vicepresidente armador declaró que el párrafo 68 era demasiado ambiguo. En particular, lo que preocupaba de esta ambigüedad era que el párrafo parecía otorgar a los PSCO demasiada libertad de acción a la hora de emitir juicios, lo que les permitiría actuar de manera injustificada o improcedente. El orador sugirió volver a redactar el párrafo.
75. El Vicepresidente de la gente de mar expresó su gran satisfacción por los términos de los párrafos 68 y 69. Consideraba que en los dos párrafos se había logrado encontrar el equilibrio justo entre permitir un cierto grado de flexibilidad a través de la legislación nacional y velar por el cumplimiento de los requisitos del CTM, 2006.
76. El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, expresó su preocupación por el hecho de que se pusiera más énfasis en la legislación nacional que en las disposiciones del CTM, 2006. En el párrafo 68 se pedía al PSCO que evaluara la legislación nacional en base a la DCLM. El párrafo debía modificarse con el fin de asegurarse de que el PSCO no se excediera en sus funciones. La evaluación de la legislación nacional a la luz de los requisitos del CTM, 2006 era una cuestión que debía dejarse en manos de los órganos de control de la OIT.
77. El representante del Gobierno de Grecia, apoyado por el representante del Gobierno de Malasia, dijo que, cuando la legislación nacional establecía exigencias superiores a las del CTM, 2006, podía darse la situación de que el PSCO determinara que la DCLM era conforme a las disposiciones del CTM, 2006, pero no a la legislación nacional. En ese caso, ¿estaría el PSCO actuando fuera del estricto ámbito de su competencia? El representante del Gobierno de Filipinas declaró que no estaba completamente de acuerdo con las opiniones expresadas por el representante del Gobierno de Grecia. Si el certificado de trabajo marítimo y la DCLM parecían no ser conformes, el PSCO debería actuar de acuerdo con la última oración del párrafo 68. En el párrafo 69, la referencia a disposiciones sustancialmente equivalentes no debería inducir al PSCO a tratar de interpretar la legislación nacional.
78. El representante de la Organización Marítima Internacional (OMI), apoyado por el Vicepresidente de la gente de mar, dijo que el PSCO no podía hacer tal evaluación a título individual; sin embargo, podía informar a la autoridad encargada del control por el Estado del puerto, que examinaría la situación. El representante del Gobierno de Dinamarca dijo que no podía estar de acuerdo con esta opinión.
79. El experto del Gobierno del Canadá consideraba que, a la luz del párrafo 68, eran plausibles varias situaciones, entre ellas que se determinara que la legislación nacional no era conforme al CTM, 2006, o bien que las condiciones a bordo del buque no cumplían los requisitos del CTM, 2006. No quedaba claro cómo debía actuar el PSCO en cada caso. El orador consideraba, por consiguiente, que los párrafos 68 y 69 contenían demasiados conceptos que no estaban suficientemente definidos. Se necesitaba mucho trabajo para aclarar esos elementos y distinguirlos entre sí, de forma que pudieran establecerse claramente las medidas que tomar según las conclusiones del PSCO en cada caso.
80. El experto del Gobierno de Noruega dijo que lo que faltaba por especificar en el texto era que el PSCO tenía que inspeccionar el buque con respecto a la DCLM, parte I. Ello debía afirmarse explícitamente en el párrafo 68. Lo que había que inspeccionar era el buque, no el Estado del puerto. El representante del Gobierno de las Islas Marshall recordó que las pautas para el Estado del pabellón y las pautas para el Estado del puerto se complementaban entre sí. Las cuestiones que se estaban debatiendo ya habían sido examinadas durante la Reunión sobre las Pautas para los Estados del pabellón, y ello debería tenerse en cuenta en los párrafos 68 y 69.

-
- 81.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que ni el sistema de control de la OIT ni las leyes y normas nacionales eran efectivas al cien por cien, por lo que el PSCO tendría en ocasiones que examinar este tipo de cuestiones y formular un juicio. De acuerdo con el párrafo 68, el PSCO sólo podía tomar medidas cuando existieran motivos fundados para creer que las condiciones no se ajustaban a los requisitos del CTM, 2006. Por consiguiente, existían salvaguardias adecuadas para garantizar que el PSCO no sobrepasaba los límites de su mandato en el ejercicio de sus funciones. Si el PSCO no disponía de tales prerrogativas, los párrafos 68 y 69 bien podrían eliminarse. El PSCO podía poner en duda leyes y normas si no eran justas; la cuestión era ante quién debían plantearse tales dudas. El orador recordó los principios contenidos en el artículo III, párrafo 1 del CTM, 2006, y la importancia de saber cuándo los derechos consagrados en dicho artículo estaban siendo vulnerados. Si el texto iba a modificarse, debería incluirse en el mismo la potestad del PSCO de examinar las leyes y normas nacionales y las equivalencias sustanciales.
- 82.** El experto del Gobierno de Francia dijo que en ese punto del debate era importante poner de relieve que el PSCO siempre tenía la responsabilidad de informar a su autoridad de cualquier deficiencia encontrada durante las inspecciones.
- 83.** La Secretaria General Adjunta señaló que todo Estado que hubiera ratificado el Convenio estaba obligado a aplicar sus disposiciones. Además, la Constitución de la OIT exigía a los Estados que informaran a los órganos de control de la OIT acerca de la aplicación del Convenio. En su informe anual, la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones había proporcionado información sobre los Estados que no estaban cumpliendo su obligación constitucional de entablar un diálogo con la Oficina sobre la aplicación de las normas internacionales del trabajo. La oradora señaló que uno de los convenios principales de la OIT establece la edad mínima de admisión al empleo en 14 años. Sin embargo, en virtud del CTM, 2006, dicha edad se eleva a 16 años. De conformidad con la regla 5.2.1, párrafo 3, del CTM, 2006, el PSCO podía limitar su inspección a la verificación de la DCLM. ¿Qué haría el PSCO si la DCLM hacía referencia a una edad mínima de 14 años y se encontraba a bordo a un niño de 14 años?
- 84.** El representante del MdE de París dijo que la circunstancia de encontrar a bordo a un niño de 14 años era sin duda un asunto de gravedad: no se permitiría al buque zarpar con tal tripulante a bordo, y el Estado del puerto entablaría conversaciones con el Estado del pabellón acerca de cómo resolver el asunto. El representante del Gobierno de Chipre hizo suyos esos comentarios y añadió que los PSCO en su país tenían como norma ignorar cualquier dispensa o exención establecida por los Estados del pabellón que pudiera contravenir el CTM, 2006. A ese respecto, recordó un caso en relación con los requisitos del Convenio STCW en el que se impidió a un capitán de 19 años de edad que prosiguiera su viaje a pesar de que poseía un certificado oficial de capitán expedido por su país de origen. Por otra parte, los buques chipriotas se habían enfrentado a decisiones ridículas por parte de los PSCO, que habían sido refrendadas por sus superiores. Por consiguiente, pedía que se aclarara de qué modo debían entenderse esos párrafos.
- 85.** La Reunión acordó establecer un grupo de trabajo para debatir los párrafos 66 a 69 de la Propuesta de pautas.
- 86.** Se formó un grupo de trabajo, dirigido por el representante del Gobierno de Noruega, en calidad de Vicepresidente del Grupo Gubernamental, con el fin de examinar y reformular los párrafos 66 a 70 del proyecto de pautas (documento MELCBS/2008).
- 87.** El representante del Gobierno de Noruega explicó que el grupo de trabajo había tratado de responder a todas las inquietudes expresadas durante las sesiones plenarias y deseaba presentar un nuevo texto claro y simple concebido de acuerdo con las necesidades de los PSCO. A ese respecto, se habían introducido cambios menores a los párrafos 66 y 67, manteniendo lo que la Reunión había acordado. Las principales modificaciones se habían

introducido en los párrafos 68 y 69. El tema central del párrafo 69 era ahora si el buque inspeccionado era conforme a la legislación nacional, según ésta se especificaba en la DCLM, parte I, o cumplía los requisitos específicos del CTM, 2006, en lugar de tratar sobre si la legislación nacional era o no conforme al CTM, 2006. En el párrafo se establecía el curso a seguir para determinar si debía procederse a una inspección más detallada. Tras comentar los cambios introducidos en el párrafo, el orador señaló que la intención del mismo era asegurarse de que el PSCO podía actuar rápida y eficazmente con el fin de evitar una demora indebida del buque. Indicó también que podría ser necesario hacer cambios en consecuencia en el párrafo 85.

88. El Vicepresidente armador dijo que el texto del grupo de trabajo respondía a las inquietudes que le había suscitado el proyecto original de la Oficina, que parecía situar al PSCO en la posición de juzgar la legislación nacional establecida en cumplimiento del CTM, 2006. Propuso que se examinaran las posibles mejoras que podían aportarse a su redacción.
89. El Vicepresidente de la gente de mar estaba a favor del texto del grupo de trabajo en términos generales, pero propuso que, con el fin de tener en cuenta los cambios acordados al párrafo 66 y asegurar la coherencia global de las pautas, se incluyeran las palabras «o en documentos a los que se hace referencia en el Certificado o en la DCLM o en otros elementos». La Reunión acordó aceptar esta modificación, así como los cambios consecuentes que exigía en el párrafo 85.
90. El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, dio su apoyo a la propuesta del grupo de trabajo, pero dijo que su Grupo tenía muchas preguntas acerca del significado preciso de una parte del texto. Propuso que el Comité de Redacción Técnico lo examinara. Concretamente debía considerarse la posibilidad de suprimir, en el inciso *d*), las palabras «y, cuando proceda» de la frase «la información facilitada por el capitán y, cuando proceda, por el Estado del pabellón», y modificar el comienzo de la última oración de dicho apartado para que dijera «En caso de que hagan falta clarificaciones...».
91. El experto del Gobierno de Francia estaba a favor del texto en términos generales, pero señaló que había ventajas en consultar a los Estados del pabellón en los primeros estadios de la inspección. Desde un punto de vista práctico, ello podría tomar mucho tiempo y provocar demoras.
92. La Reunión acordó enviar los nuevos párrafos 66 a 70 propuestos por el grupo de trabajo al Comité de Redacción Técnico, junto con las enmiendas arriba mencionadas, propuestas por el Grupo Gubernamental. Una propuesta de dicho Grupo de insertar la expresión «en caso contrario» al comienzo del nuevo párrafo 69, inciso *b*), no contó con el apoyo del Vicepresidente de la gente de mar.

Párrafo 71

93. De conformidad con el párrafo 57 y habida cuenta de los debates mantenidos, el Vicepresidente de la gente de mar propuso que se insertase «, mientras se estén formando una idea general» y que se suprimiese «a bordo del buque», para que el párrafo quedase del siguiente modo: «Motivos claros de otras partes». Podrían existir motivos claros para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a las disposiciones del Convenio; ello podría ocurrir, por ejemplo, durante los preparativos de las inspecciones (véanse las secciones 3.2.1 y 3.2.2 anteriores), las visitas para hacerse una idea general y las observaciones visuales (como en el párrafo 56 anterior), y durante la investigación de una queja (como en los párrafos 83 y 115 más adelante).

-
- 94.** El Vicepresidente armador estuvo de acuerdo con la inserción de «las visitas para hacerse una idea general», pero propuso que la supresión de «a bordo del buque» se discutiese durante el debate del párrafo 70. El Presidente convino en que la expresión «a bordo del buque» estaba muy relacionada con la discusión anterior.
- 95.** El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin enmiendas.

Párrafo 72

- 96.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso sustituir «la inspección debería tocar a su fin» por «no debería realizarse una inspección más detallada». El representante del MdE de París sugirió un fin de párrafo distinto, a saber, sustituir «la inspección debería tocar a su fin» por «la inspección debe limitarse al examen del Certificado y de la DCLM». La Reunión aceptó el texto del Grupo Gubernamental.
- 97.** El experto del Gobierno de Francia, hablando en nombre de los miembros de la Unión Europea, propuso insertar «o durante la investigación de una queja» después de «Convenio». Tras debates posteriores, la Secretaria General Adjunta explicó que el párrafo 71 enumeraba circunstancias que daban lugar a «motivos claros». El párrafo 72 debería incluir todos los elementos del párrafo 71. No obstante, señaló que el párrafo 83 se referiría a otra serie de cuestiones, que posiblemente darían lugar a otra serie de inspecciones. Se acordó que el texto del párrafo 72 debería examinarse detalladamente para determinar si era preciso redactarlo de nuevo. Al Vicepresidente de la gente de mar le pareció útil la explicación de la Secretaria General Adjunta, pero reservó el derecho de volver a debatir la cuestión más adelante.

Etapa 4. Determinación de si hay motivos fundados para creer que se ha cambiado el pabellón del buque, con el fin de sustraerlo al cumplimiento de las disposiciones del Convenio

Párrafo 73

- 98.** El Vicepresidente armador propuso la supresión de la segunda oración. Asimismo, consideraba que deberían proporcionarse orientaciones adicionales a los PSCO en relación con los tres elementos que tenían que verificar, y propuso que la última oración se modificase para decir: «El PSCO podría formarse una opinión acerca de la finalidad del cambio de pabellón leyendo el registro del cumplimiento en relación con las deficiencias importantes detectadas que no se hayan trasladado a los registros del nuevo pabellón, hablando con el representante del armador, que puede aportar explicaciones sobre los motivos del cambio de pabellón, y entrevistándose con las autoridades del anterior o anteriores pabellones, que pueden facilitar información sobre las dificultades que tuvo para velar por el cumplimiento.»
- 99.** Fundamentalmente por las mismas razones, el representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso que la última oración se sustituyese por el texto propuesto por el MdE de París en su presentación a la Reunión, a saber, «El PSCO podría formarse una opinión leyendo los registros del buque relativos al cumplimiento. Toda deficiencia importante detectada que no se haya trasladado a los registros de los nuevos pabellones (por ejemplo, si un certificado provisional sigue en vigor) puede constituir motivos fundados. El Estado del anterior pabellón puede facilitar información sobre las dificultades que tuvo para exigir el cumplimiento. El representante de los armadores tal vez pueda informar al PSCO acerca de los motivos legítimos que justifican el cambio de pabellón, cuando la finalidad no sea sustraerse al cumplimiento.»

-
- 100.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo siempre y cuando las palabras «puede facilitar información sobre las dificultades» se sustituyesen por «puede facilitar información que incluya datos sobre las dificultades». La Reunión convino en insertar texto a tenor de las propuestas de los expertos armadores y del MdE de París, e incluyendo la propuesta de los expertos de la gente de mar.
- 101.** La Reunión también decidió que la expresión «motivos fundados» en la primera oración estuviese en negrita, al igual que el principio de la cuarta oración, a saber, «Deberán existir <motivos fundados>, en lugar de <motivos claros>», y destacar así su importancia.
- 102.** El Comité de Redacción Técnico modificó asimismo la última oración del párrafo 73, que rezaba en principio «El PSCO podría formarse una opinión acerca de la finalidad del cambio de pabellón, leyendo los registros del buque relativos al cumplimiento», para que dijera: «El PSCO podría formarse una opinión acerca de la finalidad del cambio de pabellón examinando cualquier informe de inspección pertinente», con el fin de reflejar mejor el texto del CTM, 2006. La propuesta fue aceptada.

Párrafo 74

- 103.** A raíz de los cambios llevados a cabo, la Reunión convino en modificar la frase «la inspección deberá tocar a su fin» para ajustarla al texto acordado para el párrafo 72. Una vez más, se acordó poner «motivos fundados» en negrita.

Etapas 5. Determinación de la necesidad de realizar
o no una inspección más detallada

Párrafo 75

- 104.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso modificar la segunda oración para evitar la palabra «obligatoria», sustituyendo «Una inspección más detallada es obligatoria» por «Deberá realizarse una inspección más detallada». La Reunión estuvo de acuerdo.

Párrafo 76

- 105.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso la supresión de «inmediatamente» de la primera oración, puesto que consideraba que en muchos casos, sería poco factible informar al capitán de inmediato. En su lugar, el Vicepresidente armador propuso sustituir «inmediatamente» por «a la mayor brevedad». La Reunión estuvo de acuerdo.

3.3. Procedimiento para las inspecciones iniciadas tras la recepción de la queja

Párrafo 78

- 106.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, dijo que no se había alcanzado ningún consenso para suprimir «un registro de la fecha y hora en el que se hubiese recibido la queja» por «un registro de la queja», a tenor de la propuesta del MdE de París en su presentación a la Reunión, dado que algunos participantes gubernamentales habían preferido mantener el elemento temporal. La Reunión decidió adoptar el párrafo en su versión inicial.

Párrafo 79

- 107.** El Vicepresidente de la gente de mar propuso que la última oración se pusiese en negrita para subrayar su importancia. Así se convino.

Párrafo 80

- 108.** El Vicepresidente de la gente de mar, si bien reconocía que en el texto de la norma A5.2.2, párrafo 7, se consideraba que existía un principio jurídico general que preveía, por razones de derecho al proceso debido, un trato de confidencialidad para toda persona que presentase una queja, ya fuesen marinos u otras partes, como organizaciones de asistencia, trabajadores portuarios o prácticos. Instó a la Reunión a modificar el párrafo para ampliar la confidencialidad a las personas o entidades que no fuesen gente de mar, por ejemplo, incluyendo el texto del punto 2.6.4 de la Resolución de la OMI A.787 19) («En el caso de que se haya iniciado una inspección como resultado de un informe o queja, especialmente si proviene de un miembro de la tripulación, no se revelará la fuente de la información»). Se deberá promover que las terceras partes que tengan acceso al buque y deseen informar de una violación de derechos de la gente de mar a las autoridades de control del Estado del puerto presenten la queja correspondiente y puedan hacerlo confidencialmente.

- 109.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, declaró que, inicialmente, los gobiernos habían preferido utilizar el texto de la norma A.5.2.2, párrafo 7. El Vicepresidente armador insistió en la importancia de la confidencialidad de las quejas, así como en la responsabilidad que incumbía al PSCO de respetar dicha confidencialidad, y sugirió añadir «u otras partes que puedan estar incluidas en virtud de la legislación nacional» después de «gente de mar», para dar cabida a las inquietudes de la gente de mar y seguir en conformidad con el CTM, 2006. Algunos participantes gubernamentales compartieron y apoyaron la posición de los expertos de la gente de mar, ya que eran del parecer que, dada la definición de «queja» que contenía la norma A.5.2.1, párrafo 3, la ampliación de la confidencialidad a otras partes no iría más allá del CTM, 2006. El representante del Gobierno de Filipinas consideraba que ya existían mecanismos relacionados con la confidencialidad en los Estados del pabellón, y que éstos podrían ampliarse a los Estados del puerto; también señaló que las disposiciones que sobre el particular contenía el MdE de Tokio ya prevenían la cuestión de la confidencialidad.

- 110.** Dado el acuerdo alcanzado en el sentido de que, en principio, la confidencialidad no debería aplicarse únicamente a la gente de mar, se decidió que el Comité de Redacción Técnico reformulase el breve párrafo basándose en el mayor alcance de aplicación de la norma A.5.2.1, párrafo 3.

- 111.** La experta de los Estados Unidos, hablando en calidad de Presidente del Comité de Redacción Técnico, explicó, al presentar a la plenaria el texto propuesto por el Comité, que éste había seguido las instrucciones que la primera le había dado, entendiendo que debía intentar que en el texto quedara reflejada la gama de los posibles querellantes en virtud de la norma A5.2.1, párrafo 3. El texto propuesto por el Comité fue el siguiente:

Deben tomarse las medidas adecuadas para preservar la confidencialidad de las quejas presentadas por un marino, una organización profesional, una asociación, un sindicato o, en general, cualquier persona a quien concierna la seguridad del buque, así como los riesgos para la seguridad o la salud de la gente de mar que trabaja a bordo. De conformidad con la legislación nacional, los registros que mantenga la autoridad del Estado del puerto deberán ser confidenciales.

- 112.** El Vicepresidente armador, apoyado por los representantes de los Gobiernos de Dinamarca, Malasia y Suecia, dijo que no podía aceptar ese nuevo texto, y prefería que se mantuviera el original redactado por la Oficina (en el párrafo 80 del documento

MELCBS/2008), con un único cambio: sustituir en dicho texto la palabra «debería» por «deberá».

- 113.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que su Grupo prefería el texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico al original. El representante del Gobierno de los Países Bajos dijo que su delegación podía aceptar que se mantuviera el texto original de la Oficina (tal como figuraba en el párrafo 80 del documento MELCBS/2008), pero deseaba añadir las palabras «cualquier persona a quien concierna la seguridad del buque», mientras que el experto del Gobierno de Francia dijo que si la Reunión adoptaba el texto original de la Oficina, preferiría que se suprimiera «Salvo una indicación en sentido contrario del querellante».
- 114.** El Vicepresidente armador recordó que, en virtud de la norma A5.2.2, párrafo 7, que era pertinente para el párrafo que se examinaba, debían «tomarse medidas apropiadas para asegurar el carácter confidencial de las quejas presentadas por la gente de mar». Los demás posibles querellantes incluidos en el nuevo texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico se habían extraído de la lista que figuraba en la norma A5.2.1, párrafo 3. Se trataba de una ampliación de las disposiciones del CTM, 2006 y, por consiguiente, su Grupo no podía estar a favor. El orador tampoco podía dar su apoyo a la contrapropuesta del Vicepresidente de la gente de mar de utilizar el texto original de la Oficina pero añadiendo la nueva oración siguiente: «Ello se aplicará también cuando otros querellantes soliciten confidencialidad».
- 115.** El representante del Gobierno de las Bahamas, apoyado por otros representantes gubernamentales, propuso que simplemente se tomara el texto de la norma A5.2.2, párrafo 7.
- 116.** El experto del Gobierno del Brasil estaba a favor de la propuesta formulada por el representante del Gobierno de las Bahamas, pero proponía que se mantuviera la oración «De conformidad con la legislación nacional, los registros que mantenga la autoridad del Estado del puerto deberán ser confidenciales». El experto del Gobierno de Francia apoyaba la propuesta del experto del Gobierno de las Bahamas, y añadió que, en los casos en que una queja presentada por un marino fuera transmitida a la autoridad competente por medio de su sindicato, la confidencialidad debía continuar aplicándose en relación con dicho marino. Recordó que había otros convenios que trataban cuestiones similares y que las autoridades de muchos Estados del puerto ya aplicaban el concepto de confidencialidad.
- 117.** El Vicepresidente de la gente de mar y el Vicepresidente armador apoyaron la propuesta del representante del Gobierno de las Bahamas, y propusieron que se añadiera la referencia «(norma A2.2, párrafo 7)» y que todo el texto figurara en negritas. La Reunión aceptó dichas propuestas.
- 118.** Tras ese intercambio, el Vicepresidente de la gente de mar se reconoció horrorizado por el hecho de que los principios generales de confidencialidad, tan alabados por la Secretaría, no se hubieran extendido a otros, fuera de la gente de mar, y lamentó que la Reunión no hubiera aprovechado la oportunidad de armonizar el CTM, 2006, con el régimen de la Organización Marítima Internacional.
- 119.** Por otro lado, en un texto presentado por escrito, los expertos de la gente de mar manifestaron su más profundo desengaño por la decisión adoptada en relación con el párrafo 80, que pasaba totalmente por alto la valiosa opinión jurídica emitida por la Oficina en el sentido de que la confidencialidad de los querellantes estaba garantizada en virtud de los principios generales que rigen en la OIT, y con ella en todos los Estados Miembros. La decisión hacía caso omiso del preámbulo y de los artículos clave del CTM, 2006. Los expertos de la gente de mar consideraban que esta posición de los expertos armadores de vetar cualquier texto de compromiso obedecía a que consideraban aceptable que

organizaciones como las sociedades misioneras y los sindicatos, y lo que es aún más importante, personas como los prácticos, tuviesen que hacer frente a la intimidación, asegurándose así de que no presentaban quejas. Esto sólo podía considerarse un ataque a la protección de los derechos fundamentales de la gente de mar.

Capítulo 4. Inspección más detallada de las condiciones del trabajo marítimo a bordo de los buques

120. Con el fin de contribuir a garantizar la complementariedad de las inspecciones para el control por el Estado del pabellón y por el Estado del puerto en virtud del CTM, 2006, la Reunión había utilizado como base para sus debates sobre el capítulo 4 el documento MELCBS/2008/6, que reflejaba los cambios a las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del CTM, 2006, que habían sido adoptadas la semana precedente por la Reunión tripartita de expertos para la adopción de pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

4.1. Nota general

Párrafo 84

121. El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, pidió que se suprimiera «Sin embargo,» en el párrafo 84, ya que daba una falsa impresión del texto que venía a continuación. La Reunión aceptó la propuesta.

Párrafo 85

122. Se señaló que podría haber cambios que aportar al párrafo que se examinaba como consecuencia de las enmiendas introducidas en el párrafo 45. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más debate.

Párrafo 87

123. El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso que «la efectuada en el Estado del pabellón» debía sustituirse por «la efectuada por el Estado del pabellón». Creía que «concentrarse en dos o tres» debía sustituirse por «concentrarse en varias». La Reunión aceptó estas enmiendas.

124. El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso que se suprimiera lo siguiente en las tres primeras líneas del párrafo 87: «en que está claro que incumplen la normativa», «o tratándose de los aspectos» y «de un buque». El párrafo tendría que volver a ser redactado para adaptar el texto restante. El Vicepresidente armador dijo que «ya tienen motivos claros» debía mantenerse, ya que era una frase fundamental. El Vicepresidente de la gente de mar se reservó su opinión hasta que pudiera ver el texto procedente del Comité de Redacción Técnico.

125. El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, deseaba suprimir también «con miras a determinar si el Estado del pabellón realizó las inspecciones del buque, si puede confiarse en las mismas, y si las medidas adoptadas por el armador para garantizar el cumplimiento continuo son adecuadas y se aplican adecuadamente», ya que ello no era responsabilidad del funcionario del Estado del puerto. El Vicepresidente armador reconoció que sería difícil para el PSCO comprobar si los requisitos del Convenio habían quedado adecuadamente reflejados en los adoptados por el Estado del pabellón. Sin embargo, el PSCO tendría su opinión acerca de si los requisitos del Convenio se estaban cumpliendo en el buque en ese momento. El PSCO

podía verificar, dentro de su examen básico, si se habían realizado las inspecciones pertinentes. El Vicepresidente de la gente de mar creía que había muchos Estados del pabellón que no deberían serlo. El texto era adecuado para dichos Estados y él esperaba que el CTM, 2006 eliminara a algunos de ellos. No estaba a favor de modificar el texto. El representante del Gobierno de Malasia comprendía el punto de vista de la gente de mar, pero no estaba de acuerdo con que el PSCO auditará las inspecciones del Estado del pabellón. Estaba en contra de que ello se mantuviera en el párrafo 87 y pidió que se suprimieran las palabras «si puede confiarse en las mismas». La Reunión acordó suprimir únicamente las palabras «si puede confiarse en las mismas». El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más debate. Además, se insertó un nuevo párrafo para definir los límites del mandato del PSCO en lo relativo a las medidas de cumplimiento al final del apartado 4.1, párrafo que fue adoptado con un cambio de menor importancia, consistente en la introducción de una frase que cubriera todas las referencias a las leyes o normativas nacionales a lo largo de las pautas.

4.2. Requisitos básicos; fuentes de información; ejemplos de deficiencias o de incumplimientos

126. La Reunión decidió que en los títulos de las reglas en esta parte de las pautas se incluyeran referencias específicas a los elementos enumerados en el anexo A5-III del CTM, 2006. Ello facilitaría la labor del PSCO. Además, el representante del Gobierno de los Estados Unidos de América, hablando en calidad de Presidente del Comité de Redacción Técnico, señaló que no se habían incluido de forma sistemática referencias a los requisitos del CTM, 2006 en los «Requisitos básicos», y que era necesario armonizar el texto a ese respecto. El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, dijo que sería útil para el PSCO incluir también referencias a los requisitos del CTM, 2006 en los «Ejemplos de deficiencias» a lo largo del texto. El Vicepresidente armador estaba de acuerdo, pero los expertos de la gente de mar rechazaron la propuesta considerando que, en lo que concernía a los asuntos sociales, esas referencias se traducirían en una simplificación excesiva, ya que no tenían en cuenta la gravedad o la recurrencia de la deficiencia. Además, el ejercicio resultaría difícil y confuso, pues en algunos casos habría que proporcionar referencias múltiples. Observando la falta de consenso, el Vicepresidente armador recordó a los presentes que los gobiernos podrían incluir referencias a la hora de elaborar sus propias pautas para el Estado del puerto. La Reunión decidió añadir referencias a los «Requisitos básicos» pero no a los «Ejemplos de deficiencias».

Regla 1.2 – Certificado médico

Requisitos básicos

127. El Vicepresidente armador señaló que los certificados médicos podían expirar durante un viaje y que la norma A1.2, párrafo 9, del CTM, 2006 permitía que siguieran considerándose válidos hasta la llegada al próximo puerto. Propuso que se añadiera un nuevo punto al final de la lista con el siguiente texto: «Si un certificado expira durante el viaje, continuará siendo válido hasta la llegada al próximo puerto en el que pueda obtenerse otro certificado». El Vicepresidente de la gente de mar no veía problema si el texto se ajustaba a la norma A1.2 del CTM, 2006. La Reunión adoptó esa propuesta. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico, que, entre otras cosas, incorporaba el texto de la norma A1.2, párrafos 8 y 9 en una nota, con el fin de reflejar con exactitud los diferentes casos que podían darse, fue adoptado sin más debate.

128. El representante del Gobierno de Argelia pidió que se añadiera «como mínimo» en el segundo punto, de forma que dijera: «deben ser expedidos como mínimo», en consonancia con la norma A1.2, párrafo 10. La Reunión adoptó esa propuesta.

Fuentes de información

- 129.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, se remitió al último punto, relativo a «la lista de los médicos debidamente calificados del Estado del pabellón», en caso de existir. El orador creía que la mayoría de los Estados del pabellón no disponía de una lista de médicos debidamente calificados. Muchos de estos Estados reconocerían certificados expedidos en otros países, por lo que la lista de médicos del país no sería útil para el PSCO. En su opinión, el punto debería suprimirse.
- 130.** El Vicepresidente armador pensaba que, en el debate precedente sobre las pautas para el Estado del pabellón, los gobiernos habían afirmado tener ese tipo de listas. La representante del Gobierno de los Estados Unidos dijo que en ocasiones la lista podía poseerla una autoridad diferente, no necesariamente el Estado del pabellón. Propuso que se modificara la oración para que dijera: «la lista de los médicos debidamente reconocidos, en caso de existir».
- 131.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que aceptaría que se utilizara el texto acordado la semana precedente. El representante del Gobierno de las Islas Marshall, apoyado por la representante del Gobierno de los Estados Unidos y por el Vicepresidente de la gente de mar, señaló que el texto que tenía ante sí la Reunión no era el que había sido adoptado la semana precedente. La Reunión acordó que el Comité de Redacción Técnico examinara el asunto para garantizar la coherencia entre los dos conjuntos de pautas. El Vicepresidente armador observó que, durante el presente y otros debates, los términos «Estado del pabellón» y «autoridad competente» se habían utilizado para hacer referencia a la responsabilidad del Estado del pabellón en virtud al CTM, 2006, y pidió al Comité de Redacción Técnico que tuviera esto presente en su labor, con el fin de garantizar la coherencia y evitar confusiones.
- 132.** La representante del Gobierno del Reino Unido pensaba, respecto del tercer punto, que debía añadirse «cuando proceda» después de «certificados de percepción de los colores», en consonancia con las pautas para el Estado del pabellón. La Reunión estuvo de acuerdo. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico, en el que, entre otras cosas, se suprimía el punto relativo a la lista de los médicos calificados, fue adoptado sin más debate.

Ejemplos de deficiencias

- 133.** El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más discusión.

Regla 1.3 – Formación y calificaciones

Fuentes de información

- 134.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, consideraba que, en el tercer punto, debería sustituirse «la legislación nacional» por «los convenios internacionales», puesto que era altamente improbable que un PSCO estuviese familiarizado con la legislación nacional. Entendía que la parte I de la DCLM incluiría la legislación nacional para demostrar que la administración acataba el CTM, 2006, y no cualquier ley adicional ajena al Convenio. La parte II de la DCLM debería incluir el modo en que el armador obraba de acuerdo con el Convenio.
- 135.** A solicitud del Vicepresidente de la gente de mar, la Oficina aclaró que los requisitos nacionales para las calificaciones figurarían en la parte I de la DCLM. Por consiguiente, el Vicepresidente de la gente de mar consideró que el texto podía dejarse sin cambios. El Vicepresidente armador no tenía una opinión firme al respecto.

-
- 136.** La Secretaria General Adjunta dijo que las pautas para el control por el Estado del puerto contenían una serie de referencias a la legislación nacional. El Comité de Redacción Técnico podía redactar el texto que se insertaría en la Nota general al principio del capítulo 4 para explicar la cuestión del control por el Estado del puerto en relación con la legislación nacional. No era competencia del PSCO el aplicar la legislación nacional, sino inspeccionar el cumplimiento del CTM, 2006. En aquellos casos en que la legislación nacional se revelaba superior a los requisitos del Convenio, no correspondía al PSCO el hacer cumplir el requisito nacional. Le preocupaba que la inclusión de una referencia a «convenios internacionales» pudiese dar la impresión equivocada de que, con arreglo a las presentes pautas, los Estados tenían obligaciones en relación con convenios internacionales que no habían ratificado.
- 137.** El representante del Gobierno de las Bahamas dijo que sería de utilidad examinar el ejemplo de DCLM que figuraba en el anexo A-5II del Convenio. No había indicación de que pudiesen rebajarse las leyes que exigían más que el Convenio.
- 138.** La Reunión convino en sustituir «la legislación nacional» por «el CTM, 2006».

Ejemplos de deficiencias

- 139.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, sugirió añadir otro punto, a saber, «No se tienen las dispensas válidas expedidas con arreglo al STCW.». La Reunión estuvo de acuerdo. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico, que dejaba claro que no todos los buques se beneficiaban de dispensas, fue adoptado sin más discusión.

Regla 1.4 – Contratación y colocación

- 140.** Tras una pregunta para dilucidar por qué el texto sobre contratación y colocación no era exactamente el mismo que el correspondiente a las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón (documento MEFS/2008/8), un representante de la Oficina respondió que si bien el capítulo 4 de las pautas para el control por el Estado del puerto se basaban en el capítulo 3 de las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón, éstas se habían adaptado al contexto del Estado del puerto. El capítulo 4 de las pautas objeto de debate en la presente Reunión se limitaba a las 14 áreas sujetas a inspección por el PSCO, por lo que sólo podía abordar los servicios de contratación y colocación privados, mientras que las pautas para el Estado del pabellón contenían orientaciones tanto sobre agencias privadas como públicas.

Fuentes de información

- 141.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso suprimir el primer punto. A su juicio, resultaría difícil para los Estados del puerto comprobar los sitios web nacionales de los Estados del pabellón, puesto que estarían en los idiomas nacionales respectivos y, en los casos de buques con tripulaciones multinacionales, se referirían a los sitios web de los Estados de origen de la mano de obra (también en sus idiomas respectivos). El Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar consideraron que la información incluida en los sitios web podría ser de utilidad, por lo que debería mantenerse el punto como una posible fuente de información. La Reunión estuvo de acuerdo en conservar el punto, aunque sustituyendo «del Estados del pabellón» por «de las autoridades competentes», a tenor del texto utilizado en las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón (documento MEFS/2008/8).
- 142.** Se reconoció que el texto del segundo punto reflejaba con precisión el debate celebrado en la Reunión para adoptar las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en

relación con la responsabilidad de éste en el caso de la gente de mar contratada a través de un servicio de contratación y colocación con sede en un Estado que no fuese parte del CTM, 2006. No obstante, la Reunión consideró que debería redactarse el texto con mayor claridad. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más discusión.

Regla 2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar

- 143.** La Reunión decidió que, en aras de una mayor coherencia, la frase «(u otras pruebas de acuerdos contractuales o similares)» que figuraba al final del primer punto de los «Requisitos básicos» también debería repetirse en el primer punto de las «Fuentes de información» y en el primer punto de los «Ejemplos de deficiencias».

Regla 2.2 – Salarios

- 144.** El representante del Gobierno de Noruega propuso la inserción de la siguiente nota al pie en el título: «En el marco de la responsabilidad del Estado del puerto, la resolución de las quejas relacionadas con los salarios puede no ser competencia del PSCO, pero éste debería, como mínimo, poder reunir pruebas y asegurarse de que la cuestión se transmite a la autoridad competente correspondiente en tierra». Dicha nota abordaría la cuestión de que en muchos países los PSCO no tenían la autoridad o el mandato para atender quejas sobre los salarios.
- 145.** Partiendo de la base que el mismo problema podía aplicarse a muchas áreas, el Vicepresidente armador se preguntó si no sería más útil incluir unas orientaciones generales sobre la cuestión de los PSCO cuando no tuviesen competencia para abordar determinados asuntos. La Secretaria General Adjunta de la Reunión, dijo que el CTM, 2006 se planteaba en diversos ámbitos e implicaba a muchos ministerios y autoridades competentes. En cuanto a determinadas cuestiones relativas a la aplicación, era necesario contar con conocimientos especializados específicos. En principio, si se aceptase la propuesta, tales orientaciones deberían más bien formar parte de la «Nota general». El Vicepresidente armador observó que, dada la multitud de partes interesadas, la privacidad y la confidencialidad eran de vital importancia, especialmente respecto de las quejas sobre los salarios.
- 146.** El Vicepresidente de la gente de mar, refiriéndose al párrafo 41 del capítulo 3, dijo que le horrorizaba que se diese a entender que, en el caso de una queja grave relacionada con los salarios, el PSCO no tuviese competencia para atenderla, y tuviese que limitarse a reunir pruebas y dejar que el buque zarpase. El pago de los salarios figuraba en el anexo A5-III y era un elemento a tomar en cuenta. Era preciso que los PSCO recibiesen formación para poder realizar inspecciones con arreglo al CTM, 2006. Los sindicatos de gente de mar ganaban cada año pleitos por millones de dólares en concepto de atrasos en el pago de salarios, y querían colaborar con los PSCO para identificar los buques en los que trabajaba gente de mar a la que no se pagaba con arreglo a sus acuerdos de empleo.

- 147.** Al no contar con apoyo, el representante del Gobierno de Noruega retiró su propuesta.

Regla 2.3 – Horas de trabajo y horas de descanso

Requisitos básicos

- 148.** El Vicepresidente de la gente de mar propuso la supresión del cuarto punto de los «Requisitos básicos», relativo a la fatiga, ya que a su juicio era aplicable para el Estado del pabellón, pero no era pertinente en el contexto de las pautas para los PSCO. El Vicepresidente de la gente de mar opinó que la fatiga era una cuestión importante a la que

los PSCO debían prestar especial atención durante la inspección. La propuesta no fue aceptada.

- 149.** El Vicepresidente de la gente de mar propuso que el texto de los párrafos 7 y 8 de la norma A.2.3 del CTM, 2006 se incorporase al tercer asterisco, dado que las disposiciones relativas a los ejercicios de lucha contra incendios y de salvamento y otros ejercicios similares, así como las situaciones en las que los marinos debían permanecer en situación de disponibilidad, serían un punto de referencia importante para los PSCO. La Reunión estuvo de acuerdo.

Fuentes de información

- 150.** La propuesta de suprimir el quinto punto relativo a la fatiga también fue rechazada.

Ejemplos de deficiencias

- 151.** La Reunión decidió que debería suprimirse «y del descanso» del último punto, ya que era evidente que los límites de descanso no podían excederse.
- 152.** El representante de la Organización Marítima Internacional, apoyado por el representante del Gobierno de Malasia, sugirió que se añadiese texto en el sentido de que el PSCO debería tomar en consideración todo signo de fatiga causada por la propia inspección. La propuesta no fue aceptada. A pesar de la falta de apoyo, el orador quiso hacer hincapié en la importancia de las inspecciones múltiples como factor que podía contribuir a la fatiga de la tripulación. Confiaba en que, en el futuro, las conclusiones de los PSCO ayudarían a avanzar en la cuestión pendiente del mutuo reconocimiento de las inspecciones realizadas por muchos regímenes de control por el Estado del puerto. Así se evitarían muchas reinspecciones de buques que habían demostrado cumplir plenamente los requisitos y que no contaban con ninguna queja en su historial. El representante del Gobierno de Malasia apoyó las observaciones del representante de la Organización Marítima Internacional.

Regla 2.7 – Niveles de dotación

Requisitos básicos

- 153.** El Vicepresidente armador observó que el texto «Deberá contarse con un número suficiente de marinos empleados a bordo» era distinto del que aparecía en la regla 2.7 del CTM, 2006, que establecía que «Los Miembros deberán exigir que todos los buques que enarbolan su pabellón cuenten a bordo con un número suficiente de marinos» Insistió en la responsabilidad que incumbía al Estado del pabellón de garantizar que los buques contaban con un número suficiente de marinos a bordo.
- 154.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso que se reformulase el texto del segundo punto para reflejar que los buques debían, como mínimo, cumplir los niveles de dotación que figuraban en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad, y evitar así situaciones en las que podían achacarse deficiencias a los buques por contar con más gente de mar a bordo que la que figuraba en el documento arriba mencionado. El representante del Gobierno de Suecia recordó a la Reunión que la misma redacción ambigua se había utilizado en las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón (documento MEFS/2008). El Vicepresidente de la gente de mar apoyó la propuesta recordando que, durante el debate de la Reunión sobre el párrafo 98 en el capítulo 5 de la propuesta de pautas, se había acordado que los niveles de dotación no sólo debían ajustarse al documento relativo a la dotación mínima de seguridad, sino que también debían cumplir los requisitos del CTM, 2006, por lo que quizás el número mínimo requerido podía ser mayor. El representante del Gobierno de Grecia se mostró preocupado, si se aceptaba el cambio, las pautas para los PSCO se

alejarían de las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón, lo que equivaldría a que el Estado del puerto haría cumplir un requisito en el lugar de hacerlo el Estado del pabellón. La Secretaria General Adjunta de la Reunión señaló que el texto de las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón (documento MEFS/2008) ya estaba adoptado y no podía modificarse. Si bien sería coherente mantener un texto idéntico para las pautas para el control por el Estado del puerto, la Reunión podía introducir cambios cuando fuese necesario. A pesar de la divergencia resultante, la Reunión consideró que procedía redactar de nuevo el punto.

Ejemplos de deficiencias

- 155.** A raíz de los cambios acordados y por las razones arriba mencionadas se decidió reformular el texto del primer punto para evitar la ambigüedad.

Regla 4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra

- 156.** El Vicepresidente armador, refiriéndose a la regla 4.1, párrafo 3 del CTM, 2006, propuso añadir un nuevo punto a los Requisitos básicos, a saber, «La gente de mar a bordo de un buque que necesite atención médica inmediata debería tener acceso a instalaciones médicas en tierra». También propuso que, en los Ejemplos de deficiencias se añadiese un nuevo punto, a tenor de «A la gente de mar no se le permite bajar a tierra para recibir atención médica». Varios participantes gubernamentales se opusieron, alegando que el ejemplo de deficiencia presentado no era apropiado, puesto que constituía una deficiencia del Estado del puerto y no del buque objeto de inspección por el PSCO. No obstante, se consideraba que el punto era relevante y válido, puesto que en efecto se daban infracciones en las que no se permitía a la gente de mar el acceso a las instalaciones médicas del Estado del puerto. Por consiguiente, la Reunión decidió que el Comité de Redacción Técnico examinase dónde era más adecuado situar el texto nuevo sobre la responsabilidad del Estado del puerto, para señalarlo a la atención del PSCO. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico, incluido el nuevo texto situado en una Nota en los «Requisitos básicos», fue adoptado sin más discusión.

Regla 4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes

Fuentes de información

- 157.** En el octavo punto, la Reunión decidió incluir texto que indicara que podía no haber pruebas disponibles. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más discusión.

Capítulo 5. Acciones que habrán de emprender los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto cuando encuentren deficiencias o faltas de conformidad

5.1. Acciones que habrán de considerarse cuando se encuentren deficiencias

Párrafo 88

- 158.** De conformidad con la Reunión tripartita de expertos para la adopción de pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, la Reunión decidió suprimir los organigramas propuestos, rehacerlos e incluirlos en materiales de formación que estaba preparando la OIT. Por consiguiente, el texto

propuesto por el Comité de Redacción Técnico suprimiendo la referencia a los organigramas fue adoptado sin más discusión.

Párrafo 89

- 159.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, dijo que su Grupo había examinado si todas las deficiencias señaladas por el PSCO debían incluir una referencia las reglas y normas correspondientes del CTM, 2006. Algunos gobiernos pensaban que sí, pero muchos otros creían que ello supondría una carga excesiva para el PSCO. Como Grupo, los gobiernos proponían, por consiguiente, que se insertara un texto nuevo dentro del párrafo 89 o en un nuevo párrafo, donde fuera adecuado dentro del apartado «Etapa 1. Notificación de cualquier deficiencia». En dicho nuevo texto se establecería que, en caso de notificación de deficiencias conducentes a la inmovilización de un buque, el PSCO debería incluir en su informe la referencia a las disposiciones correspondientes del CTM, 2006.
- 160.** El representante del Gobierno de Dinamarca dijo que prefería que se incluyeran dichas referencias en el caso de todas las deficiencias, ya que ello constituía una buena práctica y un historial de deficiencias previas que podría ser útil a la hora de determinar si debía o no realizarse una inspección más detallada, tal como se establecía en la etapa 5 del procedimiento especificado en el punto 3.2.5.
- 161.** El Vicepresidente armador reconoció la importancia de que se dispusiera de información sobre las violaciones del CTM, 2006, ocurridas, tal como había mencionado el representante del Gobierno de Dinamarca. Consideraba que la repercusión que ello tendría en la carga de trabajo del PSCO no sería un problema grave, ya que se esperaba dotarles de los recursos adecuados para que pudieran llevar a cabo las inspecciones que se requerían en virtud del CTM, 2006.
- 162.** El Vicepresidente de la gente de mar temía que tal exigencia limitara la potestad del PSCO de emitir juicios profesionales. El PSCO tenía que tener en cuenta una serie de factores a la hora de decidir si debía o no inmovilizar un buque. El orador consideraba que la propuesta podía representar una traba al ejercicio efectivo de las funciones del PSCO, y por consiguiente, estaba en contra.
- 163.** El representante del Gobierno de Sudáfrica señaló que el formulario normalizado del informe sobre el control por el Estado del puerto preveía la posibilidad de proporcionar las correspondientes referencias a las disposiciones de los convenios de todas las deficiencias enumeradas, pero esa práctica debía exigirse únicamente para las que implicaban la inmovilización del buque.
- 164.** El representante de la Organización Marítima Internacional añadió que era normal que el PSCO tuviera que justificar sus decisiones con referencias a las disposiciones pertinentes del Convenio correspondiente. Sin embargo, era asimismo importante tener presente la carga de trabajo del PSCO, como había mencionado el Vicepresidente de la gente de mar. Propuso que la propuesta se integrara en el punto 5.7, «Acciones que deberán emprenderse si no se autoriza la navegación del buque».
- 165.** La Secretaria General Adjunta dijo que el CTM, 2006 no exigía específicamente que todas las deficiencias fueran vinculadas a una de sus reglas o normas. Señaló la dificultad de identificar la referencia que podía corresponder a cada deficiencia detectada en un buque que hubiera sido inmovilizado.
- 166.** El representante del Gobierno de Grecia observó además que la propuesta no añadía nada a las pautas tal como estaban redactadas, ya que el párrafo 98 ya implicaba que las deficiencias debían ser vinculadas a las reglas y normas del CTM, 2006.

-
- 167.** En consecuencia, la Reunión decidió no adoptar el texto propuesto por el Grupo Gubernamental.

Párrafo 90

- 168.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso suprimir la segunda oración del párrafo 89, consideraba que era redundante, ya que quedaba claro que un buque bien organizado no presentaría deficiencias. El Vicepresidente armador prefería mantener el texto. El PSCO no sólo dirigiría la inspección en relación con la documentación facilitada, sino que también se valdría de su experiencia durante la misma. El Vicepresidente de la gente de mar también prefería mantenerlo. El representante del MdE de París propuso suprimir «Deficiencias importantes vinculadas con su naturaleza, cantidad o recurrencia», lo que no fue aceptado por la Reunión, conservándose el texto de la Oficina.
- 169.** El representante del Gobierno de Grecia, apoyado por el experto del Gobierno de Sudáfrica y el representante del Gobierno de Malasia, recordó los debates de la Reunión que se había celebrado la semana anterior sobre las pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón, y dijo que era del parecer que, si un servicio privado de contratación y colocación había cometido una equivocación, la rectificación no debería ser a costa del marino. Propuso insertar un texto a tal respecto en los párrafos 89 ó 90, o en otro lugar que se considerase adecuado. El experto del Gobierno de Filipinas, apoyado por el experto del Gobierno de Francia, estuvo de acuerdo con la opinión expresada por el representante del Gobierno de Grecia, e hizo hincapié en que la inserción de un texto de tales características no debería considerarse como un aliciente para que los servicios privados de contratación y colocación de países no ratificantes no respetasen la legalidad. El Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar también apoyaron la enmienda propuesta por el representante del Gobierno de Grecia. El texto adoptado por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más discusión.

Párrafo 95

- 170.** El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más discusión.

Párrafo 96

- 171.** El Vicepresidente de la gente de mar entendía que según este párrafo, si un buque con deficiencias contaba con un plan dirigido a rectificarlas, se le permitía navegar, aunque se tratase de deficiencias graves o perjudiciales. Si bien la decisión podía dejarse claramente al criterio profesional del PSCO, propuso que cambiar la formulación para aclarar que, en casos graves, la autorización de zarpar no se concediese, aunque se hubiese acordado un plan de rectificación. Propuso añadir una oración nueva del tenor siguiente: «Esta claro que algunas faltas de conformidad son tan graves o perjudiciales que requieren medidas correctivas inmediatas y el PSCO debería valerse de su criterio profesional para determinar si a un buque debería permitírsele zarpar antes de que las faltas de conformidad hayan sido corregidas, independientemente de si existe una propuesta o plan para rectificarlas.
- 172.** Para el Vicepresidente armador, según el párrafo 96 la autoridad recaía por completo en el PSCO, por lo que a un buque sólo se le autorizaría a zarpar una vez el PSCO hubiese aceptado su plan de rectificación. Si bien en principio estaba de acuerdo con la propuesta del Vicepresidente de la gente de mar, señaló que en el caso de detección de una falta de conformidad, todas las partes implicadas debían reunirse y encontrar una solución. La decisión final quedaba en manos del PSCO. Propuso reformular el párrafo.
- 173.** El representante del Gobierno de las Bahamas recordó que el objetivo de las pautas era aportar mayor claridad a las atribuciones del PSCO. Aunque no estaba en desacuerdo con

la propuesta del Vicepresidente de la gente de mar, consideraba que complicaba la toma de decisiones para el PSCO. A su juicio, debería darse preferencia al texto original del párrafo 96, puesto que era claro y sencillo. El representante del Gobierno de las Islas Marshall observó que era preciso tener presente que el párrafo 96 debía leerse junto con el párrafo 95. La modificación propuesta por los expertos de la gente de mar no fue aceptada.

- 174.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, sugirió que las palabras «una propuesta o un plan dirigido a rectificar» deberían sustituirse por «una propuesta de plan de acción dirigida a rectificar», en el párrafo que les ocupaba así como a lo largo de todo el texto de las pautas, en aras de una mayor coherencia. La Reunión estuvo de acuerdo. Las inserciones pertinentes propuestas por el Comité de Redacción Técnico, que sólo se habían hecho cuando se habían considerado procedentes (por ejemplo en el párrafo 102), fueron adoptadas.

Párrafo 98

- 175.** El representante del Gobierno de los Países Bajos propuso que, en la segunda oración, se sustituyese «una propuesta para corregir la deficiencia» por «un plan de acción», y ajustar así el texto a la norma A5.2.1, párrafo 6 sin confundir innecesariamente a los PSCO. Tras posteriores discusiones, el Vicepresidente de la gente de mar propuso utilizar un texto del orden de «una propuesta para un plan de acción destinado a corregir». Se acordó que las palabras «una propuesta o un plan dirigido a rectificar» deberían sustituirse por «una propuesta de plan de acción dirigida a rectificar», cuando proceda.

Tercer punto

- 176.** El Vicepresidente armador, apoyado por el representante del Gobierno de Chipre, propuso cambiar el texto tercer punto (que decía: «una dotación insuficiente (regla 2.7), incluida la que sea resultado de la eliminación de marinos menores de edad;») añadiendo «teniendo presente toda exención de que se beneficie el Estado del pabellón». El Vicepresidente de la gente de mar entendió qué idea había tras la propuesta, pero también le preocupaba que el buque pudiese navegar sin dotación suficiente.
- 177.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, dijo que existían opiniones distintas en el seno de su Grupo en relación con el texto del tercer punto. Algunos preferían cambiar «una dotación insuficiente» por «una dotación que no se ajusta al documento relativo a la dotación mínima de seguridad», mientras que otros se decantaban por el texto existente. El representante del Gobierno de Grecia, uno de los que querían modificar el texto, se refirió a la norma A2.7, párrafo 1. También apoyó la propuesta de los armadores.
- 178.** El Vicepresidente de la gente de mar, refiriéndose asimismo a la norma A2.7, párrafo 1, observó que el texto preveía la conformidad con las normas del Convenio, y no sólo con el documento relativo a la dotación mínima de seguridad. Preguntó a la Oficina si el texto debía leerse entendiendo que una dotación mínima podía incluir requisitos de mayor alcance que los contenidos en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad. De ser así, prefería el texto de la Oficina.
- 179.** La Secretaria General Adjunta se refirió a la regla 2.7 y a la norma A2.7 y confirmó que las palabras «de conformidad con las normas del presente Convenio» significaba un requisito de mayor alcance que una simple conformidad con el documento relativo a la dotación mínima de seguridad. El texto existente («dotación insuficiente») del tercer punto del párrafo 98 así lo reflejaba.
- 180.** El representante del Gobierno de Suecia, propuso conservar «dotación insuficiente» y añadir «faltas de conformidad con el documento relativo a la dotación mínima de

seguridad», mientras que el representante del Gobierno de las Islas Marshall observó que los dos principales elementos — número suficiente de marinos empleados a bordo y conformidad con el documento relativo a la dotación mínima de seguridad ya se abordaban en la regla 2.7. Ambos elementos se habían incluido en los requisitos básicos de la regla 2.7, tal y como figuraban en las pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en su versión adoptada (MEFS/2008/8) y quedaban reflejados en el nuevo texto propuesto para el capítulo 4 de las presentes pautas. El representante del Gobierno de los Estados Unidos advirtió que había que actuar con cautela y no entrar en contradicción con el Convenio SOLAS.

- 181.** Teniendo presente el debate arriba mencionado, el Vicepresidente de la gente de mar y el Vicepresidente armador convinieron en que el texto existente bastaba. El representante del Gobierno de Noruega, apoyado por el representante del Gobierno de Grecia, dijo que los futuros documentos relativos a la dotación mínima de seguridad también deberían reflejar los requisitos del CTM, 2006. El representante del Gobierno de los Países Bajos propuso que la referencia en el punto a la «(regla 2.7)» se ampliase para decir «(regla 2.7 y norma A2.7)». La Reunión estuvo de acuerdo en que el texto se modificase únicamente para incluir dicha referencia ampliada.

Cuarto punto

- 182.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, indicó que varios participantes de los gobiernos apoyaban la propuesta del MdE de París de eliminar el cuarto y el quinto punto de la lista, y trasladarlos a otro párrafo de las pautas de carácter explicativo. Los puntos del párrafo 98 quedarían entonces divididos en dos categorías: deficiencias graves que suponían la inmovilización inmediata y deficiencias que exigían la inmovilización en caso de ser recurrentes.
- 183.** El Vicepresidente armador no estaba a favor de eliminar los dos puntos de la lista de ejemplos de deficiencias que exigían la inmovilización del buque, ya que los criterios operativos del MdE de París no debían determinar la posición de dichos puntos en el texto. El Vicepresidente de la gente de mar expresó su más profunda indignación por el hecho de que el MdE de París volviese a plantear la cuestión de los derechos de la gente de mar, que ya se había examinado durante los debates acerca del CTM, 2006. Esos puntos cuarto y quinto se habían colocado dentro del apartado «Ejemplos de circunstancias que puedan requerir la inmovilización del buque» porque constituían claramente infracciones que exigían la inmovilización de conformidad con los artículos III y IV del CTM, 2006. La gente de mar no podía estar a favor de eliminar dichos puntos de la lista, por lo que el orador dudaba de que fuera posible el consenso a ese respecto.
- 184.** El representante del MdE de París explicó que con la enmienda propuesta no se pretendía ignorar los derechos de la gente de mar establecidos en los artículos III y IV del CTM, 2006. Sin embargo, los demás ejemplos enumerados dentro del párrafo 98 eran objeto de orientaciones detalladas en el capítulo 4. Si bien los puntos cuarto y quinto podían mantenerse dentro de la lista, sería necesario proporcionar más orientación para ayudar a los PSCO a llevar a cabo sus funciones. Esa era asimismo la posición de los representantes de los Gobiernos de Bahamas, Dinamarca, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Grecia, Malasia y Suecia, teniendo en cuenta asimismo la norma A5.2.1, párrafo 8, así como del experto del Gobierno del Canadá, para quien podrían satisfacerse las necesidades de todas las partes insertando referencias al capítulo 4 en los dos puntos y ampliando dicho capítulo 4 para proporcionar orientación específica sobre los mismos, habida cuenta de la necesidad de formar a los PSCO para el ejercicio de sus nuevas funciones.
- 185.** La Secretaria General Adjunta de la Reunión se remitió al texto de la regla 5.2, párrafo 1 («comprobar el cumplimiento de los requisitos del presente Convenio (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar)»), la norma A5.2.1, párrafo 1 («motivos para creer que

cualquiera de las deficiencias observadas constituye una infracción grave de los requisitos del presente Convenio (inclusive de los derechos de la gente de mar)») y de la norma A5.2.1, párrafo 6 («la no conformidad con estos requisitos constituye una infracción grave o recurrente de los mismos (inclusive de los derechos de la gente de mar)») del CTM, 2006. Esas referencias textuales a los derechos de la gente de mar constituían la base para la inclusión del cuarto y quinto punto de la lista de ejemplos de infracciones. El no respeto de los derechos consagrados en los artículos III y IV del CTM, 2006 constituían infracciones que no deberían ser difíciles de identificar para un PSCO. El artículo IV era la disposición básica, cuyo contenido se especificaba en detalle en los títulos del Convenio y en el capítulo 4 de las pautas. El artículo III enunciaba simplemente los principios y derechos fundamentales en el trabajo, a saber, la libertad de asociación y la libertad sindical y el derecho a la negociación colectiva, la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio, la abolición del trabajo infantil y la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación. El único ámbito en el que sería difícil para el PSCO detectar una deficiencia sería el de la libertad de asociación y la libertad sindical, pero las deficiencias en ese ámbito normalmente conducían a la presentación de quejas.

- 186.** A la luz de las aclaraciones proporcionadas, los expertos de los Gobiernos de Grecia, Nigeria y Sudáfrica y el representante del Gobierno de las Islas Marshall se declararon a favor de mantener el texto tal como estaba y señalaron que los gobiernos necesitaban formar y sensibilizar a los PSCO en lo concerniente a sus nuevas funciones respecto de los derechos de la gente de mar. Dado que el capítulo 1 de las pautas ya proporcionaba información sobre los derechos de la gente de mar, no era necesario ampliar el capítulo 4. El Vicepresidente de la gente de mar convino en que la cuestión podía tratarse dentro del material de formación que estaba elaborando la OIT, ya que sería necesario dispensar formación sobre el CTM, 2006 a todos los PSCO.
- 187.** El Vicepresidente armador propuso que se añadiera, al final del cuarto punto, después de la oración «deficiencia que constituyera una violación de los derechos y principios fundamentales, o de los derechos en el empleo y de los derechos sociales, de la gente de mar comprendidos en los artículos III y IV», las palabras «tal como sean aplicados por el Estado del pabellón». El motivo era que el PSCO debía remitirse a las disposiciones del Estado del pabellón como referencia para hacer cumplir los derechos de la gente de mar. La enmienda también iba en consonancia con el texto del artículo III («Todo Miembro deberá verificar que las disposiciones de su legislación respetan, en el contexto del presente Convenio, los derechos fundamentales»). El Vicepresidente de la gente de mar se opuso a que se hiciera referencia a la legislación nacional, mientras que algunos participantes de los gobiernos (Dinamarca y Grecia) estuvieron a favor de la enmienda. En ausencia de consenso, la propuesta fue retirada.
- 188.** La Reunión decidió mantener los puntos cuarto y quinto tal como estaban.

Noveno punto

- 189.** Respecto del noveno punto, el Vicepresidente armador propuso la supresión de las palabras «o que fuesen inadecuados» después de «un aire acondicionado o una calefacción que no funcionaran o», ya que la evaluación del PSCO sería forzosamente subjetiva y correspondía al Estado del pabellón determinar la adecuación de las instalaciones. El Vicepresidente de la gente de mar se opuso, remitiéndose a la pauta B3.1.2, 2), a), recordando que el término «inadecuados» tenía que entenderse teniendo en cuenta las zonas en las que el buque operaba (la región del Ártico o los trópicos). Con un espíritu de conciliación, el Vicepresidente armador propuso que se sustituyera «que no funcionaran o que fuesen inadecuados» por «que no funcionaran adecuadamente». La Reunión estuvo de acuerdo.

190. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico para el párrafo 98 fue adoptado. La inserción de dos nuevos párrafos después del párrafo 98 basados en la pauta B5.2.1, párrafos 1 y 2, también fue aceptada. Asimismo, el representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, brindó su apoyo a la propuesta del representante de la Organización Marítima Internacional de también introducir el texto de la pauta B5.2.1, párrafo 3, que se refería a la cooperación entre los Miembros. El representante de la Organización Marítima Internacional, apoyado por varios participantes gubernamentales (Francia, Estados Unidos y Malasia), explicó que la propuesta pretendía subrayar la importancia de una armonización global de las políticas, especialmente en relación con la inmovilización de buques. Un representante de la Oficina recordó que el párrafo 3 de la pauta B5.2.1 estaba aplicándose a través de la adopción de las pautas para el control por el Estado del puerto. Considerando que las pautas eran sólo un elemento de cooperación para la aplicación del CTM, 2006 y que las políticas armonizadas a escala internacional eran fundamentales para el futuro, se decidió hacer referencia a la pauta B5.2.1, párrafo 3 del CTM, 2006 en la introducción a las presentes pautas.

5.3. Factores que habrá de considerar un PSCO a la hora de decidir si acepta una propuesta de rectificación

Párrafo 99

191. El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, dijo que el texto debería permanecer tal como estaba redactado. Sin embargo, debería añadirse una nota a pie de página al final de la primera oración que dijera lo siguiente: «En todos los acuerdos regionales sobre control por el Estado del puerto (PSC) se está utilizando un informe de inspección de PSC para comunicar a los capitanes de buques los resultados de las inspecciones, de conformidad con la Resolución núm. 787 de la OMI. En los casos de inmovilización de buques también se informa a otras partes interesadas. Se debería considerar que el informe de inspección de PSC es equivalente a la propuesta de rectificación».

192. El Vicepresidente armador no estaba a favor de la inserción de esa nota a pie de página. Dijo que la elaboración de propuestas de rectificación correspondía a los armadores y no a los oficiales encargados del control por el Estado del puerto. La propuesta permitiría a los PSCO imponer el plan. El Vicepresidente de la gente de mar tampoco apoyaba la propuesta porque ponía en peligro las posibilidades de que los representantes de la gente de mar participaran en la elaboración de las propuestas de rectificación. Señaló además que, más que adaptar el CTM, 2006 a las prácticas en uso de los PSCO, eran estas prácticas las que debían evolucionar como resultado de la adopción del CTM, 2006.

193. El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, dijo que la intención de la propuesta era propiciar la coherencia entre los mecanismos existentes de control por el Estado del puerto y el procedimiento establecido en el CTM, 2006. El representante del Gobierno de Francia añadió que la propuesta también tenía por objeto evitar los diferentes informes de inspección presentados en virtud de diferentes convenios, y sugirió que se añadiera en la última frase del texto propuesto la palabra «aceptada» después de «propuesta de rectificación» para responder a las preocupaciones de la gente de mar.

194. El representante del Gobierno del Brasil dijo que la OIT siempre trataba de tener presentes las diferencias entre las leyes y prácticas de los diferentes países, incluido el Brasil y el MdE de Viña del Mar. La propuesta que se examinaba no era apropiada porque los informes de inspección no eran equivalentes a las propuestas de rectificación en muchos países.

-
- 195.** Ante la oposición del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar, así como de algunos representantes gubernamentales, la propuesta fue rechazada.

Párrafo 100

- 196.** Teniendo en cuenta que el Estado del pabellón podía elegir entre dos regímenes, el representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso que se armonizara el quinto punto con una disposición similar de las pautas relativas al Estado del pabellón (documento MEFS/2008/8): «si se observan o no los períodos de descanso adecuados de la gente de mar». La Reunión aceptó la propuesta.

5.4. Consultas anteriores a una decisión relativa a una propuesta de rectificación

Párrafo 101

- 197.** Con el fin de fortalecer los vínculos entre el PSCO y las partes interesadas, el Vicepresidente armador propuso modificar el texto de la segunda oración para que dijera: «Será importante que el PSCO trabaje con otras partes interesadas», utilizando la palabra «será» en lugar de «puede ser». En la cuarta oración, la frase «el PSCO podrá asimismo considerar la cooperación» debería sustituirse por «el PSCO debería cooperar». La Reunión aceptó ambas propuestas.
- 198.** En relación con el debate suscitado por el cuarto y quinto punto del párrafo 98 acerca de los derechos de la gente de mar, durante el cual los gobiernos habían expresado la necesidad de proporcionar más orientación y asistencia a los PSCO, el Vicepresidente de la gente de mar propuso que se insertara en el párrafo que se examinaba texto procedente de la Parte B del Código, concretamente de la pauta B5.2.1, párrafos 1 y 2, que respondería a la preocupación de los gobiernos. El Vicepresidente armador estuvo de acuerdo, y observó que en dicha pauta se proporcionaba información que podría ser de utilidad para el PSCO. Hablando en general de la posibilidad de introducir texto procedente de la Parte B del Código en las pautas para el Estado del puerto, el representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, explicó que, con el fin de evitar cualquier duda en cuanto al estatuto jurídico de las pautas, el Grupo Gubernamental prefería que en dichas pautas se incluyera únicamente texto procedente de los artículos, reglas y normas. El representante del Gobierno de Grecia temía que la Reunión estuviera yendo más allá de su mandato, ya que la Resolución IV hablaba de «orientación para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto», mientras que la pauta B5.2.1 se refería a la autoridad competente. No obstante, otros participantes gubernamentales apoyaban la propuesta formulada por los expertos de la gente de mar, ya que los PSCO tendrían funciones nuevas y más amplias de conformidad con el régimen de control por el Estado del puerto establecido en virtud del CTM, 2006. La propuesta del Vicepresidente de la gente de mar fue aceptada.
- 199.** La Reunión decidió sustituir las palabras «para expedir el certificado pertinente» por «para expedir el Certificado de Trabajo Marítimo y la DCLM».
- 200.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, propuso que se suprimiera la tercera oración («Por ejemplo, el PSCO podrá solicitar que los representantes del armador o los representantes de la gente de mar propongan un plan de acción destinado a rectificar las faltas.») y que se añadiera al final de la segunda oración «, por ejemplo, las organizaciones de gente de mar y de armadores». Los Vicepresidentes armador y de la gente de mar se opusieron a la propuesta del Grupo Gubernamental, ya que las organizaciones de la gente de mar y de los armadores podrían encontrarse demasiado alejadas de los acontecimientos que se producían a bordo, por lo

que era más probable que los primeros y más adecuados interlocutores del PSCO fueran los representantes de la gente de mar y de los armadores, ya que el plan de acción se referiría en principio a los derechos de la gente de mar a bordo del buque. El Presidente entendió que la enmienda propuesta por los participantes gubernamentales no había sido aceptada por los interlocutores sociales, por lo que la segunda y tercera oraciones del párrafo se mantuvieron tal como estaban.

- 201.** El Comité de Redacción Técnico decidió que el lugar idóneo para situar el texto de la pauta B5.2.1, párrafos 1 y 2, sería después del párrafo 98. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico para el párrafo 101 fue adoptado sin más discusión.

5.5. Forma y contenido de una propuesta de rectificación

Párrafo 102

- 202.** El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo gubernamental, dijo que la frase «debería contener una garantía del armador de que se permitirá que el buque sea inspeccionado por los PSCO en otros puertos» debía modificarse. El término «permitirá» se consideraba inadecuado, ya que los Estados del puerto no necesitaban permiso del armador para proceder a una inspección. El Vicepresidente armador, aunque creía que el párrafo se refería simplemente a las medidas que debían tomar los armadores para rectificar las deficiencias, y en ningún caso impedía que la autoridad del PSCO llevara a cabo una inspección, aceptó que fuera revisado. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más debate.

5.7. Acciones que deberán emprenderse si no se autoriza la navegación del buque

Párrafo 105

- 203.** La Reunión se planteó la coherencia de la frase «empleando los medios de comunicación por escrito y más rápidos». Se propuso, bien suprimir «por escrito» e insertar una referencia al correo electrónico y al fax, bien suprimir «empleando los medios de comunicación (...) más rápidos». La Reunión decidió que el PSCO debía comunicar por escrito utilizando los medios de comunicación más rápidos (correo, fax o correo electrónico). El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más debate.
- 204.** Además, el Vicepresidente armador pidió, remitiéndose a la norma A5.2.1, párrafo 8, que se añadiera un párrafo adicional que tratara sobre la inmovilización o la demora indebidas de un buque. Propuso el siguiente texto: «Cuando un buque haya sido indebidamente inmovilizado o demorado, deberá pagarse una indemnización por toda pérdida o daño sufridos.». El Vicepresidente de la gente de mar estaba de acuerdo siempre y cuando no se omitiera la última oración de la norma A5.2.1, párrafo 8 acerca de la carga de la prueba. Algunos participantes gubernamentales se opusieron a la propuesta aduciendo que el requisito del CTM, 2006 en el que se basaba, incluida la obligación de pagar una indemnización, estaba destinado al Miembro, no al inspector. Reconociendo que la norma A5.2.1, párrafo 8 estaba dirigida a las autoridades del Estado del puerto, mientras que las directrices estaban concebidas para los inspectores del Estado del puerto, se acordó ajustar el texto para que dijera, por ejemplo: «... Si se demuestra que un buque ha sido indebidamente inmovilizado o demorado, deberá pagarse una indemnización». La Reunión decidió también tener presente el texto del párrafo 95, con el fin de tratar exhaustivamente la cuestión y en aras de la claridad. El nuevo párrafo propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más debate.

Capítulo 6. Quejas presentadas en tierra por la gente de mar

*Párrafo 106*¹

205. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico, en el cual se habían eliminado las referencias a los gráficos suprimidos, fue adoptado sin más debate.

Etapa 1. Determinar si la queja debería presentarse en el marco de los procedimientos de inspección de control por el Estado del puerto (párrafos 108 y 109)

Párrafo 107

206. El Vicepresidente de la gente de mar propuso que se insertara, al comienzo del párrafo 108, «El PSCO debe emprender una investigación inicial a fin de determinar...». Las palabras «es de carácter general, y se refiere a toda la gente de mar a bordo o a una determinada categoría de la misma, el PSCO debería examinar» deberían suprimirse. Al final del párrafo, después de «(inclusive los derechos de la gente de mar)», deberían insertarse las palabras «aun en el caso de que conciernan a un solo marino». El CTM, 2006 diferenciaba entre quejas relativas a un solo marino y quejas relativas a una categoría de marinos (pauta B5.2.2, párrafos 1 a 3). Por consiguiente, no debería sugerirse que el primer caso era menos importante que el segundo. El Vicepresidente armador y varios representantes gubernamentales apoyaron el texto propuesto porque, con ella, el párrafo pasaba a poner el acento en la gravedad de la situación, y no en el número de marinos a los que concernía la queja, lo cual parecía más adecuado. Considerando asimismo que era obligatoria una investigación inicial en virtud de la norma A5.2.2, párrafo 1, la Reunión aceptó la propuesta. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más debate.

Etapa 2. Determinar si se han invocado y agotado los procedimientos de tramitación de quejas a bordo

Párrafos 109 y 110

207. El Vicepresidente de la gente de mar señaló a la atención de la Reunión la posible necesidad de una enmienda a los párrafos 109 y 110, consecuencia de los cambios introducidos en el párrafo 107. La enmienda fue aceptada. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico para los párrafos 109 y 110, con las enmiendas introducidas como consecuencia de los cambios al párrafo 107, fue adoptado sin más debate.

Adopción de las pautas

208. Las pautas se adoptaron por consenso.

¹ El párrafo 106 corresponde al párrafo 107 del texto inglés de la Propuesta de pautas. Por consiguiente, la numeración de los títulos de párrafos que siguen, será distinta de las del texto inglés.

Informe

209. El proyecto de informe de la Reunión se distribuirá por correo electrónico a todos los participantes tras la clausura de la Reunión. El informe final incorporará los cambios pertinentes propuestos por los participantes.

Día Marítimo Mundial, 25 de septiembre de 2008

210. El 25 de septiembre, el Presidente invitó al representante de la Organización Marítima Internacional (OMI) a intervenir con motivo del Día Marítimo Mundial. El representante de la OMI señaló que, en su mensaje, el Secretario General de la Organización Marítima Mundial, Sr. Efthimios E. Mitropoulos, había insistido una vez más en la necesidad de intensificar la cooperación en el marco del sistema de las Naciones Unidas y se refirió explícitamente a los proyectos comunes con la OIT. A juicio del representante de la OMI, la contribución de la Reunión a la mejora de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar y el hecho de que coincidiese con el Día Marítimo Mundial eran un buen modo de celebrar una fecha tan señalada.

Clausura

211. El Vicepresidente armador dijo que las Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto serían útiles para los regímenes de control por el Estado del puerto actuales, así como para aquellos que estuviesen en proceso de desarrollo.
212. El Vicepresidente de la gente de mar afirmó que las Pautas aportarían la seguridad que necesitaban los trabajadores, y que hasta el momento, no se había dado en la industria del transporte marítimo. El documento significaba un gran adelanto para la gente de mar de todo el mundo.
213. Ambos Vicepresidentes destacaron la cooperación entre sus respectivos Grupos.
214. El representante del Gobierno de las Bahamas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, dijo que aunque la adopción del CTM, 2006 había constituido un hito histórico para el sector marítimo, el Convenio sólo sería efectivo si se aplicaba correctamente. Tanto las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón como las destinadas a los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto asegurarían que la gente de mar recibiera un trato correcto en el ejercicio de su ocupación.
215. La Secretaria General Adjunta de la Reunión afirmó que los esfuerzos de todos los que habían participado se habían visto recompensados. La siguiente etapa para todos los afectados era asegurar la aplicación efectiva de las Pautas. Por su lado, la Oficina prepararía material de formación basado en ambas series de Pautas.
216. El Presidente dijo que las Pautas, que se habían preparado y habían sido adoptadas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizaban inspecciones con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, garantizarían que los regímenes de control por el Estado del puerto se centraban en cuestiones relacionadas con el CTM, 2006.
217. Se expresó agradecimiento a la Mesa de la Reunión, asimismo, se dieron las gracias por su labor al Comité de Redacción Técnico y a su Presidenta, Sra. Mayte Medina, por su ayuda a los expertos de la Reunión, Sra. Moira McConnell y Sr. Dominick Devlin, así como a los miembros de la Secretaría, y en particular a los intérpretes.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Chairperson
President
Presidente

Captain Richard Day
Director, Operations and Environment Programs
Transports Canada – Marine safety
Tower C, Place De Ville
330 Sparks Street, 10th Floor
Ottawa Ontario K1A ON5
CANADA
Tel.: +613 991 3131
Fax: +613 998 0637
Email: dayrh@tc.gc.ca

Government experts
Experts des gouvernements
Expertos de los gobiernos

ARGENTINA ARGENTINE

Sr. Rafael C. Mastropasqua
Asesor de la Dirección Nacional de Fiscalización
Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social
Avenida Leandro N. Alem 650, Piso 6 to.
AR-C 1001 Buenos Aires
ARGENTINA
Tel.: +5411 4310 5932 / 6431
Fax: +5411 4310 5932
Email: rmastrop@trabajo.gov.ar

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Rubén Ramón Becker
Prefecto-Prefectura Naval Argentina
Edudido Madero 235
Buenos Aires
ARGENTINA
Tel.: +54 11 4318 7400
Fax:+54 11 4318 7402

Sr. Darío Celaya Álvarez
Misión Permanente de Argentina
10, route de l'Aéroport
1215 Genève 15
SWITZERLAND

BRAZIL BRÉSIL BRASIL

Sra. Sera Lucia Albuquerque
Coordernadora Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário
Ministério do Trabalho e Emprego
Av. Atlantica, 1782/704
Copacabana
Rio de Janeiro CEP 22021-001
BRAZIL
Tel.: +55 21 2263 1438
Email: vera_albuquerque@mte.gov.br

CANADA CANADÁ

Captain Richard Day
Director, Operations and Environment Programs
Transport Canada
330 Sparks Street, 10th Floor
Ottawa Ontario K1A 0N5
CANADA
Tel.: +613 991 3131
Fax: +613 998 0637
Email: dayrh@tc.gc.ca

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr Donald Roussel
Directeur exécutif, Affaires réglementaires/assurance
de qualité, Réglementation et affaires internationales
Transports Canada
Place de Ville, Tour C, 11e étage, pièce 450
330 rue Sparks
Ottawa Ontario
CANADA
Tel.: +613 998 0600
Fax: +613 954 032
Email: roussed@tc.gc.ca

CHINA CHINE

Mr Zhang Xiaojie
Director
Ministry of Transport
11 Jianguomennei Ave
Beijing 100736
CHINA
Tel.: +8610 65292246
Fax: +8610 65292261
Email: zhangxj@moc.gov.cn

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Ms Mao Xinwei
China Classification Society
9 Dongzhimen Nan Da Jie
Beijing
CHINA
Tel.: +86 10 58 11 2288
Email: xwmao@ccs.org.cn

Ms Wan Xiaoyue
China Classification Society
9 Dongzhimen Nan Da Jie
Beijing
CHINA
Tel.: +86 10 58 11 2288
Email: xywan@ccs.org.cn

Mr Xie Hui

Director, China Maritime Safety Administration
Department of Ship Safety & Pollution Prevention
China Maritime Safety Administration
11 Jianguomennei Ave
Beijing 100736
CHINA
Tel.: +8610 65292588
Fax: +8610 65292875
Email: pscxiehui@hotmail.com

FRANCE FRANCIA

M. Benoit Faist

Administrateur principal des affaires maritimes
Chef du Bureau du PSC
Direction des affaires maritimes
3, place de Fontenoy
75700 Paris 07 SP
FRANCE
Tel.: +33 1 44 49 86 31
Fax: +33 1 44 49 86 14
Email: benoit.faist@developpement-durable.gouv.fr

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

M. Alain Moussat

Directeur du travail
Direction des affaires maritimes
3, place de Fontenoy
75007 Paris 07 SP
FRANCE
Tel.: +33 1 44 49 83 15
Email: alain.moussat@developpement-durable.gouv.fr

M^{me} Amandine Le François

Juriste
21, boulevard Gaston-Doumergue
44262 Nantes
FRANCE
Tel.: +33 2 40 20 65 15
Email: amandine.lefrancois@univ-nantes.fr

M. Emmanuel Scanavino

Adjoint au responsable du Département Affaires statutaires
Bureau Veritas
17 bis, place des Reflets
92400 Courbevoie
FRANCE
Tel.: +33 1 42 91 33 29
Email: emmanuel.scanavino@bureauveritas.com

GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Captain Rainer Mayer
Port State Control Coordinator
See Berufsgenossenschaft
Reimerstwiete 2
20457 Hamburg
GERMANY
Tel.: +49 40 3613 7215
Fax: +49 40 3613 7295
Email: rainer.mayer@see-bg.de

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr Stephen Böggemann
Consultant
Federal Ministry of Labour and Social Affairs
Bmas, Wilhelmstrasse 49
10117 Berlin
GERMANY
Tel.: +49 3018 527 6517
Fax: +49 3018 527 5136
Email: Stephen.boeggemann@bmas.bund.de

LIBERIA

Ms Margaret Ansumana
Deputy Commissioner
Bureau of Maritime Affairs
8619 Westwood Center Drive, Suite 300
Vienna VA 22182
UNITED STATES
Tel.: +1703 251 2447
Fax: +1703 790 5655
Email: mansuman@liscr.com

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Ms Yvonne Clinton
Deputy Commissioner for Technical Services
Bureau of Maritime Affairs
Tubman Boulevard, Sinkor
Monrovia
LIBERIA
Tel.: 231 6510031
Email: Kaulah2002@yahoo.com

Mr James Walsh
Vice-President
Seafarers' Certification and Documentation, LISCR. LLC
Liberian International Ship & Corporate Registry
8619 Westwood Center Drive
Vienna VA 22182
UNITED STATES
Tel.: +1703 790 3434
Fax: +1703 790 5655
Email: jwalsh@liscr.com

Mr Dinesh Thareja
Head of Safety, Environmental & Security Certification
Liberian Registry
8619 Westwood Center Drive
Vienna VA 22182
UNITED STATES
Tel.: +1703 790 3434

Mr Anthony Geegbae
Deputy Head, Seafarers Section
Liberian Registry
8619 Westwood Center Drive
Vienna VA 22182
UNITED STATES
Tel.: +1703 790 3434

NIGERIA NIGÉRIA

Mr Onubuogo C. Illoh
Deputy Director of Labour
Ministry of Labour and Productivity
Federal Secretariat Complex, Alhaji Shehu Shagari, Annex 2
Abuja
NIGERIA
Tel.: 080 33 13 78 72
Email: illohclement@yahoo.com

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr Auwab A. Abdullahi *
Director, Ministry of Labour and Productivity
Federal Secretariat Complex
Abuja
NIGERIA

Mr O. Henry Abebe *
Executive Director Maritime Labour and Cabotage Services
Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA)
NIGERIA

Ms E.N. Akiga-Gusah
Deputy Director
Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA)
Maritime House, 4 Burma Road
Apapa Lagos
NIGERIA
Tel.: +8055 24 2080
Fax: 01 271 8152
Email: elizabethgusah@yahoo.com

* Did not arrive by 25.09.2008.
Non arrivés le 25.09.2008.
Sin llegar el 25.09.2008.

Mr Tijjani Ahmed Ramalan
Executive Chairperson
International Maritime School
No 15B, Awolowo Road, Ikoyi
Lagos
NIGERIA
Tel.: +234 1 7305809 / +234 80 331 54 780
Email: imslagos@yahoo.co.uk / Ramalan_01@yahoo.co.uk

Dr O.C. Nathaniel
Director-General
International Maritime School
No 15B, Awolowo Road, Ikoyi
Lagos
NIGERIA
Tel.: +8023 03 6698
Email: drocnath@yahoo.com

NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Mr Haakon Storhaug
Senior Adviser
Norwegian Maritime Directorate
PO Box 2222
5509 Haugesund
NORWAY
Tel.: +47 5274 5000
Fax: +47 5274 5001
Email: hst@sjofartsdir.no

Adviser/Conseillère technique/Consejero técnico

Ms Helle Flotaker
ILO Developer
Det Norske Veritas
Charlotte Andersens V 15
N-0374 Oslo
NORWAY
Tel.: +47 900 83 916
Email: Helle.Flotaker@dnv.com

SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA

Captain Nigel Campbell
Head, Occupational Health and Safety Unit
South African Maritime Safety Authority
Carnavon Place, Humeral
Port Elizabeth
SOUTH AFRICA
Tel.: +27 41 585 0051
Fax: +27 41 582 1213
Email: ncampbell@samsa.org.za

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr Virgil Seafield

Executive Manager
Department of Labour
Private Bag x117
0001 Pretoria
SOUTH AFRICA
Tel.: +12 309 4709 (27)
Email: virgil.seafield@labour.gov.39

Mr Siphon Ndebele

Minister (Labour)
Permanent Mission of South Africa
65, rue du Rhône
1204 Geneva
SWITZERLAND
Tel.: +4122 849 54 54

Shipowner experts
Experts des armateurs
Expertos de los armadores

Mr Takashi Aihara

Manager, Marine Division
Japanese Shipowners' Association
Kaiun Bldg, 6-4 Hirakawa-cho, 2-chome, Chiyoda-ku
Tokyo 102-8603
JAPAN
Tel.: +81 3 3264 7348
Fax: +81 3 3262 6767
Email: t-aihara@jsanet.or.jp

Mr Joseph J. Cox

President
Chamber of Shipping of America
1730 M Street NW, Suite 407
Washington, DC 20036-4517
UNITED STATES
Tel.: +1 202 775 4399
Fax: +1 202 659 3795
Email: jcox@knowships.org

Mr Georgios Koltsidopoulos

Legal AdvisEr
Union of Greek Shipowners
85 Akti Miaouli
Piraeus 185 38
GREECE
Tel.: +30 210 429 1159
Fax: +30 210 429 0107
Email: ugs@ath.forthnet.gr

Ms Edith Midelfart

Attorney at Law
Norwegian Shipowners' Association
Raadhusgaten 25, PO Box 1452, Vika
N-0116 Oslo
NORWAY
Tel.: +47 22 40 15 00
Fax: +47 22 40 15 15
Email: em@rederi.no

Ms Alexandra Pohl

Consultant (Training and Recruitment)
German Shipowners' Association
Esplanade 6, Postfach 305580
20354 Hamburg
GERMANY
Tel.: +49 40 350 97252
Fax: +49 40 350 97211
Email: pohl@reederverband.de

Ms Natalie Wiseman Shaw

International Shipping Federation (ISF)
12 Carthusian Street
London EC1M 6EZ
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 20 7417 8844
Fax: +44 20 7417 8877
Email: natalie.shaw@marisec.org

Mr Tim Springett
Head of Labour Affairs
The Chamber of Shipping
Carthusian Court, 12 Carthusian Street
London EC1M 6EZ
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 20 7417 2820
Fax: +44 20 7726 2080
Email: tim.springett@british-shipping.org

Ms Nicole F. Van Echelpoel
Directeur adjoint
Union royale des armateurs belges ASBL
Brouwersvliet 33
2000 Antwerpen
BELGIUM
Tel.: +323 232 72 32
Fax: +323 231 39 97
Email: nicky.simons@brv.be

Mr Michael Wengel-Nielsen
Secretariat Director
Danish Shipowners' Association
33 Amaliegade
1256 Copenhagen K
DENMARK
Tel.: +45 33 11 4088
Fax: +45 33 11 6210
Email: mwn@shipowners.dk

Mr Tjitso Westra
Royal Association of Netherlands Shipowners
Wijnhaven 65b, Postbus 2442
3011 WJ Rotterdam
NETHERLANDS
Tel.: +31 10 414 60 01
Fax: +31 10 233 00 81
Email: westra@kvnr.nl

Shipowners' Advisers/Conseillers techniques des armateurs/Consejeros técnicos de los armadores

Mr Kurt Buergin
Swiss Shipowners' Association
Avenue des Baumettes 7
Case postale 48
1020 Renens 1
SWITZERLAND
Tel.: +41 21 63 72 241
Fax: +41 21 63 72 202
Email: activity@suisat.com

Admiral Armando A. Ferreira Vidigal
Assessor para Assuntos Internacionais (Syndarma)
Rua Visconde de Inhaúma, 134-1005
Rio de Janeiro CEP 20 094
BRAZIL
Tel.: +55 21 2223 1202
Fax: +55 21 2223 0230
Email: syndarma@syndarma.org.br

Mr Kimo Kostiainen
Marine Adviser
Finnish Shipowners' Association
Hamnyatan 8, 22700 Mariehamn
Årland
FINLAND
Email: kimo.kostiainen@shipowners.fi

Mr William Mcknight
Japanese Shipowners' Association
Dexter House
Royal Mint Court Court
London EC 3N 4JR
UNITED KINGDOM
Email: paddymcknight@jsaldn.org.uk

Mr Guillermo Villa
Vice-President Global, Human Resources Total Reward
Royal Caribbean Cruises Ltd
1050 Caribbean Way
Miami Florida 33132
UNITED STATES
Tel.: +3055396301
Email: GuillermoVilla@rccl.com

Seafarer experts
Experts des gens de mer
Expertos de la gente de mar

Sr. Marcos Castro

Presidente

Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante

Perú 779/83

Buenos Aires C1068 AAE

ARGENTINA

Tel.: +5411 4300 9700 /01/02/03

Fax: +5411 43009704

Email: marcos_castro@ciudad.com.ar /presidente@capitanes.org.ar

Mr Pdraig Crumlin

National Secretary

Maritime Union of Australia

365 Sussex Street, Level 2

Sydney NSW 2000

AUSTRALIA

Tel.: +612 9267 9134

Fax: +612 9261 3481

Email: paddycrumlin@mua.org.au

M. Mel Joachim Djedje Li

Secrétaire général

Syndicat des marins ivoiriens au commerce (SYMICOM)

Immeuble Hallany

01 B.P. 3140

Abidjan 01

CÔTE D'IVOIRE

Tel.: +225 07 88 00 83 / 225 21 35 72 17

Fax: +225 21 35 72 17

Email: dmjoachim@yahoo.fr / syndicat_marins_ivoiriens@yahoo.fr

Mr Dave Heindel

Seafarers' International Union of North America (SIU)

5201 Auth Way, 5th floor

Camp Springs Maryland 20746-4211

UNITED STATES

Tel.: +1(0)301 899 0675

Mobile: +(301)702 44 29

Email: dwheindel@seafarers.org

Mr Igor Kovalchuk

Seafarers' Union of Russia

PO Box 61

6 Bolshoy Koptevskiy Proyezd

Moscow 125319

RUSSIAN FEDERATION

Tel.: +7(0) 495 229 9119

Email: kovalchuk@sur.ru

Mr Brian Orrell

Nautilus UK

750-760 High Road

Leytonstone

London E11 3BB

UNITED KINGDOM

Tel.: +44 (0)8 989 6677

Email: borrell@nautilusuk.org

Mr Jesus Sale
Vice-President, International Affairs
Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines
Seamen's Center, Cabildo Corner Sta. Potenciana Streets
Manila Intramuros
PHILIPPINES
Tel.: +632 52 73535
Fax: +632 52 73534
Email: s_center@amosup.org

Ms Jacqueline Smith
Norsk Sjomannsforbund
Rosenkrantz' Gate 15-17
PO Box 2000 Vika
N-0125 Oslo
NORWAY
Tel.: +47 (0)22 82 58 00
Email: post@dnmf.no / jsmi@sjomannsforbundet.no

Mr Katsuji Taki
Director, Oceangoing Seafarers' Department
International Affairs Bureau
All-Japan Seamen's Union
15-26 Roppongi, 7-Chome, Minato-ku
Tokyo 106-0032
JAPAN
Tel.: +813 5410 8332
Fax: +813 5410 8336
Email: ktaki@jsu.jp

Mr Agapios Tselentis
Director, International Department
Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO)
47-49 Akti Miaouli Street
Livanos Building
Piraeus 18536
GREECE
Tel.: +30 210 429 2958
Fax: +30 210 429 3040
Email: gram@pno.gr

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

Mr Karl Heinz Biesold
Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Ver.di Bundesvorstand
Paula-Thiede-Ufer 10
10179 Berlin
GERMANY
Tel.: +49 30 6956 2630
Email: karl-heinz.biesold@verdi.de

Mr Charles Boyle
Nautilus UK
Oceanair House, 750-760 High Road
Leystone
London E11 3BB
UNITED KINGDOM

Mr Michel Desjardins
Seafarers' International Union of Canada (SIU)
1333 Saint-Jacques Street
Montreal Québec H3C 4K2
CANADA
Tel.: +1 514 931 7859
Email: siuofcanada@seafarers.ca

Mr Michael Thomas Doleman
Maritime Union of Australia
365 Sussex St.
Sydney
AUSTRALIA
Email: mickdoleman@mua.org.au

Mr Gan Fuxiang
Director, Department of All-China Federation of Trade Unions
ACFTU
10 Fuxingmenwai Street
Beijing 100865
CHINA
Tel.: +8610 6859 1554
Fax: +86 10 6856 2031
Email: fuxiang_gan@acftu.org.cn

Mr Freeman T. Gueh *
Monrovia
LIBERIA

Mr Bjorn Haave
Norsk Sjoofisersforbund
Rosenkrantz' Gate 15-17
PO Box 2000 Vika
0125 Oslo
NORWAY
Tel.: +47 495 230 6881
Email: bjorn_haave@sjoeff.no

Captain T. Kerieweregba
Chairpman, Merchant Navy Officers Association
Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA)
Maritime House, 4 Burma Road
Apapa Lagos
NIGERIA

Mr Peter McEwen
Nautilus UK
750-760 High Road
Leytonstone
London E11 3BB
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 (0)20 8989 6677
Email: pmcewen@nautilusuk.org

* Did not arrive by 25.09.2008
Non arrivé le 25.09.2008
Sin llegar el 25.09.2008

Mr Birger Mordt

Norsk Sjomannsforbund
Rosenkrantz' Gate 15-17
PO Box 2000 Vika
0125 Oslo
NORWAY
Tel.: +47 (0)24 14 8370
Email: post@dnmf.no

Sr. Rubén A. Moreira

Secretario del Interior del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos
Confederación General Trabajo
Perú 1667
Buenos Aires
ARGENTINA
Tel.: +54114 300 7352

Ms Eduarda Moura Pereira de Barros

Chief Mate
CONT MAF
Travessa Castelo Branco, 1238
APT01 1801
Belem-Para
BRAZIL
Tel.: +55 91 8124 1836
Email: eduarda05@hotmail.com

Ms Marina Serova

Seafarers' Union of Russia
Foreign Relations Officer
PO Box 61
6 Bolshoy Koptevskiy Proyezd
Moscow 125319
RUSSIAN FEDERATION
Email: ivanov@sur.ru

Mr Pavel Viaznikov

Seafarers' Union of Russia
PO Box 61
6 Bolshoy Koptevskiy Proyezd
Moscow 125319
RUSSIAN FEDERATION
Tel.: +7 495 230 6881
Email: fr@sur.ru

Mr Hiroyuki Watanabe

Representative, European Office
All-Japan Seamen's Union
International Transport Workers' Federation
ITF House 49-60 Borough Road
London SE1 1DR
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 751 928 5458
Email: hwatanabe@jsu.jp

Mr Zhu Linqing

Vice-Chair
Chinese Seamen's Union
10 Fuxingmenwai Street
Beijing 100865
CHINA
Tel.: +8610 6859 1446
Fax: +86 10 6856 2031
Email: zhulinqing@acftu.org.cn

Participating Government observers
Gouvernements participant en qualité d'observateurs
Gobiernos participando en calidad de observadores

ALGERIA ALGÉRIE ARGELIA

S.E. M. Idriss Jazaïry

Ambassadeur, Représentant permanent
Mission permanente d'Algérie
308, route de Lausanne
1293 Bellevue/Genève
SUISSE
Tel.: 022 959 84 84
Fax: 022 774 30 49
Email: contact@mission-algerie.ch

M. Mohamed Khat

Inspecteur général du travail
Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Sécurité sociale
44, Rue Mohamed Belouizdad
Alger
ALGERIE
Tel.: +213 21 66 6183
Fax: +213 21 66 6183
Email: khiatm@yahoo.fr

M. Larbi Djacta *

Ministre Conseiller, Représentant permanent
Mission permanente d'Algérie
1293 Bellevue/Genève
SUISSE

M. Ahmed Bourbia

Directeur des relations du travail
Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Sécurité sociale
44, boulevard Mohamed Belouizdad
Alger
ALGERIE

M. El-Hacene El Bey

Conseiller diplomatique
Mission permanente d'Algérie
308, route de Lausanne
1293 Bellevue/Genève
SUISSE
Email: elbey@mission-algerie.ch

M. Mohamed Khenidjou *

Chef de projet et chargé du Bureau des gens de mer
Ministère des transports

* Did not arrive by 25.09.2008
Non arrivé le 25.09.2008
Sin llegar el 25.09.2008

-
- M. Youcef Zerizer
Chef des affaires maritimes
Garde-côte algérien, Amirauté
Alger
ALGERIE
Tel.: +213 321 71 2792
Email: zerizer@hotmail.com
- M. Toufik Belouar
Garde-côte algérien
Bejaia Port
Alger
ALGERIE
Fax: +213 34 22 1258
Email: boitepostale12@yahoo.fr
- M. Abdelaziz Zaidi
Administrateur
Service national des gardes côtes
Alger
ALGERIE
- M. Abdelaziz Hamichi *
Secrétaire général
Fédération nationale des travailleurs des transports

ANGOLA

- Sr. Sebastião Eduardo Neves
Chefe de Departamento
Direcção Nacional de Condições e Rendimento do Trabalho
Rua 1 Congresso Do MPLA
Luanda
ANGOLA
Tel.: +222 39 2381
- Sr. Diogo Critóvão Neto
Chefe de Secção de Relações, Gabinete de Relações Internacionais
Ministério da Administração Pública, Emprego e Segurança Social
Rua Do 1 Congresso
MPLA CAIXA POSTAL No. 1986
Luanda
ANGOLA
Tel.: +222 39 2381
- Sr. Edgar Walter Garcia Escola Diogo *
Técnico Superior do Gabinete Jurídico
- Sr. Xavier Montiero Diogo *
Chefe de Departamento de Inspeção e Fiscalização do
Servicio Nacional de Fiscalização
- Sr. Yanga Nsalanbi Mário *
Chefe de Departamento de Indústria Pesqueira e Salineirada
Direcção Nacional de Infra-estruturas e Pesquisa do Mercado

* Did not arrive by 25.09.2008
Non arrivés le 25.09.2008
Sin llegar el 25.09.2008

AUSTRALIA AUSTRALIE

Mr James Smythe
Minister (Labour)
Australian Permanent Mission
2, chemin des Fins
1218 Grand-Saconnex/Genève
SWITZERLAND

BAHAMAS

Captain Douglas Bell
Deputy Director (Maritime Affairs)
Bahamas Maritime Authority
Latham House, Minories 16
London EC3N 1EH
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 207 2642570
Fax: +44 207 2642579
Email: dbell@bahamasmaritime.com

Mr Michael Crye
2111 Wilson Boulevard
8th Floor
Arlington, VA 22201
UNITED STATES
Email: mcrye@cruising.org

BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA

Mr Pierre Janssen
Chief Maritime Inspector
Federal Public Service Transport & Mobility
Tavernierkaai 3
2000 Antwerpen
BELGIUM
Tel.: +323 229 0030
Fax: +323 229 0031
Email: Pierre.janssen@mobiliteit.fgov.be

BENIN BÉNIN

M. Charles W. Afouda *
Administrateur des affaires maritimes
Directeur de la Marine marchande
Cotonou
BENIN

* Did not arrive by 25.09.2008
Non arrivé le 25.09.2008
Sin llegar el 25.09.2008

CHILE CHILI

Mr Franco Lange Ehigos
Jefe Depto. Educación Marítima (Directemar)
Maritime Authority
Errázuriz 537
Valparaiso
CHILE
Tel: +56 32 220 8399
Fax: +56 32 220 8312
Email: jedumar@directemar.a

CYPRUS CHYPRE CHIPRE

Captain Andreas Constantinou
Senior Ship Marine Surveyor
Department of Merchant Shipping
PO Box 56193
CY-3305 Lemesos
CYPRUS
Tel.: +357 25 848278
Mobile: +357 99 64 7590
Fax: +357 25 848200
Email: aconstantinou@dMsmcw.gov.cy

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Mr Philippe Bauchy
Special Adviser
Centre for Ships
Vermundsgade 38C
DK-2100 Kobenhavn
DENMARK
Tel.: +45 3917 4621
Email: pb@dma.dk

Mr Martin John
Ship Surveyor
Danish Maritime Authority
Vermundsgade 38 C
2100 Copenhagen
DENMARK
Tel.: +45 39 17 4623
Fax: +45 39 17 4410

EGYPT EGYPTTE EGIPTO

Mr Salah Moustafa El Torgoman
General Manager
Ship Registration & Crew Affairs
Egyptian Authority for Maritime Safety
Ministry of Transportation
Gomrek Gate 1
Alexandria 21513
EGYPT
Tel.: 203 48 34 382
Fax: 203 48 02 369
Email: salaheltorgoman49@yahoo.com

EL SALVADOR

S.E. Sr. Byron Fernando Larios López
Representante Permanente
Misión Permanente de El Salvador
65, rue de Lausanne
1202 Genève
SUISSE
Tel.: +41 22 732 70 36
Fax: +41 22 738 47 44
Email: mission.el-salvador@ties.itu.int

S.E. Sr. Miguel Angel Alcaine Castro
Embajador
Misión Permanente de El Salvador
65, rue de Lausanne
1202 Genève
SUISSE
Tel.: +41 22 732 70 36
Fax: +41 22 738 47 44
Email: mission.el-salvador@ties.itu.int

Sr. Mario Castro Grande
Ministro Consejero
Misión Permanente de El Salvador
65, rue de Lausanne
1202 Genève
SUISSE
Tel.: +41 22 732 70 36
Fax: +41 22 738 47 44
Email: mission.el-salvador@ties.itu.int

FINLAND FINLANDE FINLANDIA

Mr Harri Halme
Senior Safety Officer
Ministry of Social Affairs and Health
FINLAND
Email: harri.halme@stm.fi

GREECE GRÈCE GRECIA

Captain Georgios Boumpopoulos
Director of Seamen's Labour Directorate
Ministry of Mercantile Marine, The Aegean and Island Policy
Gr. Lambraki 150
Piraeus 18518
GREECE
Tel.: +30 2104191743
Fax: +30 2104191561
Email: dner@yen.gr

Mr Nikolaos Isakoglou
Staff Officer of Seamen's Labour Directorate
Ministry of Mercantile Marine, The Aegean and Island Policy
Gr. Lambraki 150
Piraeus 18518
GREECE
Tel.: +30 2104191108
Fax: +30 2104191561
Email: dner@yen.gr

IRAQ

Mr Wisam Al-Qaisi
Troisième secrétaire
Mission permanente d'Irak
Chemin du Petit-Saconnex 28a
1209 Genève
SUISSE
Email: mission.iraq@ties.itu.int

IRELAND IRLANDE IRLANDA

Captain Tom O'Callaghan
Nautical Surveyor, Marine Survey Office
Department of Transport
Leeson Lane
Dublin 2
IRELAND
Tel.: +353 1 6783400
Fax: +353 1 6783409
Email: tomocallaghan@transport.ie

ITALY ITALIE ITALIA

Ms Stefania Moltoni
Dirigenti della Direzione Generale del Trasporto Marittimo,
Lacuale e Fluviale
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Viale Dell' Arte 16
00144 Roma
ITALY
Tel.: +39 06 59 08 4262
Fax: +39 06 59 08 4262
Email: stefania.moltoni@trasporti.gov.it

Mr Giuseppe Alati

Dirigenti della Direzione Generale del Trasporto Marittimo, Lacuale e Fluviale
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Viale Dell' Arte 16
00144 Roma
ITALY
Tel.: +39 06 59 08 4801
Email: guiseppe.alati@infrasturturetrasporti.it

JAPAN JAPON JAPÓN

Mr Naoki Saito

Special Assistant to the Director, Maritime Bureau
Safety Management & Seafarers' Labour Division
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
2-1-3 Kasumigaseki, Chiyoda-ku
Tokyo 100 8918
JAPAN
Tel.: +81 3 5253 8652
Fax: +81 3 5253 1643
Email: saitou-n25x@mlit.go.jp

Pr Shinobu Nogawa

Tokyo Gakugei University
4-1-1 Nukuikitamachi, Koganei-shi
Tokyo 184 8501
JAPAN
Tel./Fax: +81 42 329 7408
Email: nogawa@u-gakugei.ac.jp

Mr Seiichi Tajima

First Secretary
Permanent Mission of Japan
3, chemin des Fins
1211 Genève 19
SWITZERLAND
Tel.: +41 22 717 3105
Fax: +41 22 717 3774
Email: seiichi.tajima@ge-japan.ch

KENYA

Geraldine Mwangeli Maingi

Deputy Director, Shipping and Maritime Affairs
Ministry of Transport
PO Box 52692
Nairobi
KENYA
Tel.: +254 27 2 9200
Fax: +254 272 6362
Email: maingi@transport.go.ke

Mr Peter Maloba Wamoto
Deputy Labour Commissioner
Ministry of Labour
PO Box 40326-00100,GPO
Nairobi
KENYA
Tel.: +254 272 9354
Fax: +254 271 3980
Email: pmwamoto@hotmail.com

Mr Amos Kituri
Chief Surveyor & Receiver, Wrecks
Kenya Maritime Authority
PO Box 95076
80104
Mombasa
KENYA
Email: atikuri@maritimeauthority.co.ke / mwamburikituri@yahoo.com

REPUBLIC OF KOREA RÉPUBLIQUE DE CORÉE REPÚBLICA DE COREA

Mr Jeon Jeong-Chong
General Manager of Statutory System Certification Team
Korean Register of Shipping
60, Sinseongno, 23-n, Jang-dong Yuseong-gu
Deajeon
REPUBLIC OF KOREA
Tel.: +82 42 869 9360
Fax: +82 42 862 6020
Email: jcjeon@krs.co.kr

LATVIA LETTONIE LETONIA

Mr Arturs Oss
Head of Maritime Safety Department
Maritime Administration of Latvia
Trijadibas 5
Riga – LV 1048
LATVIA
Tel.: +371 67062166
Fax: +371 67860083
Email: arturs.oss@lja.lv

LUXEMBOURG LUXEMBURGO

M^{me} Annabel Rossi
Commissariat aux affaires maritimes
12-21 Bd Royal
2449 Luxembourg
LUXEMBOURG

M. Marc Siuda
Commissariat aux affaires maritimes
12-21 Bd Royal
2449 Luxembourg
LUXEMBOURG

M. Marc Glodt *
Consultant
LUXEMBOURG
Email: mglodt@pt.lu

M. Alexandre Charbonneau
Chercheur/Stagiaire
Université de Luxembourg
Commissariat aux affaires maritimes
59 A, rue de la Batière
44300 Nantes
FRANCE
Tel.: +33 66 329 1667
Email: alexandre_charbonneau@yahoo.fr

MADAGASCAR

M. Rochel Rakotonarivo
Conseiller
Mission permanente de Madagascar
32, avenue de Riant-Parc
1209 Genève
SUISSE
Tel.: +4122 740 1650
Fax: +4122 740 1616
Email: ambassadsuisse@bluewin.ch

MALAYSIA MALAISIE MALASIA

Mr Kanagalingam Selvarasah
Marine Officer
Malaysia Marine Department
PO Box 12, Jalan Limbungan
42007 Port Klang Selangor
MALAYSIA
Tel.: +603 33 46 7644
Fax: +603 3346 7778
Email: kana@marine.gov.my

Mr Aminuddin AB. Rahaman
Labour Attaché
Permanent Mission of Malaysia
International Center Cointrin (ICC)
20, route de Pré-Bois
1215 Genève 15
SWITZERLAND
Tel.: +41 22 710 7510
Email: aminuddin_ar@yahoo.com

* Did not arrive by 25.09.2008
Non arrivé le 25.09.2008
Sin llegar el 25.09.2008

MALI

M. Ousmane Albou Kader Toure *
Directeur national adjoint des transports terrestres
Maritimes et fluviaux
Bamako
MALI

MARSHALL ISLANDS LES ILES MARSHALL LAS ISLAS MARSHALL

Mr Nicholas Makar
Deputy Commissioner of Maritime Affairs
Republic of the Marshall Islands
Office of the Maritime Administrator
11496 Commerce Park Drive
Reston VA 20191
UNITED STATES
Tel.: +1 703 620 4880
Fax: +1 703 476 8522
Email: nmakar@register-iri.com

Ms Angela Plott
Deputy Commission of Maritime Affairs
Republic of the Marshall Islands
c/o International Registries, Inc.
11496 Commerce Park Drive
Reston VA 20191
UNITED STATES
Tel.: +1 703 620 4880
Fax: +1 703 860 2178
Email: aplott@register-iri.com

MOZAMBIQUE

M. Juvenal Arcanjo Dengo
Premier Secrétaire
Mission permanente du Mozambique
13, rue Gautier 1er
1201 Genève
SUISSE
Tel.: +41 22 732 32 12
Email: jdengo@bluewin.ch

* Did not arrive by 25.09.2008
Non arrivé le 25.09.2008
Sin llegar el 25.09.2008

NAMIBIA NAMIBIE

Mr Matthew Shingudja
Labour Commissioner
Ministry of Labour and Social Welfare
Private Bag 13367
Windhoek
NAMIBIA
Tel.: +264 61 379 100
Fax: +264 61 379 129
Email: bro.matthew@mol.gov.na

NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS

Mr Pieter Oost
Policy Adviser
Transport and Water Management Inspectorate
PO Box 8634
3009 AP Rotterdam
NETHERLANDS
Tel.: +317 04 56 4474
Email: Pieter.oost@ivw.nl

Ms Ingeborg Van Gasteren
Senior Policy Adviser
Ministry of Transport, Public Works and Water Management
Plesmarwey 1-6, PO Box 20904
2500 EX The Hague
NETHERLANDS
Tel.: +31 70 35 17486
Fax: +31 70 351 1692
Email: ingeborg.van.gasteren@minvenw.nl

Mr Ing. P.G. Harts
Senior Adviser
Transport and Water Management Inspectorate
PO Box 8634
3065 SC Rotterdam
NETHERLANDS
Tel.: +3170 456 4616

PANAMA PANAMÁ

Mr Napoleón Smith
Executive Director
International Representative Office
Panama Maritime Authority
369 Lexington Ave, 14th Floor
New York NY 10017
UNITED STATES
Tel.: 212 869 6440
Fax: 212 575 2285
Email: nsmith@segumar.com

Sra. Nyxkhari Ardila Guillén
Jefa del Departamento de Laboral Marítimo
Dirección General de Gente de Mar de la autoridad Marítima
Edificio Pancanal, Albroom
0483 Balboa Ancón 0533
PANAMÁ
Tel.: 507 501 5066
Fax: 507 501 5210
Email: labormar@amp.gob.pa

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr Hansleo Cacdac
Deputy Administrator
Philippine Overseas Employment Administration
Blas F. Ople Bldg, Ortigas Ave. Cr. EDSA
Mandaluyong City 1555
PHILIPPINES
Tel.: +632 7221153
Fax: +632 7219498
Email: habyl305@yahoo.com

Ms Gloria Bañas
Deputy Administrator for Planning
Maritime Industry Authority
4th Floor, Trida Bldg, T.M. Kalan St.
Metro Manila
PHILIPPINES
Tel: +63 2 524 6121
Fax: +63 2 524 6121
Email: odap-marina@yahoo.com

Mr Nicanor Bon
Chief Labor and Employment Officer
Bureau of Working Conditions
Bldg B. OSHC Complex North Ave, Cor. Science Rd, Diliman
Quezon City 1104
PHILIPPINES
Tel.: +632 920 2482
Fax: +632 920 2381
Email: bureauofworkingconditions@gmail.com

Mr Allen Victor T. Dela Vega
Head, Port State Control
Philippines Coast Guard
Department of Transportation
139, 25th Street, Port Area
Manila 1018
PHILIPPINES
Email: cg8@coastguard.gov.ph

PORTUGAL

Ms Maria Teresa Paccetti dos Santos Lobo Correia
Assessora Principal
Ministère du Travail et des Affaires sociales
Praça de Londres, Z-40
Lisboa
PORTUGAL

Ms Carlota Leitão Correia
Maritime Legal Expert
Institute for Ports and Shipping (IPTH)
Edifício Vasco Dagama, Rue General Gomes De Araujo
Lisboa
PORTUGAL

QATAR

Mr Ali Ibrahim Al-Hammadi
Expert Sailors' Affairs
Customs and Ports General Authority
Doha
QATAR

Mr Faisal Salman Al-Hajiri
Maritime Affairs Expert
Customs and Ports General Authority
QATAR

ROMANIA ROUMANIE RUMANIA

Mr Visa Florin
Labour Inspector
Directorate Health and Safety at Work
14- Matei Voievod, Sector 2
Bucuresti
ROMANIA
Tel.: +40745 11 4122
Fax: +4021 302 70 88
Email: florin.visa@inspectiamuncii.ro

Mr Dima Mihaela
Labour Inspector
Directorate Health and Safety at Work
Bucuresti
ROMANIA
Tel.: +40745 121 530
Fax: +4021 302 70 84
Email: mihaela.dima@inspectiamuncii.ro

RUSSIAN FEDERATION FÉDÉRATION DE RUSSIE FEDERACIÓN DE RUSIA

Mr Alexander Gorobtsov
Associated Professor
Admiral Makarov State Maritime Academy
Kosaya Linia, 15A
St. Petersburg 199106
RUSSIAN FEDERATION
Tel.: +7812 322 1934 / 7812 322 0682
Fax: +7812 322 7807
Email: mail@gma.ru

Ms Elena Shchurova
Deputy Director of Administrative Department
Ministry of Transport
1-1, Rozhdestvenka str.
109012 Moscow
RUSSIAN FEDERATION
Tel.: +7495 792 1948
Fax: +7495 626 1183
Email: shurovaev@mintrans.ru

Mr Alexander Samsonov
Head of Legal & Organization Department
Federal Agency of Marine & River Transport
Moscow
RUSSIAN FEDERATION
Tel.: +7495 626 10 02
Fax: +7495 626 96 54
Email: samsonovaa@mintrans.ru

Ms Elena Lavrentieva
Pro-Rector of Academic Makarov State Maritime Academy
Kosay Line, 15a
St Petersburg
RUSSIAN FEDERATION
Tel.: +7812 322 19 34
Email: e_lavrentieva@mail.ru

Mr Pavel Zemliansky
Head of the ILO Sector
Russian Maritime Register
8, Dvortrovaya Nap
St Petersburg 198510
RUSSIAN FEDERATION
Tel.: +7812 380 19 57
Fax: +7812 380 19 58
Email: zemliansky@rs-head.spb.ru

Mr Viacheslav Bilyk
Chief State Inspector, PSC Officer
Naberezhnyaya
Petruveliko 606
Kaliningrad
RUSSIAN FEDERATION
Tel.: +7401 257 94 84
Fax: +7401 257 94 79
Email: pscbilyk@mapked.ru

SLOVENIA SLOVÉNIE ESLOVENIA

Ms Karmen Sterbenc
Ministry of Labour, Family & Social Affairs
Kotnikova 5
Ljubljana
SLOVENIA

Ms Nina Glas
Maritime Directorate
Ministry of Transport
Langusova 4
1000 Ljubljana
SLOVENIA
Tel.: +386 1 4788315
Email: nina.glas@gov.si

Mr Ivo Maraspin
Slovenian Maritime Administration
Ministry of Transport
Uprava rs za Pomorstov
Kidričeva 46
6000 Koper
SLOVENIA
Tel.: +386 5 6632141
Fax: +386 5 66 32145
Email: ivo.maraspin@gov.si

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sr. José M. Pérez Toribio *
Subdirector General de Acción Social Marítima

Sr. Santos Orizaola Gurría *
Director de Programas

Sr. Francisco Arnau Navarro
Consejero de Trabajo y Asuntos Sociales
Misión Permanente de España
53, avenue Blanc
1202 Genève
SUISSE

Sra. Arancha Morala del Campo
Jefa de Servicio de la Subdirección General de la Flota
y de la Formación
Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino
Madrid
SPAIN

SWEDEN SUÈDE SUECIA

Mr Leif Remahl
Senior Administrative Officer
Swedish Maritime Administration
Sjöfartsverket
SE-601 78 Norrköping
SWEDEN

Mr Dan Sarenus
Senior Administrative Officer
Swedish Maritime Administration
Sjöfartsverket
SE-601 78 Norrköping
SWEDEN

* Did not arrive by 25.09.2008
Non arrivés le 25.09.2008
Sin llegar el 25.09.2008

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

Mr Josephat Mberwa Lugakingira
Acting Labour Commissioner
Ministry Of Labour, Employment and Youth Development
PO Box 9014
Dar es Salaam
UNITED REPUBLIC OF TANZANIA
Tel.: +255 07 84 44 1566
Email: jmlug@yahoo.com

Mr Thomas Justine Mayagilo
Principal, Chief Executive Officer
Dar-Es-Salaam Maritime Institute
P.O.Box 6727
Dar es Salaam
UNITED REPUBLIC OF TANZANIA
Tel.: +255 22 21 33 645
Fax: +255 22 211 2600
Mobile: +255 784 32 3529
Email: dmi83@hotmail.com

Dr Aggrey K. Mlimuka
Association of Tanzania Employers
IPS Building, 7th Floor, Samora Avenue/Azikiwe Street
Dar es Salaam
UNITED REPUBLIC OF TANZANIA
Tel.: +255 22 2110940
Fax: +255 22 2119434
Email: info@ate.or.tz

TUNISIA TUNISIE TÚNEZ

M. Ali Yahmadi
Directeur
Office de la marine marchande et des ports
Batiment Administratif
2060 La Goulette-Tunis
TUNISIE
Tel.: +216 71 735 300
Fax: +216 71 735 812
Email: a.yahmadi@ommp.nat.tn

M. Houssam-Eddine Berrabhi
Chef De Service des Auxiliaires du Transport Maritime
Ministère du Transport
Direction Générale de la Marine Marchande Batiment Administratif
Avenue 7 Novembre 2035-Tunis
TUNISIE
Tel.: +216 71 772 110
Fax: +216 71 806 413
Email: berrabhihoussam@yahoo.co.in

TURKEY TURQUIE TURQUÍA

M. Erhan Batur
Conseiller
Mission permanente de Turquie
Chemin du Petit-Saconnex 28b
1211 Genève 19
SUISSE
Email: erhan.batur@mfa.gov.tr

Mr Ekrem Ozcan
Directeur général adjoint
Sous Secrétariat chargé des affaires maritimes
GMK Bulvari No. 128, Maltepe
Ankara
TURKEY
Email: eozcan@denizcilik.gov.tr

Mr Bilal Kazan
Chef de Section
Sous Secrétariat chargé des affaires maritimes
GMK Bulvari No. 128
Maltepe
Ankara
TURKEY
Email: bkazan@denizcilik.gov.tr

Mr Koksal Nuroglu
Expert
Sous Secrétariat chargé des affaires maritimes
Email: koksalnuroglu@denizcilik.gov.tr

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Ms Pat Dolby
Manager Inspection Policy
Maritime and Coastguard Agency
Spring Place, 105 Commercial Road
Southampton SO15 1EG
UNITED KINGDOM
Tel.: +44(0) 2380 329 343
Fax: +44(0) 2380 329 104
Email: pat.dolby@mcgn.gov.uk

Ms Mary Martyn
Head of Seafarer Safety & Health
Maritime and Coastguard Agency
Spring Place, 105 Commercial Road
Southampton SO15 1EG
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 2380 329216
Fax: +44 2380 329251
Email: mary.martyn@mcga.gov.uk

Mr Roland Ives
Lloyds Register
71 Fenchurch Street
London EC3M 4BS
UNITED KINGDOM
Email: roland.ives@lr.org

Mr Malcom Blake-Lawson
Head of Branch
International Shipping & Relations Department for Transport
Great Minister House, Zone 2/33
76 Marsham Street
London SW 1P 4DR
UNITED KINGDOM
Tel.: +44(0) 20 79 44 2254
Fax: +44(0) 7944 2182
Email: malcolm.blake-lawson@dft.gsi.gov.uk

Mr Roger Towner
Registrar General
Maritime and Coastguard Agency
Spring Place, 105 Commercial Road
Southampton
SO 15 1EG
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 2380 329 238
Fax: +44 2380 329 252
Email: roger.towner@mcga.gov.uk

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Ms Mayte Medina
US Coast Guard, Office of Operating & Environmental Standards
Commandant (CG-5221)
2100 2nd Street SW
Washington, DC 20593
UNITED STATES
Tel.: +202 372 1222
Fax: +202 372 1918
Email: mayte.medina2@uscg.mil

Mr Emmanuel Terminella
Port State Control
US Coast Guard
USCG Headquarters
2100 2nd St, SW
Washington, DC 20593-0001
UNITED STATES
Tel.: +001 202 372 1239
Fax: +001 202 372 1918
Email: Emmanuel.J.TerminellaJr@uscg.mil

ZAMBIA ZAMBIE

Ms Isabelle Lemba
First Secretary
Permanent Mission of Zambia
17-19, chemin du Champ-d'Anier
1209 Genève
SWITZERLAND
Tel.: +41 22 788 53 30

Representatives of the 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 Commission
Commission européenne
Comisión Europea**

Ms Anne Devouche
Administrator
Directorate-General for Transport
Unit G.1 Maritime Affairs, DM 28-03/030
28, rue de Mot
1049 Brussels
BELGIUM
Email: anne.devouche@ec.europa.eu

Mr Jan Jilek
Administrator, Directorate-General for Employment, Social Affairs & Equal Opportunities
Unit F.4 Safety, Health & Hygiene at Work, EUFO 2178A
Euroforum Building
10, rue Robert Stumper
2557 Luxembourg
LUXEMBOURG
Email: jan.jilek@ec.europa.eu

Mr Jaime Gonzalez-Gil
Technical Support to the Commission
European Maritime Safety Agency (EMSA)
Project Officer for Port State Control
Unit B.2 Ship Safety, PT-1998-001
Avenida Dom Joao II Lote 1.06.2.5
Lisbon
PORTUGAL
Tel.: +351 21 12 09429
Fax: +351 21 12 09216
Email: Jaime.Gonzalez-gil@emsa.europa.eu

**International Maritime Organization (IMO)
Organisation maritime internationale (OMI)
Organización Marítima Internacional (OMI)**

Mr Brice Martin-Castex
Head IPC section
4 Albert Embankment
London SE1 7SR
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 207 587 3155
Email: bmcastex@imo.org

**Latin American Agreement on Port Control of Vessels (Viña del Mar Agreement)
Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto
(Viña del Mar Acuerdo)**

Sr. Haroldo de Oliveira Amaral
Directoria De Portos E Costas
Marinha Do Brasil
Av. Alfred Agache s/n Centro Cultural Da Marinha
Rio de Janeiro CEP 20 021-000
BRAZIL
Tel.: +5521 21046437
Fax: + 5521 21045319
Email: harmaral@terra.com.br

Capitán Jorge Gonçalves do Valle Silva *

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU)

Mr Richard W.J. Schiferli
General Secretary Paris MOU on Port State Control
PO Box 90653
2509 LR The Hague
NETHERLANDS
Tel.: +31 70 456 1599
Email: Richard.schiferli@parismou.org

Mr Brian Hogan
Chairperson
Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU)
Leeson Lane
Dublin 2
IRELAND
Tel.: +3531 678 3400
Fax: +3531 678 3409

* Did not arrive by 25.09.2008
Non arrivé le 25.09.2008
Sin llegar el 25.09.2008

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

**International Christian Maritime Association (ICMA)
Association maritime chrétienne internationale (ICMA)
Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA)**

Mr Douglas B. Stevenson
Chair, ICMA Standing Delegation to the ILO
The Seamen's Church Institute of NY & NJ
241 Water Street
NEW YORK NY 10038
Etats-Unis
Tel:+1 212 349 1794
Fax:+1 212 348 8342
Email:dstevenson@seamenschurch.org

International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW)

Mr Jean-Yves Legouas
Chairman
Seafarers' Health Information Programme
24, impasse des Dauphines
74890 Bons en Chablais
FRANCE
Tel.: +33 9 60083660
Email: legouas74@orange.fr

**International Maritime Health Association (IMHA)
Association internationale de médecine maritime (IMHA)
Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA)**

Dr Suresh Idnani
Vice-President, International Maritime Health Association (IMHA)
S 2/2 Nova Cidade Complex
Alt Porvorim, Bardez
Goa 403521 INDIA
Tel.: +91 832 2417036 / +91 98221 26604
Fax: +91 832 2413021
Email: sureshidnani@hotmail.com

International Organisation of Employers (IOE)
Organisation internationale des employeurs (OIE)
Organización Internacional de Empleadores (OIE)

Mr Guillermo Cabral
Gerente de Recursos Humanos
Camara Naviera Argentina
MARUBA SCA
Emma de la Barra 353 Piso 2
Buenos Aires C1107BXA
ARGENTINA
Tel.: +54.11 4320-3722
Fax: +54.11 4320-3696
Email: gcabral@maruba.com.ar

International Shipping Federation (ISF)
Fédération internationale des armateurs (ISF)
Federación Internacional de Armadores (ISF)

Mr David Dearsley
International Shipping Federation (ISF)
12 Carthusian Street
London EC1M 6EZ
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 20 7417 8844
Fax: +44 20 7417 8877

Mr Giles Heimann
International Shipping Federation (ISF)
12 Carthusian Street
London EC1M 6EZ
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 20 7417 8844
Fax: +44 20 7417 8877

Mr Tony Mason
International Shipping Federation (ISF)
12 Carthusian Street
London EC1M 6EZ
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 20 7417 8844
Fax: +44 20 7417 8877

M. Guy Sulpice
Directeur
Armateurs de France
47, rue de Monceau
75008 Paris
FRANCE
Tel.: +331 53 89 52 50
Fax: +331 53 89 52 53
Email: g-sulpice@armateursdefrance.org

International Transport Workers' Federation (ITF)
Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)

Mr John Bainbridge
International Transport Workers' Federation (ITF)
49-60 Borough Road
London SE1 1DR
UNITED KINGDOM

Mr Jon Whitlow
International Transport Workers' Federation (ITF)
49-60 Borough Road
London SE1 1DR
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 207 940 9271
Fax: +44 207 357 7871
Email: whitlow_jon@itf.org.uk

Organization of African Trade Union Unity (OATUU)
Organisation de l'unité syndicale africaine (OUSA)
Organización de la Unidad Sindical Africana (OUSA)

M. Abdoulaye Lelouma Diallo
OATUU Permanent Representative
18, ch. de la Planche Brûlée
App. A 2 103
01210 Ferney Voltaire
FRANCE
Tel/Fax: +33 450 406513
Email: elhadjdiallo@hotmail.com

Secretariat of the Meeting
Secrétariat de la Réunion
Secretaría de la Reunión

Secretary-General/Secrétaire général/Secretario General

Mr FASHOYIN

Deputy Secretaries-General/Secrétaires générales adjointes/Secretarias Generales Adjuntas

Ms DOUMBIA-HENRY
Ms TINOCO

Executive Secretary/Secrétaire exécutif/Secretario Ejecutivo

Mr APPAVE
Mr GRIMSMANN

Experts/Expertos

Mr WAGNER
Mr DEVLIN
Ms McCONNELL
Mr ATKINSON
Ms BADER
Mr OH
Mr KNAEBE

Representatives of the Bureau of Employers' Activities/Représentants du Bureau des activités pour les employeurs/Representantes de la Oficina de Actividades para los Empleadores

Ms FRANCE-MASSIN
Mr HESS

Representatives of the Bureau of Workers' Activities/Représentants du Bureau des activités pour les travailleurs/Representantes de la Oficina de Actividades para los Trabajadores

Mr DEMARET

Representative of the Office of Legal Services and Office of the Legal Adviser/Représentante des services juridiques et Bureau du Conseiller juridique/Representante de servicios jurídicos y Oficina del Consejero Jurídico

Ms McCRORY

Clerk of the Meeting and Chief of the Secretariat Service/Greffier de la réunion et Chef des services du secrétariat/Secretario de Actas y Jefe de los Secretarios de Actas y Jefe de los Servicios de Secretaría:

Mr HAHN

