

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO  
Programa de Actividades Sectoriales

**Informe final**

**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**

Ginebra, 15-19 de septiembre de 2008



ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO  
Programa de Actividades Sectoriales

**Informe final**

**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**

Ginebra, 15-19 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](mailto: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.ilo.org](http://www.ilo.org) puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

---

ISBN 978-92-2-322745-6 (print)

ISBN 978-92-2-322746-3 (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](mailto:pubvente@ilo.org).

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

---

---

## Índice

	<i>Página</i>
Introducción .....	1
Composición.....	1
Documentación.....	1
Apertura de la Reunión.....	2
Presentación de la propuesta de pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 .....	3
Declaraciones generales .....	4
Examen de la propuesta de pautas.....	5
Capítulo 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
1.3. Conceptos clave que figuran en el CTM, 2006.....	6
1.3.1. Aplicación .....	6
1.3.3. Buques.....	6
1.3.4. Cumplimiento y control de la aplicación (inspección y certificación del buque).....	7
Capítulo 2. El sistema de inspección por el Estado del pabellón .....	7
2.1. Visión general de las responsabilidades del Estado del pabellón .....	7
2.1.1. Nota general (párrafos 24 a 27).....	7
2.1.2. Visión general de la flexibilidad nacional prevista en el CTM, 2006 (determinaciones/exenciones con respecto a la aplicación de los requisitos) – párrafos 28-43 .....	8
2.1.3. Responsabilidades del sistema de inspección del Estado del pabellón .....	11
2.2. Inspección del trabajo marítimo y proceso de certificación.....	13
2.2.1. Nota general .....	14
2.2.4. Primera inspección .....	17
2.2.5. Inspección intermedia .....	19
2.2.6. Inspección para la renovación .....	20
2.2.7. Cambio de pabellón/nueva matriculación, cambio de propietario, alteración sustancial .....	20
2.2.8. Buques existentes antes de la entrada en vigor del CTM, 2006, en el caso del Estado del pabellón.....	21
2.2.9. Buques respecto de los cuales los propietarios solicitan la certificación.....	22
2.2.10. Buques que no están certificados .....	22
2.2.11. Informes de los inspectores del Estado del pabellón.....	22

---

Capítulo 3. Verificación de la aplicación de los requisitos sobre el trabajo marítimo del CTM, 2006.....	23
3.1. Nota general.....	24
3.2. Requisitos del CTM, 2006, que han de ser objeto de inspección y, cuando proceda, de certificación.....	27
Regla 1.1 – Edad mínima .....	27
Regla 1.2 – Certificado médico .....	28
Regla 1.3 – Formación y calificaciones.....	30
Regla 1.4 – Contratación y colocación.....	31
Regla 2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar.....	34
Regla 2.2 – Salarios .....	35
Regla 2.3 – Horas de trabajo y horas de descanso.....	35
Regla 2.4 – Derecho a vacaciones .....	38
Regla 2.5 – Repatriación .....	38
Regla 2.7 – Niveles de dotación .....	39
Regla 3.1 – Alojamiento y servicios de asesoramiento .....	39
Regla 3.2 – Alimentación y servicio de fonda.....	40
Regla 4.1 – Atención médica a bordo del buque y en tierra.....	40
Regla 4.2 – Responsabilidad del armador .....	42
Regla 4.3 – Protección de la seguridad y la salud prevención de accidentes ...	42
Regla 4.5 – Seguridad social .....	43
Norma A5.1.1 – Principios generales .....	44
Regla 5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo .....	44
Capítulo 4. Medidas que se adoptarán si se detectan deficiencias.....	44
4.1. Nota general.....	44
Adopción de las pautas.....	47
Informe .....	47
Clausura de la Reunión.....	47
Lista de participantes revisada.....	49

---

## Introducción

1. De conformidad con una decisión adoptada por el Consejo de Administración en su 298.<sup>a</sup> reunión (marzo de 2007), 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 se celebró en Ginebra del 15 al 19 de septiembre de 2008.

## Composición

2. Asistieron a la Reunión tripartita diez expertos gubernamentales, diez expertos empleadores designados previa consulta con el Grupo de los Empleadores y diez expertos trabajadores designados previa consulta con el Grupo de los Trabajadores. Los expertos gubernamentales eran de Bahamas, República de Corea, Egipto, Filipinas, Grecia, Islas Marshall, Japón, Panamá, Reino Unido y Federación de Rusia. Además, representantes gubernamentales de otros 47 Estados Miembros de la OIT asistieron a la Reunión en calidad de observadores participantes.
3. Asistieron asimismo a la Reunión varios observadores de organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales. La lista de participantes se reproduce en el anexo al presente informe.
4. La Reunión tripartita eligió por unanimidad a los siguientes miembros de la Mesa:

*Presidente:* Sr. Nigel Campbell (experto del Gobierno de Sudáfrica)  
*Vicepresidentes:* Sra. Mary Martyn (experta del Gobierno del Reino Unido)  
Sr. Joseph Cox (experto armador de los Estados Unidos)  
Sr. Brian Orrell (experto de la gente de mar del Reino Unido)

5. La Reunión constituyó asimismo un Comité de Redacción Técnico para toda la Reunión, presidido por la Sra. Mary Mashyn (experta del Gobierno del Reino Unido) e integrado por:

Sra. Mayte Medina (representante gubernamental de los Estados Unidos)

Sr. Alain Moussat (representante gubernamental de Francia)

Sr. Peter McEwen (experto de la gente de mar del Reino Unido)

Sr. Michael Rodríguez (experto de la gente de mar de Estados Unidos)

Sra. Theresa Hatch (experta armadora de Australia)

Sr. Guy Sulpice (experto armador de Francia)

## Documentación

6. La Reunión tuvo ante sí una propuesta de pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MEFS/2008).

---

## Apertura de la Reunión

7. El Presidente, en sus observaciones de apertura, expresó su agradecimiento a los participantes por el honor que suponía presidir una Reunión de expertos convocada con la finalidad de adoptar pautas para garantizar la aplicación efectiva del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (en adelante, «el CTM» o «el Convenio»). Recordó la labor realizada en las reuniones de alto nivel que habían preparado el camino para la 94.<sup>a</sup> reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, celebrada en 2006. El éxito de esas reuniones se debió a la existencia de numerosos fines comunes y al espíritu de compromiso para alcanzarlos. Las pautas para el Estado del pabellón eran muy necesarias en muchos países, sobre todo para promover la aplicación armonizada del Convenio. La Reunión no se había convocado para reescribir el CTM, sino para ayudar a aplicarlo. Las disposiciones relativas al control de la aplicación eran una de las principales innovaciones del CTM y serían un elemento de importancia decisiva para el éxito del mismo. En la presente Reunión se examinarían las pautas para el Estado del pabellón, teniendo presente que dichas pautas y las pautas para el Estado del puerto, que iban a examinarse en otra reunión de expertos una semana más tarde, debían ser compatibles. Por lo tanto, las dos reuniones de expertos estaban estrechamente vinculadas, y debían considerarse como un todo. Los resultados de ambas reuniones debían sentar las bases para la aplicación adecuada del Convenio y facilitar su ratificación.
8. El Secretario General (Sr. Tayo Fashoyin, Director Ejecutivo en funciones, Sector del Diálogo Social) dio la bienvenida a los participantes a la OIT. Recordó que la 94.<sup>a</sup> reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, que había adoptado el CTM, había adoptado también una serie de resoluciones. La Resolución IV solicitaba que el Director General de la OIT convocase una reunión tripartita de expertos a fin de elaborar unas orientaciones adecuadas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto, mientras que la Resolución XIII solicitaba una reunión tripartita de expertos con objeto de hacer lo propio para las inspecciones por el Estado del pabellón. El Consejo de Administración había aprobado las labores necesarias de preparación para la aplicación de dichas resoluciones en su 298.<sup>a</sup> reunión (marzo de 2007), y había decidido, en su 301.<sup>a</sup> reunión (marzo de 2008), que las dos reuniones se celebrarían consecutivamente dado que la aplicación del CTM dependería de que las inspecciones por el Estado del pabellón y por el Estado del puerto se hiciesen basándose en principios uniformes y prácticas adoptadas a escala mundial.
9. El Secretario General dio las gracias a los gobiernos que habían contribuido a lo largo de los últimos meses a preparar la presente Reunión, en particular el Reino Unido, que había liderado el grupo de trabajo informal cuya labor se había utilizado como base para formular la propuesta de pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón. El Grupo de Trabajo, compuesto por expertos de diversos gobiernos y de las organizaciones internacionales de armadores y de gente de mar, se había reunido dos veces en Ginebra y había aportado a la Oficina asesoramiento y orientaciones de gran utilidad. El Secretario General observó que la nutrida asistencia reflejaba el interés que despertaban las dos series de pautas. Era preciso que las pautas fuesen lo más útiles posible para las administraciones marítimas y sus inspectores a la hora de garantizar que las inspecciones de los buques, de conformidad con la aplicación del CTM, se llevasen a cabo eficazmente. Por último, el Secretario General señaló que el CTM ya había sido ratificado por tres importantes Estados del pabellón que abarcaban aproximadamente el 20 por ciento de la flota mundial. En junio de 2007, el Consejo de la Unión Europea (UE) había decidido autorizar a todos los Estados miembros de la UE a ratificar el CTM antes del 31 de diciembre de 2010, y los interlocutores sociales de la UE habían firmado un acuerdo que trasladaría las disposiciones del CTM a la legislación europea a través de una directiva. Muchos otros países, de todas las regiones, ya estaban tomando medidas concretas encaminadas a la ratificación. La presente Reunión y la que se celebraría seguidamente sobre las pautas para

---

el control por el Estado del puerto podrían impulsar los preparativos destinados a la ratificación en muchos países y la adopción de las pautas para las inspecciones recordarían a todos los Estados Miembros de la OIT lo apremiante que era la ratificación.

## **Presentación de la propuesta de pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**

10. La Secretaria General Adjunta de la Reunión, Sra. Cleopatra Doumbia-Henry, Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, presentó la propuesta de la Oficina de pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del CTM, 2006. El documento estaba destinado a proporcionar orientaciones a los Estados a los que pudiesen serles de utilidad, de conformidad con la resolución adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en 2006, cuando adoptó el Convenio. Se reconoció entonces que muchos países ya inspeccionaban sus buques con objeto de evaluar el cumplimiento de las normas del trabajo y otras normas internacionales. El CTM contenía obligaciones muy específicas en relación con las inspecciones por el Estado del pabellón, así como innovaciones importantes relacionadas con las normas del trabajo y las certificaciones obligatorias del Estado del pabellón para determinadas categorías de buques. Dichas obligaciones emanaban de convenios y recomendaciones anteriores de la OIT, así como de la práctica existente con arreglo a los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI).
11. Si bien muchos aspectos del Convenio resultarían familiares a los inspectores de la mayoría de los países, incluso los países con sistemas de inspección establecidos necesitarían un ajuste de sus prácticas, debido a la amplitud del Convenio, la variedad de cuestiones cuya inspección se exigía, y el énfasis que se ponía en la inspección y en la certificación de la conformidad con las disposiciones nacionales pertinentes. Estos elementos explicaban la necesidad de proporcionar más orientación a los gobiernos, y en especial a las personas que llevaran a cabo las inspecciones a bordo de los buques. Los buques que se dedicaban al comercio internacional necesitaban una documentación clara del Estado de su pabellón con el fin de asegurarse de recibir un trato justo por parte del Estado del puerto.
12. Las pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón proporcionaban orientaciones prácticas para las autoridades del Estado del pabellón encargadas del establecimiento de los sistemas de inspección y certificación y para los inspectores u organizaciones autorizadas que las llevaban a cabo. La categoría que tendrían las pautas una vez adoptadas era importante. El Convenio ya contenía una serie de orientaciones en la parte B del Código, en las que se explicaba qué se esperaba de los países en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio. Las pautas de la parte B tenían una condición jurídica particular y formaban parte del Convenio, como se especificaba en los artículos y se aclaraba en la nota explicativa del Convenio. En cambio, las pautas para las inspecciones que se examinarían en las próximas reuniones no eran un instrumento jurídico internacional vinculante y no implicaban obligaciones para los gobiernos, sino que estaban concebidas como orientaciones prácticas.
13. El proyecto de pautas estaba dividido en cuatro capítulos. El capítulo 1 era un texto descriptivo extraído en su mayor parte del CTM. El capítulo 2 estaba destinado a las autoridades encargadas de los sistemas de inspección y de certificación del Estado del pabellón en virtud del CTM, incluida la respuesta a las quejas. En la resolución y en la discusión de la 94.ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo se había indicado que las orientaciones destinadas al Estado del pabellón debían proporcionar información tanto sobre los sistemas de inspección como para los propios inspectores del



---

Estado del pabellón. Ahora bien, las pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto sólo contenían información breve para los administradores. El capítulo 3 proporcionaba orientaciones sobre lo que los inspectores debían examinar para comprobar la conformidad con las disposiciones del CTM, 2006. Las autoridades habrían de ajustar dichas orientaciones en función de la normativa nacional. El capítulo 4 describía las medidas que debían tomarse si se detectaban deficiencias, y proporcionaba información sobre algunos de los factores que debían considerarse a la hora de determinar la respuesta adecuada. Esas medidas también se adaptarían en cada país en el momento de elaborar políticas y programas de formación a escala nacional.

14. La Secretaria General Adjunta señaló además que era importante considerar la relación entre las pautas destinadas al Estado del pabellón y las correspondientes al control por el Estado del puerto. Cuando se elaboró el CTM, 2006, se dio por sentado que las inspecciones de control de los buques por el Estado del puerto deberían ser complementarias de la inspección por el Estado del pabellón, al menos respecto de los 14 ámbitos que requerían certificación. Por consiguiente, el capítulo 3 de las pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón constituía la base del capítulo 4 de las pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto. Sin embargo, la función de la inspección por el Estado del pabellón de conformidad con el Convenio era mucho más amplia que la del control por el Estado del puerto, ya que los Estados del pabellón debían inspeccionar todos los buques que entraban dentro del ámbito de aplicación del Convenio, aunque no estuvieran certificados.
15. La oradora finalizó diciendo que el texto propuesto por la Oficina era necesariamente general y genérico en algunos puntos, pues se trataba de proporcionar información de carácter práctico y aplicable, además de reflejar que las orientaciones estaban destinadas a los gobiernos. Se darían más detalles al diseñar cursos de formación basados en las pautas adoptadas.

## Declaraciones generales

16. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que, en líneas generales, su Grupo apoyaba el texto como lo proponía la Oficina, por lo que confiaba en que los debates posteriores fuesen fructíferos. Aunque las pautas no tenían fuerza legal, eran un aspecto importante del proceso de aplicación y cumplimiento del CTM. En el curso de las discusiones sobre las pautas no se debería intentar reabrir el debate sobre cuestiones para las que ya se había alcanzado un acuerdo durante la elaboración del Convenio. Debería hacerse referencia a las pautas como a normas mínimas establecidas para la industria y éstas deberían abordar todas las cuestiones cubiertas por el Convenio. Asimismo, era preciso que el capítulo 1 de las pautas hiciese referencia a la decisión de la reunión marítima de la Conferencia de que el CTM fuera un documento autónomo y no estuviese vinculado a los procedimientos de auditoría relativos al sistema internacional de gestión de la seguridad (IGS).
17. El experto del Gobierno de Panamá dijo que, si bien sería necesario debatir muchos aspectos de las pautas, consideraba que el resultado de la próxima reunión sería positivo.
18. El experto del Gobierno de Grecia observó que el proyecto presentado por la Oficina constituía una excelente base para posteriores debates, y que 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 aportarían asistencia a los países a la hora de ratificar el Convenio y garantizar su plena aplicación. Los debates sobre las pautas deberían servir de seguimiento a la adopción del CTM, por lo que no deberían volverse a examinar los acuerdos alcanzados en 2006.

- 
19. El representante del Gobierno de Argelia acogió con agrado el trabajo llevado a cabo por el grupo de expertos, que había redactado un documento de gran calidad sobre la materia que contribuiría a mejorar el entendimiento y la aplicación del CTM, así como a asegurar el trabajo decente en el sector marítimo. Su país estaba haciendo los esfuerzos necesarios para completar su legislación del trabajo marítimo a fin de asegurar su plena conformidad con el CTM.
  20. El Vicepresidente armador estuvo de acuerdo en que el CTM era preeminente. Las pautas eran importantes, pero no deberían reinterpretar dicho Convenio. También señaló que algunas partes del texto propuesto eran repetitivas. Con todo, las pautas constituían una orientación útil para la aplicación, pero no deberían añadir ni restar requisitos del CTM.

## Examen de la propuesta de pautas

### Capítulo 1. Introducción

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

##### *Párrafo 7*

21. El experto del Gobierno de las Bahamas dijo que la lista de elementos objeto de verificación en una inspección del cumplimiento no era exhaustiva, por lo que la expresión «ha de verificar» debería sustituirse por «puede verificar». El Vicepresidente armador, apoyado por el Vicepresidente de la gente de mar, no estuvo de acuerdo, dado que el Convenio exigía que se llevasen a cabo dichas comprobaciones. La utilización de la palabra «puede» se consideraba insuficiente en tal contexto.

#### 1.2. Breve reseña de la estructura del CTM, 2006

22. La propuesta del Comité de Redacción Técnico de modificar el título de esta sección para que dijera «**1.2 Breve reseña del CTM, 2006**» fue aceptada. Tras un debate extenso acerca de si el CTM debía considerarse como «normas mínimas» o como «normas mínimas internacionales», los participantes en la Reunión examinaron el texto propuesto por la Oficina para insertar dos párrafos nuevos antes del párrafo 9. El texto rezaba:

El Preámbulo del CTM, 2006, establece las intenciones y los objetivos de los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo al adoptar el Convenio. Asimismo hace referencia a la naturaleza global de la industria del transporte marítimo y a la necesidad de que la gente de mar cuente con protección especial. También relaciona el CTM, 2006 con otros convenios internacionales clave que establecen normas mínimas para el sector naviero relativas a la seguridad y a la protección del medio marino. **El CTM, 2006, que complementa otros importantes convenios 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.**

Al igual que otras normas internacionales del trabajo, el CTM, 2006 sólo establece normas internacionales mínimas. No obstante, recordando el párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, el Preámbulo aclara que en ningún caso podrá considerarse que la adopción de un convenio o de una recomendación por la Conferencia, o la ratificación de un convenio por cualquier Miembro, menoscabará cualquier ley, sentencia o costumbre o acuerdo que garantice a los trabajadores condiciones más favorables que las previstas en el convenio o la recomendación.

- 
23. El experto del Gobierno de Grecia sugirió firmemente que se modificara la frase «El CTM, 2006, que complementa otros importantes convenios 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», mediante la inserción de la palabra «marítimos» entre la palabra «convenios» e «internacionales» con el fin de reflejar su carácter marítimo.
24. La Reunión decidió conservar el texto en su forma propuesta por la Oficina, ya que no deseaba que esta referencia se limitara únicamente a los convenios marítimos.

#### *Párrafo 10*

25. La Reunión aprobó una propuesta de la experta del Gobierno del Reino Unido para, en aras de una mayor claridad, insertar «a efectos de la certificación» después de «verificar» en el párrafo 10.
26. El Vicepresidente armador consideraba que el segundo punto debería suprimirse, dado que la cuestión que abordaba guardaba más relación con la discusión relativa a las inspecciones por el Estado del puerto. La Reunión convino en suprimir dicho punto. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado con un cambio de poca importancia. Al haberse suprimido el anexo A5-III de la lista, la Reunión decidió suprimir el artículo «*the*» en el texto inglés para que la frase rezara «es importante que se tengan en cuenta tres de los cuatro anexos».

### **1.3. Conceptos clave que figuran en el CTM, 2006**

#### **1.3.1. Aplicación**

##### *Párrafo 12*

27. El Vicepresidente armador dijo que el párrafo 12 debería redactarse de conformidad con la Resolución relativa a la información sobre grupos profesionales adoptada en la reunión marítima de la Conferencia celebrada en 2006. Consideró que debería insertarse una nueva oración tras la primera oración del párrafo 12, que podría decir «La resolución relativa a la información sobre grupos profesionales adoptada en la reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo de 2006 contiene otras orientaciones.» El Vicepresidente de la gente de mar aceptó la idea de hacer referencia a la Resolución, pero dijo que el texto debería redactarse con gran cuidado para evitar un uso incorrecto, y respetando el párrafo 3 del artículo II del CTM que, entre otras cosas, preveía la consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar al respecto.

#### **1.3.3. Buques**

##### *Párrafo 16*

28. El experto del Gobierno de las Islas Marshall preguntó si, a efectos de continuidad, el párrafo 16 no debería incorporarse a la sección 1.3.1. La Reunión estuvo de acuerdo. Sin embargo, el texto propuesto más tarde por el Comité de Redacción Técnico no incorporaba la sección 1.3.3 en la sección 1.3.1, tal como se había discutido anteriormente. La experta del Gobierno del Reino Unido, haciendo uso de la palabra en nombre del Comité de Redacción Técnico, explicó que la sección 1.3.1 se refería tanto a los marinos como a los buques, mientras que la sección 1.3.3 se limitaba a estos últimos. Habida cuenta de la importancia de los derechos de la gente de mar, la Reunión decidió no modificar el texto.

---

### **1.3.4. Cumplimiento y control de la aplicación (inspección y certificación del buque)**

#### *Párrafo 20*

29. La Reunión aceptó la propuesta del Vicepresidente armador de insertar «si está autorizada para ello» después de «en su nombre», en la primera oración del párrafo 20.
30. La Reunión se mostró de acuerdo con una propuesta del Vicepresidente de la gente de mar para adaptar la redacción de la última oración al párrafo 4 de la regla 5.1.3 al CTM, sustituyendo la palabra «procedimientos» por «medidas» y suprimiendo «o establecerá».

#### *Párrafo 21*

31. Respecto del párrafo 21, el Vicepresidente armador consideró que «cuando se justifique» podría sustituirse por «cuando haya motivos claros» para adaptar el texto al CTM. El Vicepresidente de la gente de mar propuso suprimir la primera oración del párrafo 21. Tras la recomendación de la Secretaria General Adjunta, se acordó suprimir la primera oración del párrafo 21 y trasladar la segunda al final del párrafo 20. El texto propuesto más tarde por el Comité de Redacción Técnico para los párrafos 20 y 21 fue adoptado sin más discusión.

#### *Párrafo 22*

32. El experto del Gobierno de Filipinas se refirió a los debates (en el contexto del capítulo 2, que se habían mantenido anteriormente) sobre la inspección de buques no certificados, y al hecho de que la Oficina había aclarado el alcance de las inspecciones de dichos buques. Planteó que la segunda oración del párrafo 22 podía malinterpretarse, entendiéndose que limitaba el alcance de dichas inspecciones a los 14 aspectos enumerados en la lista contenida en la parte I del DCLM cuando, en realidad, todos los requisitos relativos al CTM debían ser objeto de inspección. La experta del Gobierno del Reino Unido propuso que se suprimiese la última oración del párrafo 22.
33. Si bien el Vicepresidente de la gente de mar estaba de acuerdo con las observaciones del experto del Gobierno de Filipinas, no estaba seguro de si debía suprimirse la última oración. Podría añadirse texto para reforzar el hecho de que los buques no certificados debían cumplir todas las disposiciones del CTM. Se acordó que era necesario volver a redactar el párrafo. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado. La Reunión acordó asimismo sustituir las palabras «que se mencionan» por las palabras «normalmente identificados» para que fuera coherente con el resto del texto.

## **Capítulo 2. El sistema de inspección por el Estado del pabellón**

### **2.1. Visión general de las responsabilidades del Estado del pabellón**

#### **2.1.1. Nota general (párrafos 24 a 27)**

34. La Reunión reconocía los distintos niveles de complejidad en la capacidad de los gobiernos para llevar a cabo inspecciones. Dado que algunos países se beneficiarían de unas orientaciones más detalladas, el texto que les ocupaba se consideraba útil. El representante del Gobierno de Noruega consideraba que la subsección 2.1.1. era demasiado larga.

---

## *Párrafo 26*

35. El representante del Gobierno de China declaró que los puntos del párrafo 26 se referían a la inspección y al control, pero no al seguimiento, y se trataba de una responsabilidad importante de los Estados del pabellón con arreglo a la regla 5.1.4, párrafo 1. El seguimiento periódico era necesario para asegurar que los gobiernos asignaran los recursos suficientes para garantizar una inspección adecuada. Por consiguiente, la Reunión decidió añadir una referencia al seguimiento en el párrafo 26.
36. El experto del Gobierno de Grecia propuso a su vez suprimir los paréntesis de «(o de las OR, si el Estado del pabellón recurre a estas organizaciones reconocidas para llevar a cabo algunas tareas del Estado)» en el primer punto, con objeto de no limitar la posibilidad para algunos Estados del pabellón de delegar sus responsabilidades. Si bien algunos participantes estuvieron de acuerdo, otros preferían conservar los paréntesis o insertar comas para indicar que, aunque se tratase de una responsabilidad básica del Estado del pabellón, las OR eran una opción válida. El Grupo de Redacción Técnico propuso un texto para suprimir el paréntesis.
37. El experto del Gobierno de Filipinas observó que en el segundo punto no se distinguía claramente entre inspección e inspección con certificación. La Reunión estuvo de acuerdo en modificar el punto en consecuencia. El texto del párrafo 26 propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado. La Reunión acordó además sustituir la palabra «recurre» por la palabra «autoriza» en el primer punto e insertar la palabra «renovación» después de la palabra «expedición» en el segundo punto.
38. El representante del Gobierno de Argelia señaló discrepancias entre el texto inglés y el francés del párrafo 26. En francés faltaba el tercer punto relativo a las quejas, y el cuarto se refería al «Estado del pabellón» en lugar de al «Estado del puerto».

## *Párrafo 27*

39. En relación con el párrafo 27, el experto del Gobierno de Panamá consideró que dado que el párrafo explicaba ampliamente la intención de las pautas, debería trasladarse al principio de la subsección. La Reunión apoyó el cambio propuesto.
40. Respecto a la pregunta del experto del Gobierno de Filipinas sobre la razón del texto en negrita del párrafo 27, se explicó que en las pautas se habían utilizado las negritas para señalar a la atención del lector puntos que se consideraban particularmente importantes.

### **2.1.2. *Visión general de la flexibilidad nacional prevista en el CTM, 2006 (determinaciones/exenciones con respecto a la aplicación de los requisitos) – párrafos 28-43***

## *Párrafo 28*

41. El experto del Gobierno de Panamá propuso que se suprimiera el texto del párrafo 28, pues no estaba claro cuál era su objeto.

## *Párrafos 29 a 33*

42. De igual forma, los párrafos 29 a 33 parecían estar fuera del ámbito de aplicación del CTM, por lo que deberían modificarse y unirse para reducir la longitud total del documento. La Reunión se mostró en desacuerdo, pues creía que dichas orientaciones

---

ayudarían a los países que carecían de legislación nacional a aclarar las dudas que quedaran en relación con las definiciones de «buque» y de «gente de mar».

#### *Párrafos 35 a 37*

- 43.** El Vicepresidente de la gente de mar creía que la referencia en el párrafo 36 a otras medidas «sustancialmente equivalentes» era importante, pero la expresión utilizada resultaba demasiado vaga, por lo que propuso que se recurriera al texto del artículo VI, párrafo 4 del CTM. El experto del Gobierno de Filipinas pensaba que el artículo VI, párrafo 3, también debería citarse textualmente, y que las pautas deberían contener información sobre las disposiciones del CTM a las que no podía aplicarse el principio de «equivalencia sustancial». La Reunión estuvo de acuerdo con las opiniones expresadas. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más discusión.
- 44.** El experto del Gobierno de las Islas Marshall preguntó por qué se utilizaba el término «variantes» en los párrafos 35 y 37. La Secretaria General Adjunta de la Reunión explicó que el término «variantes» se había tomado de la norma A3.1, relativa al alojamiento y a los servicios de esparcimiento, concretamente del párrafo 19. No se entendía el hecho de que, de conformidad con el texto del Convenio, en la parte I de la Declaración de conformidad laboral marítima (DCLM) no se hacía referencia explícita a ninguna variante, mientras que en la última frase del párrafo 37 se pedía que dichas variantes se incluyeran. El Vicepresidente armador dijo que el párrafo 43, que podría colocarse antes del párrafo 37, requería tener en cuenta las diferentes necesidades de las distintas tripulaciones, pero resultaba difícil demostrar la calidad y la adecuación de los ajustes temporales al inspector del Estado del puerto. La Secretaria General Adjunta de la Reunión reconoció que la DCLM, en el anexo A5-II del CTM, preveía un espacio para indicar exenciones, pero no variantes. Sin embargo, la norma A5.1.3, párrafo 10, *a*), *ii*), preveía la posibilidad de proporcionar «información concisa sobre el contenido principal de los requisitos nacionales», los cuales podían incluir variantes. Una solución más sencilla sería sustituir «deberán», en la última frase del párrafo 37 por «deberían». No obstante, redundaría en interés de los armadores indicar las variantes existentes en la parte I de la DCLM, con el fin de notificarlas al inspector del Estado del puerto. El Vicepresidente de la gente de mar aclaró que el término «deberían» sólo se aplicaría a las variantes, y no a las exenciones. Los participantes en la Reunión examinaron más tarde el texto del párrafo 35 preparado por el Comité de Redacción Técnico, que ya no incluía el término «variantes». Se decidió volver a redactar el párrafo para que dijera: «En la medida en que las equivalencias sustanciales nacionales, y las exenciones de conformidad con la norma A3.1, párrafo 19» con el fin de aclarar que, mientras que las equivalencias sustanciales nacionales podían hacer referencia a cualquier disposición de la parte A en todo el Convenio, la norma A3.1 era el único lugar del CTM en el que se hacía referencia a las exenciones. A raíz de esta enmienda, los participantes en la Reunión acordaron asimismo suprimir las palabras «regla 3.1 y» en el párrafo 34. Seguidamente, se pasó a examinar el texto de las últimas frases del párrafo 35 preparado por el Comité de Redacción Técnico. Se pidió a la Oficina que reflejara mejor que, contrariamente a las exenciones, no era necesario que las variantes se señalaran en la parte I de la DCLM, mientras que las equivalencias y las exenciones sí debían indicarse.
- 45.** El Vicepresidente de la gente de mar propuso modificar la primera frase del párrafo 37 para que dijera: «La regla 3.1, la norma A3.1 y la pauta B3.1 se relacionan con los requisitos internacionales mínimos en materia de alojamiento y servicios de esparcimiento de la gente de mar a bordo de los buques.». El objeto del CTM era establecer normas mínimas y, si bien algunas compañías navieras y gobiernos tenían normas muy superiores a las exigidas por el CTM, no siempre era el caso. Una alternativa era introducir las palabras «internacionales mínimos» en la tercera oración. El Vicepresidente armador pensaba que todo instrumento internacional escrito constituía una norma mínima, y señaló que el término «requisitos» en la primera frase parecía inadecuado, ya que también hacía

---

referencia a una pauta del CTM. Teniendo todo esto en cuenta, el experto del Gobierno de las Islas Marshall propuso la siguiente modificación de la oración: «La regla 3.1, la norma A3.1 y la pauta B3.1 se refieren al alojamiento y a los servicios de esparcimiento de la gente de mar a bordo de los buques.». El representante del Gobierno de Noruega propuso que se suprimiera esa primera oración, y que la segunda comenzara con las palabras: «La finalidad de estos requisitos mínimos...».

46. El Vicepresidente armador estaba dispuesto a aceptar las palabras «normas mínimas», pero sin la palabra «internacionales». Dijo que podía incluirse un párrafo relativo a las «normas mínimas internacionales» en una parte anterior de las pautas, y que era importante aclarar que las normas, en particular las relativas al alojamiento y los servicios de esparcimiento, eran, de hecho, «normas mínimas». La Vicepresidenta del Grupo Gubernamental dijo que su Grupo compartía las inquietudes de los armadores. Se acordó que la Secretaría y el Comité de Redacción Técnico prepararían un párrafo que se incluiría en una parte anterior de las pautas, en el que se haría referencia al CTM como «requisitos mínimos internacionales».
47. La Secretaria General Adjunta señaló a la atención el Preámbulo del CTM y el artículo 19 de la Constitución de la OIT, y señaló que todas las normas internacionales del trabajo se consideraban normas internacionales mínimas.
48. La Vicepresidenta del Grupo Gubernamental dijo que su Grupo no deseaba que, en la primera frase del párrafo 37, se hiciera referencia a la pauta B3.1 del CTM. El experto del Gobierno de Filipinas dijo que, si bien el principio consagrado es que las normas internacionales del trabajo son normas mínimas internacionales, las pautas para el Estado del pabellón tenían que ver con el control de la aplicación, lo que sólo era pertinente para el Reglamento y la parte A (normas) del CTM, pero no para las pautas de la parte B. El Comité de Redacción Técnico propuso un nuevo texto para el párrafo 37. La Reunión adaptó el texto para reflejar las preocupaciones expresadas por el Vicepresidente de la gente de mar y garantizar la coherencia con el acuerdo alcanzado respecto de los dos nuevos párrafos incluidos en el capítulo 1, bajo la sección 1.2, titulada «Breve reseña del CTM, 2006». En el curso del debate, el experto del Gobierno de Grecia expresó su preocupación por el hecho de que el texto dijera ahora «La finalidad de los requisitos mínimos...», ya que, por lo general, las pautas se referían únicamente a «requisitos» y no a «requisitos mínimos». El párrafo fue adoptado con la palabra «mínimos».

#### *Párrafo 39*

49. En relación con el párrafo 39, la experta del Gobierno del Reino Unido pidió que se especificara más claramente que los países que habían ratificado el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92) y el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133) tendrían que seguir aplicando dichas normas a los buques existentes. Preguntó qué normas se aplicaban a los buques de países que no habían ratificado los Convenios núms. 92 y 133. La Secretaria General Adjunta de la Reunión indicó que, para los buques construidos antes de la entrada en vigor del CTM, seguían aplicándose los requisitos de los convenios anteriores de la OIT «en la medida en que ya hubieran sido aplicables en virtud de la legislación o de la práctica del Miembro interesado». Estos Convenios anteriores de la OIT eran los Convenios núms. 92 y 133, a los que se unían el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147) y su Protocolo de 1996, el cual, aunque no se mencionaba expresamente en la regla 3.1, comprendía las obligaciones establecidas en los Convenios núms. 92 y 133. Los Miembros que no hubieran ratificado ninguno de estos Convenios tendrían, no obstante, que conformarse a la regla 3.1, párrafo 1, según la cual «todo Miembro deberá velar por que en los buques que enarbolan su pabellón se faciliten y mantengan alojamientos e instalaciones de esparcimiento decentes para la gente de mar», y en el caso de que existiera una legislación o normativa nacional equivalente o superior a lo

---

dispuesto en los Convenios en vigor, tendrían que mantener dichas normas de conformidad con el artículo 19, párrafo 8 de la Constitución de la OIT. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado. Además, la Reunión acordó sustituir «antes de esa fecha» por «antes de la fecha de entrada en vigor» en aras de una mayor claridad.

50. El experto del Gobierno de Panamá dijo que los párrafos 37 a 42 quedaban fuera del ámbito de aplicación del CTM y deberían suprimirse, y la Reunión pidió que se aclararan los párrafos 38 a 41. Debían examinarse detenidamente en cuanto a la forma, para que correspondiera mejor a las intenciones de la Reunión; podía contemplarse la posibilidad de trasladar esos párrafos al punto 2.2.8. Además, se señaló a la atención una mala traducción del término «*food provisions*» al francés en el párrafo 43.

### **2.1.3. Responsabilidades del sistema de inspección del Estado del pabellón**

#### *Párrafos 44 a 47*

51. La experta del Gobierno del Reino Unido sugirió que, en el primer punto del párrafo 44, se añadiera la palabra «nacionales» después de la palabra «documentos» con el fin de evitar que los Estados del pabellón expidieran sus propios documentos cuando éstos ya existieran en el CTM. Los participantes de la Reunión apoyaron esta modificación, si bien advirtieron que debían cumplirse los requisitos de los documentos internacionales. El párrafo 46 podía modificarse de la misma manera. La experta del Gobierno del Reino Unido pidió asimismo que, en el quinto punto, se añadieran las palabras «de los inspectores» después de «identificación (credenciales)» en aras de una mayor claridad. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más discusión.
52. El experto del Gobierno de las Islas Marshall sugirió que, en la segunda frase del párrafo 46, se hiciera referencia a los formularios reproducidos en los anexos al CTM. El experto del Gobierno de Filipinas, refiriéndose a los párrafos 46 y 47, señaló que la concepción de documentos parecía estar ligada a la tarea de la inspección. El subtítulo «Concepción de documentos» podía dar lugar a malentendidos, ya que se refería más bien a documentos exigidos a los armadores que, más que concebirse, debían ser solicitados por los inspectores. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más discusión.

#### *Párrafos 51 y 52*

53. En relación con el párrafo 51, el Vicepresidente armador pidió que se le aclarara si, una vez realizada la certificación inicial, la inspección para la renovación debía ser igual de exhaustiva o si se disponía de cierta flexibilidad, habida cuenta de la sólida información de que ya disponían los gobiernos. La Secretaria General Adjunta de la Reunión respondió que en el CTM sólo se especificaba que el alcance y la profundidad de una inspección intermedia debía ser equivalente a los de una inspección para la renovación (norma A5.1.3, párrafo 2). Ahora bien, en el párrafo 88 se afirmaba que «En el caso de una inspección para la renovación del Certificado de Trabajo Marítimo, es necesario que se inspeccionen todos los requisitos». El representante del Gobierno de Grecia sugirió que, en el párrafo 51, la palabra «podrá» se sustituyera por «deberá» para que dicho párrafo fuera coherente con la norma A5.1.3. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado. Además, la Reunión acordó sustituir la palabra «podrá» por la palabra «deberá».
54. El experto del Gobierno de las Islas Marshall declaró que, en la tercera frase del párrafo 52 de la versión inglesa del texto, debía sustituirse «DCML» por «DCLM». El experto del Gobierno de la Federación de Rusia indicó asimismo que la redacción «podrá expedirse sólo una vez» tal vez fuera inapropiada, ya que, según lo dispuesto en la norma A5.1.3,



---

párrafos 5 a 7, podían expedirse certificados provisionales consecutivos. El experto del Gobierno de Filipinas indicó que no se mencionaban las inspecciones intermedias, y preguntó con qué frecuencia debían realizarse éstas. La Secretaria General Adjunta de la Reunión respondió que, según lo indicado en la norma A5.1.3, párrafos 6 y 8, los certificados provisionales sólo podían expedirse para un período de seis meses, tras los cuales no podía expedirse ningún otro certificado provisional. En el párrafo 87 se abordaba la cuestión de las inspecciones intermedias. Los participantes de la Reunión examinaron el texto preparado por el Comité de Redacción Técnico. Si bien se aceptaba la idea de que un mismo Estado del pabellón no podía expedir certificados provisionales consecutivos, se consideraba que era necesario ampliar el texto para limitar la prohibición de la expedición de certificados provisionales consecutivos por parte del Estado del pabellón para un determinado buque y para el mismo armador (norma A5.1.3, párrafo 5, c)).

#### *Párrafos 53 a 55*

**55.** El experto del Gobierno de la Federación de Rusia puso en duda el uso del término «*amplify*» («amplían» en la versión española de texto) que figuraba en la segunda frase del párrafo 53, puesto que no se pedía ampliar los requisitos del CTM a nivel nacional. El representante del Gobierno de Francia señaló a la atención la mala traducción del término «*amplify*» en la versión francesa del texto. En el párrafo 54, se decidió hacer referencia a otros documentos que hubiera que llevar a bordo del buque, ya que ello sería un indicador del cumplimiento del CTM. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico se adoptó sin más discusión.

**56.** En cuanto al párrafo 55, se consideró que sería mejor no referirse a «orientaciones», ya que la norma A5.1.4 era obligatoria. El experto del Gobierno de las Islas Marshall consideraba que la última frase era superflua. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico se adoptó sin más discusión.

#### *Párrafo 60*

**57.** En el párrafo 60, los participantes de la Reunión decidieron sustituir las palabras «La autoridad competente publicará» por «Se exigirá a la autoridad competente que publique» antes de «un informe anual». El representante del Gobierno de Malasia preguntó si el informe anual se destinaba al uso exclusivo de la OIT, o si su distribución era pública. La Secretaria General Adjunta de la Reunión respondió que, según lo dispuesto en la norma A.5.1.4, párrafo 13, dicho informe debía hacerse público y presentarse a los órganos de control de la OIT para que éstos pudieran examinarlo. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado. Además, la versión española del texto debía armonizarse con el texto inglés.

#### *Párrafos 64 a 66 y propuesta de organigrama*

**58.** En relación con los párrafos 64 y 65, el Vicepresidente armador preguntó si los Estados del pabellón podían estipular que las quejas se recibieran en el idioma nacional o en inglés. El experto del Gobierno de las Islas Marshall consideró que era necesario expandirse más en cuanto al proceso que debía establecerse para responder a las quejas. Se aceptó sin más discusión la inserción del párrafo 65 al principio del párrafo 62, tal como había propuesto el Comité de Redacción Técnico, y el texto propuesto por este último fue adoptado. Además, la Reunión acordó sustituir el término «proceso» por «procedimiento» para reflejar mejor el texto del CTM. Se rechazó una propuesta reiterada para especificar en qué idioma podían presentarse las quejas, ya que la instauración de un sistema para recibir las quejas y dar respuesta a las mismas, así como la decisión sobre el idioma en que debían presentarse, era una cuestión relativa a la aplicación que debía dejarse en manos del Estado del pabellón.

- 
59. El representante del Gobierno de Noruega expresó su preocupación por el hecho de que la secuencia del organigrama titulada «¿Puede la queja resolverse a bordo?» parecía implicar que las organizaciones reconocidas (OR) podían estar implicadas en la resolución de quejas. Ahora bien, la resolución de un conflicto entre la gente de mar y el capitán o el armador debía ser responsabilidad de la autoridad competente, y no debía delegarse a los inspectores de las OR, mientras que las quejas relacionadas con cuestiones tales como las malas condiciones de alojamiento podían ser tratadas por dichas organizaciones. El contenido del organigrama podía dar lugar a confusiones, más que aportar aclaraciones, por lo que era necesario examinarlo detenidamente. Los expertos armadores y otros participantes compartían estas reservas. El representante del Gobierno de Liberia dijo que la secuencia del organigrama titulada «¿Está el buque en un puerto del Estado del pabellón?» era superflua, ya que era necesario nombrar a un inspector independientemente de la ubicación del puerto. La Secretaria General Adjunta de la Reunión respondió que, en el párrafo 66, se indicaba claramente que la responsabilidad de la resolución de una queja incumbía al Estado del pabellón. La finalidad de los organigramas no era contemplar todos los casos posibles. Varios participantes indicaron que era necesario presentar el organigrama. Los participantes de la Reunión decidieron incluir un párrafo de presentación antes del organigrama, en el que se explicara que se trataba simplemente de un ejemplo de un posible proceso, que no se ajustaría a todos los contextos nacionales. Asimismo, debía añadirse una referencia a la necesidad de respetar la confidencialidad en caso de queja.
60. El Vicepresidente armador sugirió modificar el organigrama para que fuera coherente con el CTM. La Vicepresidenta del Grupo Gubernamental pidió que se insertara un párrafo introductorio al organigrama, en el cuerpo principal de las pautas. El organigrama, que debía considerarse un ejemplo del procedimiento, debía figurar en un anexo. El Vicepresidente de la gente de mar no consideraba que el organigrama fuese un ejemplo, sino más bien una guía útil para tomar decisiones.
61. La Secretaria General Adjunta recordó que, en el párrafo 3 del artículo 19 de la Constitución de la OIT, en el que se hacía referencia a la elaboración de convenios y recomendaciones, se pedía «tener en cuenta aquellos países donde el clima, el desarrollo incompleto de la organización industrial u otras circunstancias particulares hagan esencialmente diferentes las condiciones de trabajo» y, por ello, se tenía la responsabilidad de proporcionar orientaciones para todos. Éste era el motivo por el cual se había confeccionado un organigrama.
62. La Reunión acordó no incluir el organigrama en las pautas, sino incorporarlo al material de formación previsto para los inspectores que estaba preparando el Centro Internacional de Formación de la OIT en Turín.

## **2.2. Inspección del trabajo marítimo y proceso de certificación**

63. El Vicepresidente armador señaló que la aplicación del Convenio haría necesaria la formación de inspectores en un plazo de tiempo bastante breve. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que el texto era excelente, y estaba a favor de que el organigrama se incluyera en la página 25. El experto del Gobierno de Panamá, haciendo uso de la palabra en calidad de Presidente del Grupo Gubernamental, dijo que en la nota general se proporcionaban pautas útiles. El experto del Gobierno de Francia señaló que había algunos problemas en la traducción francesa, concretamente en los párrafos 55, 63, 70, 73, 87, 89, 94 y 96, que podrían dejarse en manos del Comité de Redacción.

---

### 2.2.1. Nota general

#### Párrafo 68

64. El Vicepresidente armador dijo que era necesario volver a redactar el párrafo 68 en aras de una mayor claridad. El representante del Gobierno del Japón, secundado por el experto del Gobierno de Panamá y por el representante del Gobierno de las Bahamas, dijo que en ese párrafo se indicaba que la parte I de la DCLM sería pertinente para la inspección de los buques no certificados. Este párrafo debía suprimirse, o por lo menos revisarse, para aclarar qué poder discrecional tenían las autoridades competentes con respecto a la inspección de buques no certificados.
65. El experto del Gobierno de las Islas Marshall sugirió que se definiera el término «estándar» que calificaba a «DCLM» para evitar toda confusión acerca de si la parte I de la DCLM era necesaria para los buques no certificados.
66. El experto del Gobierno de Filipinas dijo que, en el anexo A5-I del CTM, 2006, se estipulaban los 14 aspectos o áreas que debían ser inspeccionados y aprobados por el Estado de abanderamiento, mientras que en la regla 5.1.4, párrafo 1, del CTM, 2006 se hacía referencia al cumplimiento de «las disposiciones del Convenio». El orador deseaba que se hiciera una distinción entre los 14 aspectos y los requisitos generales del Convenio. Asimismo, debían otorgarse poderes de inspección más amplios con respecto a los buques no certificados.
67. La Secretaria General Adjunta de la Reunión opinó que podía existir cierta confusión entre la parte I de la DCLM y la cuestión de la inspección. En la regla 5.1.4 del CTM se exigía la inspección de todos los aspectos de todos los buques, y no sólo de los 14 aspectos que debían inspeccionarse para la certificación. La Reunión decidió volver a redactar este párrafo. El texto del párrafo 67 propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más discusión. Los participantes en la Reunión examinaron el texto del párrafo 68 propuesto por el Comité de Redacción Técnico. Como los inspectores no podían referirse a la parte I de la DCLM en el caso de buques no certificados, los participantes de la Reunión preferían especificar que los inspectores podían referirse a «las disposiciones nacionales que se mencionan normalmente en» la parte I de la DCLM.

#### Párrafo 69

68. El experto del Gobierno de Grecia propuso añadir «, protección de las personas» después de «seguridad del buque» en la primera frase del párrafo 69 para armonizarlo con el séptimo párrafo del preámbulo del CTM, 2006. La Reunión aceptó la propuesta.
69. El representante del Gobierno de Noruega sugirió suprimir la última frase del párrafo 69, ya que en ella parecía definirse el término «inspección», aunque en realidad no era así, por lo que ésta no era útil. La Reunión estuvo de acuerdo. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que la cuestión de las inspecciones se examinaría en la sección 2.2.4 y que, una vez finalizado ese examen, se estudiaría la posibilidad de suprimir la frase del párrafo 69 como enmienda consecutiva. Los participantes en la Reunión examinaron el texto preparado por el Comité de Redacción Técnico. Habida cuenta de la supresión de la última frase y de la confusión con respecto a si las inspecciones para la renovación o intermedias constituían inspecciones «plenas», el Vicepresidente armador sugirió que ello se aclarara en las pautas. Sin embargo, los participantes en la Reunión consideraban que el capítulo 3 de las pautas estipulaba claramente el alcance y la profundidad de todos los elementos que debían inspeccionarse en todos los niveles de la inspección.

---

#### *Párrafo 70*

- 70.** El Vicepresidente armador, refiriéndose al párrafo 70, dijo que era necesario aclarar el significado del término «diferentes estrategias» que figuraba en la última frase. Si bien estaba de acuerdo en que se planteaba la cuestión de la discreción en el proceso de entrevista de la gente de mar, también debía mencionarse la privacidad. Sugirió volver a redactar el párrafo.
- 71.** El Vicepresidente de la gente de mar expresó su agradecimiento a los armadores por haber sacado a la luz la cuestión de la privacidad. Habría que proponer otras enmiendas en el mismo sentido en el capítulo 3 de las pautas. Se debía garantizar la coherencia en lo que se refería a esta cuestión a lo largo de todo el documento. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más discusión.

#### *Párrafo 75*

- 72.** El representante del Gobierno de la Federación de Rusia sugirió añadir, en el párrafo 75, la palabra «sustancial» después de la palabra «equivalencia», lo que ayudaría a aclarar que el texto se refería a las equivalencias sustanciales estipuladas en el CTM, 2006, en lugar de a otras equivalencias no especificadas. La Reunión aceptó la propuesta, y el Comité de Redacción Técnico introdujo el cambio.

#### *Párrafos 76 y 77*

- 73.** El representante del Gobierno de Noruega, respaldado por el Vicepresidente de la gente de mar, dijo que el párrafo 76 requería ciertas aclaraciones. Un certificado no podía ser el punto de partida en el proceso de una primera inspección. El Vicepresidente armador estuvo de acuerdo en que el texto debería volver a redactarse en aras de una mayor claridad. Debía procederse del mismo modo con el párrafo 77. El experto del Gobierno de las Islas Marshall dijo que el término «normalizada» que figuraba después de «DCLM» requería ciertas aclaraciones, lo que ya se había discutido al examinar el párrafo 68. El experto del Gobierno de Filipinas dijo que no era necesario referirse a la DCLM. El párrafo debía volver a redactarse. Se adoptó sin más discusión una versión del texto para el párrafo 76 propuesta por el Comité de Redacción Técnico. El Comité de Redacción Técnico también propuso un nuevo párrafo que abordase el caso en que un buque no llevase a bordo una DCLM, que fue adoptado sin más discusión. El texto revisado propuesto por el Comité de Redacción Técnico para el párrafo 77 fue adoptado por la Reunión, teniendo en cuenta la modificación propuesta por el experto del Gobierno de las Bahamas, consistente en añadir «que se mencionan normalmente» antes de «en la parte I de la DCLM».

#### *Párrafo 78*

- 74.** El experto del Gobierno del Japón, respaldado por los representantes de los Gobiernos de las Bahamas y Malasia, dijo que la cuestión que se había planteado durante la discusión del párrafo 68 en relación con la inspección de los buques no certificados también se aplicaba al párrafo 78, por lo que este párrafo debía volver a redactarse.
- 75.** El representante del Gobierno de Noruega dijo que compartía las inquietudes expresadas por el representante del Japón. El término «varios aspectos» podía crear cierta confusión con respecto al proceso de certificación, opinión que compartía el representante del Gobierno de Malasia. El Vicepresidente armador dijo que el párrafo podía volver a redactarse para tener en cuenta las inquietudes del Japón.
- 76.** Un representante de la Oficina dijo que la cuestión de la inspección parecía no haberse entendido muy bien. Con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 de la norma 5.1.4 del CTM,

---

2006, tanto los buques no certificados como los buques certificados debían ser inspeccionados para verificar el cumplimiento de todos los requisitos del Convenio. Era necesario inspeccionar los 14 elementos enumerados en el anexo A5-I para obtener la certificación.

- 77.** El representante del Gobierno de Noruega estaba de acuerdo con esta aclaración. Ahora bien, respaldado por el experto del Gobierno de Grecia, habló de la importancia de que no hubiera ninguna incertidumbre en cuanto a los elementos que debían inspeccionarse para expedir un certificado, por lo que era necesario volver a redactar el párrafo. El experto del Gobierno de Filipinas estuvo de acuerdo en que la cuestión de la diferencia entre los buques certificados y no certificados no quedaba muy clara, y en que la discusión de los 14 aspectos que debían inspeccionarse en el caso de los buques certificados se estaba infiltrando en la discusión de la inspección de los buques no certificados. Ello podía ser una fuente de litigio, por ejemplo, cuando un buque cumpliera los requisitos en relación con los 14 aspectos sujetos a inspección pero no cumpliera otra norma del CTM, en cuyo caso no se le expediría el certificado.
- 78.** El Presidente reconoció que era necesario aportar más aclaraciones. El Vicepresidente armador sugirió que, al volver a redactarse esta disposición, había que tener en cuenta la disposición del certificado de trabajo, a saber, «Se certifica que: 1. Este buque ha sido inspeccionado y se ha verificado su conformidad con los requisitos del Convenio (...). La parte del texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico en la que se establecía que debían inspeccionarse tanto los buques certificados como los buques no certificados para cumplir todos los requisitos del Convenio fue objeto de extensos debates. Algunos participantes sugirieron incluir una referencia a «condiciones de vida y de trabajo», mientras que otros pidieron que se hiciera referencia al «Convenio sobre el trabajo marítimo», al considerar que las palabras «condiciones de vida y de trabajo» podían no abarcar todos los aspectos que debían inspeccionarse. El texto se modificó para aclarar esta cuestión y fue adoptado.

#### *Párrafo 79*

- 79.** El experto del Gobierno de Grecia, apoyado por el experto del Gobierno de Filipinas y por el Vicepresidente armador, dijo que, en el caso de los buques que llevaban a bordo un certificado de trabajo marítimo, la primera inspección se habría realizado antes de la emisión del certificado. Si el buque llevaba un certificado, tenía que haber sido inspeccionado. Por consiguiente, debían suprimirse las palabras «primera inspección, o de cualquier otra» en la primera oración.
- 80.** Una representante de la Oficina dijo que la cuestión de la primera inspección y las inspecciones posteriores se aclaraba más adelante en el texto. En el caso de la primera inspección, la DCLM sería, en realidad, un proyecto de DCLM.
- 81.** El Vicepresidente de la gente de mar creía que esas cuestiones deberían explicarse en las pautas. Observó que había diversos casos en los que un buque necesitaría un nuevo Certificado de Trabajo Marítimo. Podía estar esperando el nuevo certificado tras el plazo de cinco años, haber cambiado de propietario o de pabellón, o podía haber sido alterado tras sufrir reparaciones. En dos de esos casos, sería el mismo Estado del pabellón quien emitiría el certificado, pero en todos los casos se trataría de una primera inspección. Esto no quedaba claro en el párrafo 79. En lo que respectaba a la relación entre certificación e inspección, parecía darse por sentado que el nuevo certificado sería emitido por el mismo Estado del pabellón, y no era necesariamente el caso. La confusión existía en ese párrafo y en otros.
- 82.** El Presidente propuso que el Comité de Redacción se extendiera acerca de los casos correspondientes a primeras inspecciones con el fin de eliminar la confusión. El experto

---

del Gobierno de Grecia dijo que podrían tenerse en cuenta los ejemplos citados por el Vicepresidente de la gente de mar cuando se revisara el texto, e incluso incluirlos en las pautas.

83. El representante del Gobierno de Francia señaló un problema entre las versiones inglesa y francesa de las pautas en el párrafo 79. El texto de ambas versiones difería en lo relativo a la emisión presente y futura de los Certificados de Trabajo Marítimo. El Comité de Redacción Técnico debería revisar el orden lógico, particularmente en la versión inglesa.
84. El experto del Gobierno de Filipinas preguntó, en relación con la norma A5.1.3, párrafo 14 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, si un buque cuyo certificado hubiera dejado de tener validez era considerado como poseedor de un certificado. En su opinión, ningún buque podía pasar una primera inspección si ya era poseedor de un certificado.
85. La Secretaria General Adjunta dijo que correspondía al inspector examinar el certificado y determinar su validez. La cuestión sólo se plantearía en el momento de la inspección. El capitán debía saber también si el certificado era válido o no.
86. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que había una diferencia entre los buques cuyo certificado estaba en curso de renovación y los que habían cambiado de pabellón y requerían una inspección completa. Si había un cambio de pabellón, el certificado dejaba de ser válido. La cuestión de la primera inspección y el certificado necesitaba aclararse, quizás en una nota explicativa.
87. El experto del Gobierno de la República de Corea señaló que había dos procedimientos que considerar. Uno era el de la inspección y certificación por un período normal de cinco años. El otro era la certificación provisional, únicamente por seis meses. En la OMI, la expresión «inspección inicial» sólo se utilizaba en uno de los casos, e «inspección provisional» en el otro. Cuando había cambio de pabellón o de propietario y se emitía un certificado provisional, se requería una inspección provisional. Seis meses después, se requería una inspección completa normal para el certificado de cinco años de validez.
88. El experto del Gobierno de las Islas Marshall hizo suyos los comentarios del experto del Gobierno de la República de Corea. Propuso que se utilizara el término «cualquier» antes de «inspección».
89. El representante del Gobierno de Noruega estaba de acuerdo con el experto del Gobierno de la República de Corea. Sin embargo, señaló que en el Convenio no se mencionaba ninguna «primera» inspección o inspección «inicial». Si se mantenían dichos términos, era necesario aclararlos.

#### **2.2.4. Primera inspección**

90. La propuesta destinada a modificar el título «2.2.4. Primera inspección» para que dijera «Inspecciones anteriores a la expedición del primer certificado» fue aceptada.

#### *Párrafo 80 y «Organigrama de los procesos de inspección y certificación»*

91. El representante del Gobierno de Noruega dijo que el organigrama abarcaba demasiadas cosas y propuso que se revisara. El Vicepresidente armador estuvo de acuerdo. El Presidente indicó que la propuesta podría presentarse cuando hubieran sido elegidos los miembros del Grupo de Redacción.

- 
- 92.** La Reunión decidió no incluir el organigrama en las pautas, sino incorporarlo al material de formación destinado a los inspectores que estaba preparando el Centro Internacional de Formación de la OIT en Turín.

#### *Párrafo 81*

- 93.** El Vicepresidente armador estaba de acuerdo con el experto del Gobierno de la República de Corea en que deberían reconocerse los certificados provisionales. Ello debía tenerse en cuenta tanto en la sección 2.2.4 como en el párrafo 79.
- 94.** Al Vicepresidente de la gente de mar le gustaba la referencia a la primera inspección porque era la que daba lugar a la expedición del certificado de trabajo marítimo. Señaló que en el párrafo 81 había contradicciones entre la primera oración, «Es posible que haya que realizar una primera inspección durante la construcción del buque» y la segunda, «... la primera inspección siempre tendrá lugar en el momento de su primera entrada en servicio». El concepto de primera inspección parecía referirse únicamente a los buques en construcción o en el momento de entrar en servicio, lo cual llevaba a confusión. El párrafo 86 parecía implicar que podía expedirse un certificado antes de que hubiera gente de mar a bordo del buque. No se hacía referencia alguna a la certificación provisional. Los párrafos 81 a 85 deberían referirse a una certificación provisional que cubriera cuestiones como los acuerdos de empleo, las entrevistas con la gente de mar, etc. Esto parecía restringir el concepto de primera inspección. Por consiguiente, esos párrafos necesitaban revisión.
- 95.** El representante del Gobierno de Malasia dijo que los párrafos 81 a 86 no trataban de los buques ya en servicio que iban a pasar su primera inspección. El Presidente explicó que la cuestión de los buques en servicio antes de la entrada en vigor del CTM se trataría dentro de la sección 2.2.8.
- 96.** El experto del Gobierno de Panamá señaló que el texto del párrafo 81 implicaba la expedición de un certificado provisional, pero no existían pautas para ello. Se aceptó una propuesta del Comité de Redacción Técnico para suprimir el antiguo párrafo 81.

#### *Párrafo 82*

- 97.** El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico para sustituir el antiguo párrafo 82 fue modificado para suprimir las palabras «en el Estado del pabellón» de la primera oración y sustituir la palabra «*may*» por «*should*» en la versión inglesa del texto.

#### *Párrafo 82*

- 98.** El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico para sustituir el párrafo 83 por un nuevo párrafo fue aceptado sin más discusión.

#### *Párrafo 84*

- 99.** La experta del Gobierno del Reino Unido dijo que la primera oración era larga y poco clara. Preguntó cuál era el motivo de la referencia en la segunda oración a una «revisión en tierra de los documentos».
- 100.** La Secretaria General Adjunta dijo que este punto necesitaba revisarse con el fin de evitar la impresión de que la revisión debería normalmente ser en tierra.
- 101.** El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico para sustituir el párrafo 84 por un nuevo párrafo, fue aceptado con un cambio de poca importancia, propuesto por el representante del Gobierno de la República de Corea, con el fin de sustituir «El inspector

---

deberá examinar las medidas de la parte II para que la autoridad competente expida al buque el certificado de conformidad con» por «El inspector deberá examinar las medidas de la parte II para que la autoridad competente certifique los aspectos mencionados en la parte II de conformidad con» para armonizar el texto con la norma A5.1.3, párrafo 10, del CTM.

- 102.** El Comité de Redacción Técnico propuso un nuevo párrafo a tenor de «Podrá expedirse un Certificado de Trabajo Marítimo acompañado de la DCLM, al concluirse satisfactoriamente una inspección completa del buque, incluido el examen de la documentación». La Reunión reformuló el texto, para que dijera: «Para que pueda expedirse el Certificado de Trabajo Marítimo y la DCLM adjunta, deberá haberse realizado una inspección completa, incluido el examen de la documentación». Como resultado de este cambio, el representante del Gobierno de Noruega expresó su preocupación, ya que esta redacción podía entenderse en el sentido de que, para obtener un Certificado de Trabajo Marítimo, el buque debería inspeccionarse no sólo en relación con los 14 aspectos mencionados en el anexo A5-I del CTM, sino también con respecto a todos los requisitos del Convenio. La Secretaria General Adjunta y los demás participantes confirmaron que la interpretación era correcta, las inspecciones debían, en efecto, abarcar el conjunto del CTM y no sólo esos 14 aspectos.

#### *Párrafo 85*

- 103.** El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico para modificar el párrafo 85 fue adoptado sin más discusión.

#### *Párrafo 86*

- 104.** El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico para sustituir el párrafo 86 fue modificado sin discusión. La propuesta presentada por el Comité de Redacción Técnico para suprimir el antiguo párrafo 86 fue aceptada sin más discusión.

### **2.2.5. Inspección intermedia**

#### *Párrafo 87*

- 105.** El experto del Gobierno de Filipinas propuso que se enmendara la frase: «se requiere llevar a cabo, entre la segunda y la tercera fechas de vencimiento anuales, una inspección intermedia». La norma A5.1.3, párrafo 2 establecía que, si se realizaba una sola inspección intermedia, debía efectuarse entre la segunda y la tercera fechas de vencimiento anuales del certificado. La Reunión acordó dar más flexibilidad en el caso de que los gobiernos desearan llevar a cabo más de una inspección intermedia. La Reunión decidió asimismo mencionar expresamente la norma A5.1.3, párrafo 14 en la última oración, que trataba de la invalidación del certificado, dada la importancia de tal asunto. Además, el orador sugirió que se incluyera texto en relación con las «inspecciones adicionales», a las que se hacía referencia en el modelo de Certificado de Trabajo Marítimo que figuraba en el anexo A5-II del CTM. La Reunión acordó insertar un nuevo párrafo sobre inspecciones adicionales después de la subsección 2.2.5, «Inspección intermedia». El Estado del pabellón debería registrar las inspecciones adicionales en el Certificado.
- 106.** Los participantes en la Reunión examinaron el texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico, que armonizaba el texto con la norma A5.1.3. Tras la discusión sobre la diferencia entre «inspecciones intermedias» (el tema del párrafo) e «inspecciones adicionales» (otra cuestión), el texto fue adoptado en la versión propuesta por el Comité de Redacción Técnico.



---

### **2.2.6. Inspección para la renovación**

#### *Párrafo 88*

**107.** El experto del Gobierno de Grecia deseaba que se añadiera texto para dejar claro que la expresión «todos los requisitos» en la primera oración se refería a los 14 elementos enumerados en la DCLM. La Secretaria General Adjunta de la Reunión señaló que en la segunda oración había que añadir «a partir de la fecha de finalización de la inspección para la renovación» después de «válido», con el fin de ajustarse más al texto del CTM. El Vicepresidente de la gente de mar hizo una propuesta similar para sustituir las palabras «Cuando la inspección para la renovación comienza dentro de los tres meses que preceden a la fecha de expiración del certificado en vigor» por texto extraído de la norma A5.1.3, párrafo 3. El nuevo párrafo propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más discusión.

#### *Párrafo 89*

**108.** El Vicepresidente de la gente de mar explicó que este párrafo se refería al procedimiento relativo a una inspección anterior, es decir, que hubiera concluido más de tres meses antes de la fecha de expiración. El representante del Gobierno de Argelia destacó que existían discrepancias entre las versiones inglesa y francesa. El representante del Gobierno de Francia pensaba que era necesario especificar más detalladamente el alcance y la profundidad de la inspección para la renovación, ya que tenían que ser equivalentes a los de la inspección intermedia. Un texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más discusión.

### **2.2.7. Cambio de pabellón/nueva matriculación, cambio de propietario, alteración sustancial**

#### *Párrafo 90*

**109.** La experta del Gobierno del Reino Unido pidió un ejemplo de «cambios sustanciales». El Presidente exhortó a los Estados del pabellón a que definieran lo que constituía un cambio sustancial con los interlocutores sociales, ya que no existía ninguna definición internacional. Se dio como ejemplo la conversión de un transbordador de trayectos diurnos en un transbordador de crucero.

**110.** Varios representantes gubernamentales propusieron que se hiciera referencia también a la norma A5.1.3, párrafo 14, que trataba de las circunstancias en las que un certificado dejaba de ser válido. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que la norma A3.1, párrafo 3, hacía referencia a la regla 5.1.4, según la cual la inspección debía ser completa y no limitarse a los 14 elementos de la certificación. La Reunión acordó que debían insertarse todas las referencias exactas.

**111.** Se pidieron aclaraciones con respecto a la validez de los certificados en caso de que cambiara la organización reconocida (OR). La Secretaria General Adjunta de la Reunión se remitió a la regla 5.1.1, párrafo 3, en la que se establecía la relación entre el Estado del pabellón y la OR, y se estipulaba que «en todos los casos, los Miembros asumirán plenamente la responsabilidad de la inspección y certificación». Un cambio de OR no tendría repercusiones en la validez del certificado. A continuación se decidió que se sustituyeran los términos «cambios sustanciales» por «alteraciones sustanciales», en aras de la coherencia con el texto del CTM.

**112.** El experto del Gobierno de Filipinas propuso que se hiciese referencia a la norma A.5.1.3, párrafo 14, *d*), en la que se plantea el caso de que el armador deje de asumir la

---

responsabilidad de la explotación de un buque. El representante del Gobierno de los Estados Unidos señaló que la capacidad para explotar un buque era más importante que la propiedad, y que las administraciones individuales del pabellón deberían poder utilizar su propio criterio para juzgar si se habían producido alteraciones sustanciales. El Presidente señaló que, en virtud del artículo II, *j*), del CTM, el término «armador» no sólo hacía referencia al propietario del buque sino también «a cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona». La Reunión convino en que el término «propietario» debería interpretarse teniendo en cuenta la definición de «armador» que contenía el CTM y decidió conservar el texto de la norma A.5.1.3, párrafo 14, *d*), en lugar de utilizar la expresión «cambio de propietario». El Vicepresidente armador solicitó que se tuviese presente el hecho de que los armadores podían delegar la responsabilidad del buque en otras entidades.

**113.** Algunos participantes gubernamentales también apoyaron la inclusión de una referencia a la nueva matriculación, dado que un cambio de pabellón no correspondía exactamente a una nueva matriculación. Por último, el experto del Gobierno de Filipinas advirtió que la cuestión del alcance y la profundidad de la inspección podría también corresponder al presente párrafo.

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

### **2.2.8. Buques existentes antes de la entrada en vigor del CTM, 2006, en el caso del Estado del pabellón**

#### *Párrafo 92*

**115.** El experto del Gobierno de Grecia consideró que, tras el debate celebrado en relación con el párrafo 39, deberían añadirse referencias al Convenio núm. 147 y su Protocolo, así como explicaciones, a fin de asegurar que los Estados del pabellón tenían una visión clara de cuáles eran sus obligaciones. El experto del Gobierno de las Islas Marshall estimó que la última oración estaba fuera de lugar y que debería trasladarse al párrafo 91 en aras de una mayor coherencia. Asimismo señaló que debería utilizarse la última definición unificada de la OMI de «fecha de construcción». La Secretaria General Adjunta de la Reunión estuvo de acuerdo utilizar esta definición siempre y cuando la definición de la OMI fuese conforme a la definición utilizada en la regla 3.1, párrafo 2. En respuesta a una pregunta sobre la expresión «fase análoga de construcción» que aparece en el CTM, el Presidente apuntó que el porcentaje de finalización de la construcción reflejaba mejor los distintos tamaños de los buques que el tonelaje de acero. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico para los párrafos 91 y 92 fue adoptado sin más discusión.

#### *Párrafo 93*

**116.** El experto del Gobierno de Filipinas indicó que las palabras «tal y como se aplican en el ámbito nacional» parecían superfluas. Dado que los párrafos precedentes contenían referencias a fechas distintas, solicitó, en aras de una mayor claridad, que las palabras «estos buques» se sustituyesen por «los buques construidos antes de la entrada en vigor del CTM para el Miembro interesado». El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más discusión.

---

### **2.2.9. Buques respecto de los cuales los propietarios solicitan la certificación**

#### *Párrafo 94*

117. Se propuso utilizar el término «armadores» en lugar de «propietarios de los buques». El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado. Además, la Reunión decidió sustituir, en el encabezamiento 2.2.9, que figuraba antes del párrafo 94, la palabra «propietarios» por «armadores».

### **2.2.10. Buques que no están certificados**

#### *Párrafo 95*

118. El Vicepresidente armador propuso que el párrafo en cuestión se modificase, sustituyendo «aunque el armador no hubiese cumplimentado la parte II de la DCLM» por «sin embargo, el armador no tendrá que cumplimentar la parte II de la DCLM.».
119. Diversos gobiernos participantes consideraron que el párrafo planteaba inquietudes similares a las del párrafo 68 en relación con la necesidad de aclarar si la Parte I de la DCLM era obligatoria para los buques no certificados. En el caso de los buques no certificados debería incluirse una referencia a la regla 5.1.4 y debería evitarse la correlación entre buques no certificados con los puntos sujetos a certificación.
120. El experto del Gobierno de Panamá indicó que las inspecciones de los buques no certificados no se parecían a las de los buques certificados. En las inspecciones de los buques no certificados los puntos inspeccionados eran distintos y se dejaban a juicio de la administración del Estado del pabellón. Las DCLM no se aplicaban a los buques no certificados, que en la mayoría de los casos no estaban sujetos a la legislación nacional por operar en aguas territoriales. El Presidente advirtió que, aunque los buques de la flota nacional no llevasen consigo una DCLM, la inspección de los buques nacionales no podía ser menos rigurosa que las normas del CTM, puesto que las normas que contenía el Convenio eran unas normas mínimas. El Vicepresidente de la gente de mar apuntó a la subsección 1.3.3 de las pautas y recordó que habitualmente el CTM se aplicaba a todos los buques, y que se había decidido limitar los requisitos relativos al certificado únicamente a los buques de un arqueo superior a 500 debido a la carga administrativa que conllevaba la certificación. Asimismo, no debería ponerse demasiado énfasis en la diferenciación entre buques certificados y no certificados. La regla 5.1.1, párrafo 1, disponía que los Miembros eran responsables de la aplicación de la legislación para todos los buques que enarbolasen su pabellón. Si bien apoyaba al Vicepresidente de la gente de mar, el representante del Gobierno de Noruega consideraba que la expresión «del mismo modo» en la segunda oración era demasiado fuerte, dado que el proceso de inspección no era igual para todos los buques, a saber, el examen de la DCLM era parte del proceso aplicable a los buques certificados, pero no del correspondiente a los buques no certificados. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado. Además, la Reunión convino en sustituir, en la última oración, «tal y como se resumen» por «tal y como se mencionan normalmente».

### **2.2.11. Informes de los inspectores del Estado del pabellón**

#### *Párrafos 96 y 97*

121. La Reunión decidió incorporar a las pautas una oración que reflejase las normas A5.1.4, párrafo 12 y A5.1.3, párrafo 11, por las que se disponía que debían facilitarse copias de los

---

registros de conformidad con la legislación nacional. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico se adoptó sin más discusión.

### **Capítulo 3. Verificación de la aplicación de los requisitos sobre el trabajo marítimo del CTM, 2006**

- 122.** El Vicepresidente armador señaló que algunos de los ejemplos de deficiencia estaban muy claros, mientras que otros requerían la apreciación de los inspectores. Dado que la utilización de las deficiencias más subjetivas podía causar confusión, los ejemplos deberían ser más concluyentes para los inspectores. El representante del Gobierno de Francia mencionó que había errores de traducción en la versión francesa.
- 123.** El representante del Gobierno de Dinamarca indicó que debería añadirse una referencia clara al CTM a cada ejemplo de deficiencia. Luego solicitó que se aclarase el alcance de la obligación de hacer inspecciones. Dadas las opciones contenidas en la regla 5.1.4, párrafo 1 («inspecciones, seguimiento y otras medidas de control»), y la definición de «inspección completa» en la norma A5.1.3, párrafo 8, la inspección parecía ser obligatoria únicamente para los catorce puntos sometidos a certificación y no para todas las cuestiones que abarcaba el Convenio.
- 124.** En respuesta a la solicitud de aclaración, la Secretaria General Adjunta señaló que había dos reglas en el Convenio por las que se exigían inspecciones por el Estado del pabellón. La regla 5.1.3 abarcaba las inspecciones con objeto de expedir un certificado de cumplimiento a un buque y la regla 5.1.4 se ocupaba de las inspecciones en general. La inspección en virtud de la regla 5.1.3 estaba limitada en dos sentidos: sólo abarcaba los 14 aspectos contenidos en el anexo A5.I, e incluía únicamente buques de un cierto arqueo que realizasen viajes internacionales, así como otros buques que solicitasen un certificado. La inspección de conformidad con la regla 5.1.4 no estaba limitada. No se limitaba a los 14 aspectos, y con arreglo al párrafo 1 de las disposiciones principales, los inspectores debían comprobar que el armador cumplía las medidas relativas a las condiciones de trabajo y de vida establecidas en la DCLM, cuando procediese (una cuestión que en la regla 5.1.3 se limitaba a los 14 aspectos), pero también estaban obligados a comprobar que se cumplían las disposiciones del Convenio. La expresión «disposiciones del presente Convenio» tenía un significado especial. Con arreglo al artículo II, párrafo 1, *e*), de las disposiciones principales, se refería a las disposiciones contenidas en los artículos y las reglas, así como en las normas de la parte A. Por consiguiente, la inspección incluiría, en principio, todos los ámbitos relativos a las condiciones de trabajo y de vida que abarcaba la Convención. Los buques no cubiertos por la regla 5.1.3 deberían, fuese cual fuese la interpretación, estar sujetos a inspecciones de control del cumplimiento de todas las disposiciones del Convenio, en la medida en que estuviesen relacionadas con la inspección de un buque. Quedaba lo suficientemente claro en el Convenio en su conjunto, que en el caso de los buques que necesitaban un certificado, eran aplicables tanto la regla 5.1.3 como la 5.1.4. Por ejemplo, la regla 5.1.1, párrafo 2, exigía un sistema eficaz de inspección y certificación «de conformidad con las reglas 5.1.3 y 5.1.4, velando por que las condiciones de trabajo y vida de la gente de mar ... cumplan ... las normas del presente Convenio». La regla 5.1.3 y el anexo A5.I, se referían sólo a la inspección necesaria para expedir un certificado como prueba *prima facie* del cumplimiento de las 14 áreas que podrían, en principio, estar sujetas al control por el Estado del puerto. De conformidad con la regla 5.1.4, todas las demás áreas de la legislación nacional que rigiese en la materia también deberían ser objeto de inspección. Por último, observó que el Comité de Expertos solicitaría dicha información. El Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar señalaron que eran claramente necesarias unas pautas completas, explícitas y precisas sobre el modo de aplicar el Convenio.

- 
- 125.** El experto del Gobierno de las Islas Marshall encontró problemático que algunos ejemplos de las deficiencias estuviesen relacionados con la parte B del Código. Esto podría indicarse añadiendo alguna expresión del tipo «si procede».

### **3.1. Nota general**

#### *Párrafo 98*

- 126.** El experto del Gobierno de las Islas Marshall volvió a señalar a la atención de los participantes la expresión «DCLM normalizada», que a su juicio debería aclararse.

#### *Párrafo 99*

- 127.** El Vicepresidente armador propuso que el párrafo se redactase de nuevo, puesto que parecía hacer hincapié indebidamente en la función que desempeñaba el inspector o la OR en la identificación de lagunas en la cobertura, en lugar de hacerlo en la responsabilidad del Estado ratificante de ajustar su legislación y práctica nacionales al CTM. Algunos gobiernos participantes apoyaron la postura de los expertos armadores. Se propuso que después de la expresión «incluidas las OR», se sustituyese «deberían solicitar aclaraciones» por «deben solicitar aclaraciones». La última oración se consideraba inaceptable. El Vicepresidente de la gente de mar recordó el requisito de consultar a los interlocutores sociales en la elaboración de leyes nacionales y observó que las divergencias entre los requisitos del Convenio y las disposiciones de la legislación nacional podrían muy bien salir a la luz a través de una queja presentada a un inspector. Quizás sería necesario que este párrafo contemplase tal situación.
- 128.** La Secretaria General Adjunta de la Reunión reconoció la inquietud que provocaba la actuación de las OR en nombre de los Estados Miembros, pero destacó la gravedad del problema que abordaba el párrafo que les ocupaba. La mayor parte de la labor de la Comisión de Expertos consistía en detectar divergencias entre los requisitos de los convenios y las disposiciones de la legislación nacional y en tratar las cuestiones relativas al incumplimiento. Observó el impacto que tenía la certificación por parte de los Estados del pabellón para el control por el Estado del puerto y destacó la importancia de enviar un mensaje a los Estados ratificantes en relación con sus obligaciones. El párrafo instaba a los inspectores, en caso de discrepancia, a solicitar una aclaración por parte de las autoridades competentes. Quizá sería necesario redactarlo de nuevo, pero lo cierto era que los inspectores inspeccionaban el cumplimiento de los requisitos nacionales. El Presidente destacó la importancia de contar con un mecanismo de intercambio de información a través del cual los problemas podrían ponerse en conocimiento de las autoridades competentes, incluidos los legisladores.
- 129.** Si bien advertía la importancia de la cuestión, el Vicepresidente armador seguía considerando que deberían proporcionarse a los inspectores orientaciones más claras; asimismo, las pautas no deberían limitarse a decir a los inspectores que comunicasen a sus jefes que estaban equivocados. El Vicepresidente de la gente de mar convino en que era necesario volver a redactar el párrafo y apuntó el problema que suponía contar con que las OR, básicamente integradas por contratistas comerciales, fuesen capaces de evaluar el cumplimiento o incumplimiento de las disposiciones del CTM. Cabía esperar que se detectarían deficiencias en la cobertura, pero era preferible hacerlo en el Estado del pabellón y no en el Estado del puerto, donde el incumplimiento podría llevar a la inmovilización del buque. Podrían presentarse quejas, un modo de poner a prueba las deficiencias. Era preciso conseguir que los Estados del pabellón cumplieren con sus obligaciones.

- 
- 130.** La Secretaria General Adjunta de la Reunión concluyó citando la pauta B.5.1.4, párrafo 8, g), que disponía que los inspectores deberían contar con credenciales conformes a la legislación nacional. Deberían poder, trabajasen para la autoridad competente o para una organización reconocida, alertar a las autoridades correspondientes sobre la existencia de lagunas en la legislación o práctica y presentar propuestas destinadas a mejorar la situación.
- 131.** El experto del Gobierno de Grecia declaró que la finalidad de las pautas era proporcionar orientaciones a los Estados del pabellón para que éstos pudieran promulgar leyes conformes al CTM, así como a los inspectores para que pudieran realizar las inspecciones. Un Estado Miembro que ratificara el CMT estaba obligado, en virtud de lo dispuesto en el artículo III del Convenio, a respetar los principios de la negociación colectiva y de la libertad de asociación y la libertad sindical.
- 132.** El experto del Gobierno de Filipinas deseaba aportar la perspectiva de un servicio de inspección de un país en desarrollo describiendo la situación existente en su país. Las administraciones filipinas encargadas de la inspección no contaban con suficiente personal y estaban limitadas desde el punto de vista de los equipos y las instalaciones. Los inspectores de ese país empleaban herramientas basadas en listas de comprobación para ayudar a realizar las inspecciones. Tal vez fuera esperar demasiado de esos inspectores que entendieran perfectamente las disposiciones del CTM. Para que los inspectores pudieran detectar un «conflicto aparente entre la legislación nacional y el CTM», sería necesario fortalecer la capacidad y la cooperación técnica. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más discusión.

#### *Párrafo 100*

- 133.** El experto del Gobierno del Japón pidió que los títulos empleados en las pautas y los utilizados en el CTM fueran coherentes. Asimismo, deseaba que en el texto se realizara una distinción entre los 14 aspectos enumerados en el anexo A5.I, y las otras cinco áreas enumeradas en la propuesta de pautas.

#### *Párrafo 101*

- 134.** El Vicepresidente armador dijo que la protección de la privacidad de la gente de mar y la reducción al mínimo de las perturbaciones durante las inspecciones debían tenerse en cuenta.
- 135.** El representante del Gobierno de China señaló que la referencia a los certificados de nacimiento como ejemplo de los documentos que había que verificar era incorrecta. No era habitual que la gente de mar llevara consigo sus certificados de nacimiento. El experto del Gobierno de Grecia coincidió en que debía suprimirse la referencia específica a «certificados de nacimiento»; en su lugar, debía hacerse referencia a «documentos oficiales». El experto del Gobierno de Panamá y el representante del Gobierno de Dinamarca respaldaron esta posición. Este último sugirió la posibilidad de añadir una explicación del término «documento oficial».
- 136.** El experto del Gobierno de las Bahamas sugirió que se hiciera referencia a «documentos de identidad de la gente de mar», mientras que el experto del Gobierno de Filipinas opinaba que un pasaporte y los registros de nómina bastarían como prueba de la identidad.
- 137.** El experto del Gobierno de Malasia pidió que se le orientara en cuanto al significado del término «un número representativo de marinos». El Presidente dijo que la definición de dicho término era impracticable, por lo que prefería recurrir al criterio profesional del inspector.

- 
- 138.** El representante del Gobierno de Noruega dijo que no era la documentación lo que se estaba inspeccionando, sino los requisitos del Convenio.
- 139.** Para evitar posibles malentendidos en cuanto a la necesidad de que los inspectores del Estado del puerto inspeccionaran determinados elementos o no, el representante del Gobierno de Dinamarca propuso añadir un párrafo introductorio al capítulo 3 de las pautas, en el que se explicara que el CTM no exigía la inspección de algunos documentos mencionados en dicho capítulo.
- 140.** Se adoptó el texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico. No se aceptó una propuesta del experto del Gobierno de Panamá para cambiar el texto del tercer punto por «horarios de trabajo o de descanso de la gente de mar», dado que la determinación del sistema incumbía al Estado Miembro.

#### *Párrafo 102*

- 141.** El representante del Gobierno de los Estados Unidos propuso que las palabras «y la programación» se insertasen después de «contexto», puesto que las inspecciones deberían realizarse cuando los buques estuviesen en funcionamiento y llevasen a bordo una tripulación completa.
- 142.** El representante de la Federación de Rusia señaló que debería añadirse una referencia a los certificados provisionales, dado que un buque con un certificado provisional no tendría una DCLM.
- 143.** El Vicepresidente armador dijo que todas las inspecciones no serían iguales. Aunque se citaba un ejemplo en la tercera oración, no era posible incluir ejemplos de cada situación. Por consiguiente, el párrafo debería redactarse con claridad al respecto.
- 144.** El representante del Gobierno de Irlanda indicó que el párrafo no quedaba claro y que debería redactarse de nuevo. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado con una corrección de poca importancia en la última oración.

#### *Párrafo 103*

- 145.** El experto del Gobierno de las Bahamas dijo que si bien su delegación estaba de acuerdo con el contenido general del párrafo, la palabra «deberá», en la parte II del DCLM debería sustituirse por «debería», puesto que no era posible dar cuenta de todas las situaciones posibles. El representante del Gobierno del Canadá recordó que el CTM exigía que se pasase revista a la parte II de la DCLM. Por ende, propuso cambiar el texto para que dijese «deberá pasarse revista como medida preliminar», y ajustarlo así al Convenio. Se adoptó el texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico sin más discusión.

#### *Párrafo 104*

- 146.** El experto del Gobierno de Filipinas, apoyado por el experto del Gobierno de Panamá, dijo que la referencia al proceso de muestreo debería suprimirse. La referencia al criterio profesional también debería eliminarse, puesto que Filipinas aspiraba a que su servicio de inspección tuviese listas de comprobación muy claras y un mandato bien definido. El recurso a la facultad y al criterio profesionales debería ser mínimo.
- 147.** El Presidente dijo que no veía por qué la administración de un Estado del pabellón no podía prever instrucciones para la inspección más específicas que las propuestas en las pautas. Las pautas también servirían de modelo para las administraciones de los Estados del pabellón a la hora de preparar cursos de formación para inspectores, y no las utilizarían necesariamente los propios inspectores. La supresión de la referencia al criterio profesional

---

daría a las pautas un carácter demasiado prescriptivo para otros Estados del pabellón. El representante del Gobierno de Noruega estuvo de acuerdo con el Presidente y dijo que el párrafo no debería enmendarse.

148. El experto del Gobierno de las Islas Marshall dijo que el término «criterio profesional» debería utilizarse con prudencia.
149. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que la referencia al párrafo 15 de la norma A.5.1.4 del CTM, 2006 a la inmovilización injustificada del buque debería constituir un párrafo nuevo o simplemente suprimirse. El debate en curso ponía en tela de juicio decisiones que se habían tomado durante la redacción del CTM, 2006 partiendo de la base de que los inspectores eran profesionales, competentes y capaces de determinar el alcance de la inspección requerida. Como resultado, se había adoptado el párrafo 3 de la norma A.5.1.4, que estipulaba que se «adoptarían medidas adecuadas a fin de asegurar que los inspectores tengan la formación, competencia, mandato, atribuciones, condición jurídica e independencia necesarios o convenientes para el desempeño de sus funciones».
150. El Presidente añadió que el párrafo 9 de la norma A5.1.4, disponía que los inspectores deberían tener la facultad discrecional de aconsejar en lugar de incoar o recomendar un procedimiento cuando no hubiese un incumplimiento claro de los requisitos del Convenio que pusiese en peligro la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar interesada y cuando no existiese un historial de infracciones parecidas.
151. El experto del Gobierno de Filipinas, apoyado por el Vicepresidente armador, propuso que la segunda parte del párrafo, que se refería a «evitar la inmovilización injustificada», pasase a formar un párrafo 105 nuevo. Se adoptó el texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico sin más discusión.

### **3.2. Requisitos del CTM, 2006, que han de ser objeto de inspección y, cuando proceda, de certificación**

152. El experto del Gobierno de las Islas Marshall preguntó si los títulos del Capítulo 3 se armonizarían con los del texto del CTM o los de la DCLM. La Secretaria General Adjunta de la Reunión dijo que los títulos deberían ser los mismos utilizados en el cuerpo principal del Convenio y no los de la DCLM, dado que los requisitos objeto de inspección correspondían tanto a buques certificables como a buques que no lo eran.
153. El Vicepresidente de la gente de mar declaró que las orientaciones que contenía la sección 3.2 abordaban el CTM, pero no eran una interpretación del Convenio. Las pautas deberían ayudar a los inspectores a detectar «deficiencias».
154. El Vicepresidente armador apoyó la declaración del Vicepresidente de la gente de mar y señaló que cualquier documento, aunque no se tratase de un documento del CTM, sería de ayuda para las personas que llevasen a cabo inspecciones.

#### **Regla 1.1 – Edad mínima**

##### Requisitos básicos

155. El Vicepresidente armador dijo que debería añadirse una referencia a la norma A4.3, párrafo 2, b).
156. El experto del Gobierno de Filipinas pidió que se añadiesen las cláusulas de excepción con arreglo a la norma A1.1, párrafo 3, del CTM. El Presidente observó que las cuestiones



---

relacionadas con las excepciones (por ejemplo, el trabajo nocturno en el caso de algunos programas de formación) ya estaban reflejadas. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico bajo este encabezamiento se adoptó sin más discusión.

### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

157. El Vicepresidente armador observó que el texto debería indicar qué requisitos era necesario contrastar con legislaciones nacionales.
158. En relación con la cuestión de la privacidad, el Presidente de la gente de mar dijo que la labor de garantizar la coherencia la dejaba a criterio de la Oficina.
159. El experto del Gobierno de Grecia solicitó que se aclarase la cuestión del examen de los informes de accidentes y los informes de la comisión de seguridad. Se interrogó a propósito de la utilidad de referirse a informes históricos. A su juicio, se prestaba a confusión y era necesario que la Oficina aportara más aclaraciones al respecto. El experto del Gobierno del Japón sugirió que, antes de examinar los informes, los inspectores deberían determinar qué tipos de trabajo eran susceptibles de poner en peligro la salud y la seguridad de los jóvenes, según estableciese la legislación nacional correspondiente. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que, si bien existían exenciones que permitían trabajar antes de los 18 años con arreglo a la norma A1.1.1, párrafo 4, incluso en período de formación, ningún trabajo debería requerir la participación de personas menores de 18 años en condiciones de trabajo peligrosas.
160. La Secretaria General Adjunta, refiriéndose a la intervención del experto del Gobierno de Grecia, indicó que el Convenio se refería especialmente a trabajos que podía realizar gente de mar de entre 16 y 18 años de edad. Los informes de accidentes quizás indicasen si se habían producido accidentes en los que se habían visto involucrados marinos menores de 18 años. La oradora señaló que merecería la pena comprobarlo. Propuso la posibilidad de examinar los informes de accidentes *recientes*.
161. El experto del Gobierno de Filipinas propuso que, dado que los horarios de trabajo se preparaban antes del servicio, sería útil comprobar los registros del tiempo de trabajo, que reflejaban las horas efectivas de servicio. Tras celebrarse más discusiones sobre el particular, la Reunión acordó que el horario y los registros de las horas de trabajo o de descanso podrían comprobarse.
162. El Vicepresidente de la gente de mar recordó que las entrevistas con la gente de mar deberían ser «privadas», y la Reunión convino en reflejarlo. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico bajo este título se adoptó sin más discusión.

### **Regla 1.2 – Certificado médico**

#### Requisitos básicos

163. El representante del Gobierno de Dinamarca señaló que no era necesario que el médico fuese un profesional reconocido como tal. La norma A1.2, párrafo 4, disponía que los certificados que se refiriesen únicamente a la vista podrían ser expedidos por una persona calificada, reconocida por la autoridad competente. Prefería que el texto se modificase para reflejar con precisión el texto del Convenio. El experto de las Islas Marshall añadió que era necesario hacer una corrección similar en el último párrafo (marcado con dos asteriscos) de los Requisitos básicos. La Reunión estuvo de acuerdo.
164. El representante del Gobierno de Francia señaló una divergencia en relación con el término «practitioner» tal y como se utilizaba en la versión inglesa del CTM y su traducción como

---

«médecin» tal y como se utilizaba en la versión francesa. Era importante reflejar en la versión inglesa los debates sobre la terminología utilizada.

- 165.** La experta del Gobierno del Reino Unido dijo que el Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) de la OMI había empezado a trabajar en la elaboración de normas internacionales de aptitud física para la gente de mar, así como en un formulario normalizado para el certificado de aptitud física de los marinos. La labor iba a basarse en las Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos (OIT/OMS) elaboradas en 1997, a las que se hacía referencia en la pauta B1.2.1 del CTM. En consonancia con la Resolución V, de 2006, relativa al examen de las normas internacionales de aptitud física, en noviembre se presentaría a la 303.<sup>a</sup> reunión del Consejo de Administración de la OIT una propuesta para que la Organización participara en la labor del Subcomité STW. Ello permitiría también a la OMI respetar el plazo para la revisión del Convenio STCW. Se había encargado a la Asociación Internacional de Medicina Marítima que trabajara en un proyecto de normas médicas y en el contenido de un certificado médico normalizado de conformidad con la regla 1.2 del CTM y la regla 1/9 del Convenio STCW. Se exhortaba a los participantes a que apoyaran la propuesta ante el Consejo de Administración. La Secretaria General Adjunta de la Reunión añadió que se había celebrado recientemente una reunión con la OMS y la Asociación Internacional de Medicina Marítima, y que el Servicio de Actividades Sectoriales de la OIT estaba preparando un documento para su presentación al Consejo de Administración. La Reunión dio su apoyo a la iniciativa, ya que la elaboración de un formulario normalizado disminuiría las dificultades a la hora de realizar el control por el Estado del puerto. Se adoptó el texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico, a excepción de la segunda nota (\*\*\*) en el tercer punto. Algunos participantes gubernamentales recordaron que, en anteriores discusiones, se había decidido modificar el texto en cuestión, para adaptarlo a la norma A1.2, párrafo 4, que no exigía que un médico estuviese reconocido por la autoridad competente. Se confirmó que la supresión de la segunda nota (\*\*\*) reflejaría la decisión alcanzada en la sesión plenaria. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que la norma A1.2, párrafo 4, hacía referencia a «médico debidamente calificado» y se preguntó quién determinaría si lo estaba. La Secretaria General Adjunta de la Reunión indicó que podría tratarse de una omisión del propio CTM, que exigía el reconocimiento por parte de una autoridad competente sólo en el caso de personas que expidiesen certificados que se refiriesen únicamente a la vista. La Reunión estuvo de acuerdo con la supresión.

#### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- 166.** La experta del Gobierno del Reino Unido propuso que se añadieran al final del tercer punto las palabras «cuando corresponda», pues no todos los marinos necesitaban un certificado de percepción de los colores, aspecto que con frecuencia figuraba en el examen médico principal. El representante del Gobierno de China pensaba que, puesto que la norma A1.2, párrafo 6, hacía referencia a la percepción de los colores dentro del certificado médico, el tercer punto debía suprimirse, y el segundo enmendarse para que incluyera este aspecto. Los participantes aceptaron la propuesta formulada por la experta del Gobierno del Reino Unido. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico bajo este encabezamiento se adoptó sin más discusión.

#### Ejemplos de deficiencias

- 167.** La Reunión acordó, como consecuencia de lo anterior, añadir en el primer punto las palabras «, en su caso,» antes de «de percepción de los colores». El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico bajo este encabezamiento se adoptó sin más discusión.

---

## **Regla 1.3 – Formación y calificaciones**

### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- 168.** El experto del Gobierno de Panamá pidió que se aclarara una posible redundancia, pues que el examen del documento relativo a la dotación mínima de seguridad (DDMS) (primer punto) se mencionaba también en el primer punto de la regla 2.7 bajo el encabezamiento «Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos». La Secretaria General Adjunta explicó que los dos casos se referían a dos disposiciones diferentes del CTM y, por consiguiente, no había redundancia. En el contexto de las pautas, «examinar» significaba remitirse al DDMS para verificar el cumplimiento del requisito pertinente. No quería decir que el DDMS tuviera que examinarse dos veces.
- 169.** En opinión del experto del Gobierno de las Bahamas, la idea de «Examinar el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (en adelante, DDMS) para verificar las calificaciones de la gente de mar», tal como se pedía en el primer punto, era demasiado amplia y habría que limitarse a las calificaciones requeridas por el Estado del pabellón. La Reunión acordó que se añadiera la palabra «exigidas» después de «calificaciones de la gente de mar», ya que en el DDMS no se mencionaba expresamente ninguna calificación.
- 170.** El experto del Gobierno de Filipinas se remitió a la regla 1.3, párrafo 3, según la cual se reconocía la conformidad con los instrumentos de carácter obligatorio de la OMI como suficiente para el cumplimiento de los requisitos del CTM. Dado que la mayoría de los países había ratificado el Convenio STCW, la verificación de todos los aspectos señalados en los puntos resultaría tediosa, por lo que debía limitarse a los certificados y a las notificaciones de refrendo. Varios participantes gubernamentales hicieron hincapié en que la lista no era ni exhaustiva ni restrictiva, y propusieron que se aclarara en el texto que los aspectos enumerados eran ejemplos y que la inspección podía consistir en más o menos puntos que verificar. La Secretaria General Adjunta de la Reunión confirmó que las pautas se habían concebido para proporcionar ejemplos, y dijo que la aclaración podría insertarse, si se consideraba necesario, en el párrafo 23, que trataba del carácter de las mismas.
- 171.** Tras una pregunta sobre el último punto, relativo a las entrevistas, el Vicepresidente de la gente de mar volvió a hacer hincapié en la necesidad de respetar la confidencialidad de las entrevistas, que debían realizarse a un número representativo de marinos. En su opinión, ese último punto estaba en estrecha relación con el segundo punto de los requisitos básicos, acerca de la finalización con éxito de una formación.
- 172.** Una vez adoptado ese texto de las pautas para el Estado del pabellón, varios Gobiernos participantes se reservaron su posición con respecto a las pautas para el control por el Estado del puerto, ya que en ese caso las orientaciones debían ser más precisas con el fin de lograr la máxima uniformidad.
- 173.** El representante del Gobierno de los Estados Unidos propuso que se añadieran en el segundo punto las palabras «y las notificaciones de refrendo» después de «certificados». La Reunión aceptó la propuesta, dado que los certificados podían ser también refrendados por los gobiernos.
- 174.** El experto del Gobierno de Panamá consideraba que el examen del material de formación (punto cinco) no debía formar parte de la inspección de los requisitos básicos. Pidió que se especificara cuál era el carácter de dicho material, aunque estaba a favor de la supresión del punto. En respuesta a esta petición, se aclaró que los materiales de formación consistían en orientaciones específicas relativas al buque, como el plano de las salidas de emergencia, documentos para familiarizarse con el buque o sobre los dispositivos de salvamento en cumplimiento del Convenio SOLAS, o también documentos de formación a bordo para la tripulación, como exigía el Código IGS. Se acordó sustituir «que se

---

entrega a» por «a disposición de», ya que el material de formación podía permanecer en manos del capitán y estar disponible a bordo sin que tuviera que entregarse a la tripulación. En opinión del experto del Gobierno de la Federación de Rusia, la expresión «material de formación» era demasiado amplia, ya que la regla 1.3, párrafo 2, sólo hablaba de formación sobre seguridad individual a bordo. La Reunión decidió insertar la palabra «pertinente» después de «material de formación». El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico bajo este encabezamiento se adoptó sin más discusión.

### Ejemplos de deficiencias

- 175.** Como consecuencia de la enmienda anterior, la Reunión acordó insertar las palabras «o las notificaciones de refrendo» en el tercer punto. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico bajo este encabezamiento se adoptó sin más discusión.

## **Regla 1.4 – Contratación y colocación**

### Requisitos básicos

- 176.** Habida cuenta de la importancia de la segunda frase del primer punto («A la gente de mar no se le imputará costo alguno en relación con el uso de esos servicios por el armador»), se acordó trasladarla a un nuevo punto.
- 177.** En relación con el segundo punto, el Vicepresidente de la gente de mar indicó que, si bien en virtud de lo dispuesto en la norma A1.4, párrafo 9, los armadores que recurrieran a servicios basados en Estados que no fueran parte en el CTM, 2006, debían asegurarse de que, en la medida en que fuera factible, esos servicios estaban en conformidad con la regla 1.4, párrafo 3, del CTM, el Estado del pabellón tenía la responsabilidad final. Según la opinión jurídica emitida por el Japón, una de las obligaciones que debían asumir los Miembros en su calidad de Estados del pabellón era la de garantizar que los armadores hubieran instaurado un sistema adecuado para verificar que los servicios de contratación y colocación en los Estados que no hubieran ratificado el Convenio actuaran de acuerdo con el mismo. A este respecto, debía incluirse una referencia a la responsabilidad del Estado del pabellón en los «Requisitos básicos», así como en el párrafo 4 del segundo punto que figuraba bajo «Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos». El Vicepresidente de la gente de mar se preguntaba asimismo qué tipo de documentación habría que controlar para verificar que el Estado del pabellón hubiera cumplido su obligación de exigir a los armadores que se aseguraran de que las agencias de colocación actuaban de conformidad con las disposiciones del CTM. El Vicepresidente armador coincidió en que la obligación del Estado del pabellón, derivada de la regla 1.4, párrafo 3, debía incluirse en los «Requisitos básicos». Los armadores sólo podían actuar de acuerdo con las directivas del Estado del pabellón. Varios participantes del Grupo Gubernamental (Bahamas, Dinamarca, Filipinas Grecia y Noruega) apoyaron en principio la posición de los interlocutores sociales.
- 178.** Se dieron varias ideas sobre la manera de eximir al Estado del pabellón de esta obligación. Los Estados del pabellón podían esperar que los armadores se pusieran en contacto con los servicios de colocación y que éstos les dieran información sobre las prácticas empleadas. Otro enfoque podía ser el de verificar el cumplimiento por parte de los servicios de contratación y colocación con la entidad competente del gobierno del Estado que no hubiera ratificado el Convenio y que suministrara mano de obra, en lugar de fiarse simplemente de la palabra de la agencia de colocación. Los Estados el pabellón podían esperar que los armadores realizaran una serie de controles básicos para garantizar al Estado que los procedimientos de contratación seguidos eran correctos y que se habían cumplido los requisitos del CTM, por ejemplo mediante la realización de entrevistas a los marinos. Un enfoque fiable sería el de recurrir asimismo a verificaciones independientes.

---

El experto del Gobierno de Grecia señaló asimismo a la atención el artículo I, párrafo 2 del CTM, el cual disponía que los Miembros debían cooperar entre sí. Así pues, un Miembro que tuviera información sobre el incumplimiento por parte de una determinada agencia de colocación de un país que no hubiera ratificado el CTM, podía intercambiar esa información con otros Miembros. El experto del Gobierno de Filipinas señaló que los Estados del pabellón podían consultar el documento de la OIT sobre la experiencia de distintos países en materia de colocación, así como los archivos de la Organización Marítima Internacional sobre las prácticas de contratación y colocación en diferentes países.

- 179.** Algunos participantes del Grupo Gubernamental consideraban que, aunque un Estado que suministrara mano de obra no hubiera ratificado el CTM, podía haber ratificado otros convenios de la OIT en materia de contratación. Se preguntaban si podían aceptarse las agencias de colocación situadas en Estados que hubieran ratificado el Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179). La Secretaria General Adjunta de la Reunión respondió que los Estados del pabellón podían tener en cuenta los elementos de información sobre la ratificación y la aplicación de ese Convenio por parte de los Estados que no hubieran ratificado el CTM. Confirmó que el Estado del pabellón tenía la responsabilidad principal de exigir a los armadores que se aseguraran de que las actividades de contratación y colocación cumplieran con los requisitos del CTM. Se redactaría un texto apropiado sobre ese punto, en el que se dedicaría una atención particular a la pauta B.1.4.1, párrafo 3, relativa al intercambio de información.
- 180.** El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico bajo este encabezamiento se adoptó sin más discusión. Además, un grupo de trabajo constituido para reformular las disposiciones relativas a la contratación y colocación, propuso un texto para la inserción de dos «notas» después de los tres puntos. En estas notas se proporcionaban más orientaciones a los Estados del Pabellón con respecto a dos situaciones. La primera se daba cuando el servicio privado de contratación y colocación operaba en el territorio del Estado del pabellón, y la segunda cuando dicho servicio tenía su sede en un Estado que no era parte en el CTM. La Reunión adoptó estas notas.

#### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- 181.** En relación con el primer punto, el experto del Gobierno de Filipinas indicó que no todos los Estados del pabellón dispondrían de sitios web nacionales apropiados. Este punto debía incluir una afirmación más general que permitiera verificar el registro de las agencias privadas de contratación de marinos. Los participantes de la Reunión estuvieron de acuerdo con la propuesta y decidieron sustituir «Estado del pabellón» por «autoridad competente». En este contexto, el Presidente mencionó que algunos Estados del pabellón disponían de sitios web con información marítima en los que se detallaban las agencias de contratación que gozaban de mayor reputación. Se añadieron las palabras «o reglamentación» después de «la autorización» con el fin de abarcar los distintos sistemas nacionales. El representante de Noruega consideraba que el primer punto era superfluo y ocupaba un lugar que le daba demasiada importancia. Sugirió asimismo suprimir la tercera frase del párrafo 3 del segundo punto, y dividir el párrafo 3 en dos apartados, uno en el que se describiera el caso de un servicio de contratación situado en el Estado del pabellón, y otro en el que dicho servicio estuviera situado en otro Estado que hubiera ratificado el CTM. Al Vicepresidente armador también le preocupaba este punto, y se acordó volver a redactarlo.
- 182.** El Vicepresidente armador señaló que, en el párrafo 4 del segundo punto, se suponía que los armadores disponían de información acerca del cumplimiento de los requisitos básicos del CTM por parte de los servicios de contratación y colocación situados en países que no hubieran ratificado el Convenio. Ahora bien, los armadores sólo podían cumplir la

---

obligación de disponer de documentación, si el Estado del pabellón les exigía disponer de estos documentos específicos.

- 183.** El Vicepresidente de la gente de mar afirmó que, en caso de contratarse a través de servicios que no tuvieran su sede en un país parte en el CTM, podría ser útil verificar el contrato celebrado entre el armador y la agencia de colocación, ya que en éste deberían figurar los vínculos claros con el CTM como prueba del cumplimiento. Las entrevistas privadas con marinos acerca de si habían tenido que pagar por utilizar los servicios de contratación no serían necesariamente útiles, ya que los marinos podían temer que, al informar sobre la agencia en cuestión, se perdieran oportunidades de empleo futuras. El orador pidió la orientación de los gobiernos acerca de qué más podían examinar al buscar pruebas de la conformidad con el CTM en lo que respectaba a la contratación y la colocación. La gente de mar había puesto grandes esperanzas en que el CTM eliminara la explotación de la industria marítima, y esperaban que los Estados del pabellón estuvieran decididos a garantizar que los armadores sólo recurrieran a las agencias de colocación que prestaran sus servicios de conformidad con el CTM.
- 184.** Algunos participantes del Grupo Gubernamental (Islas Marshall, Japón, Panamá) temían que fuera imposible reunir pruebas documentales que demostraran que los servicios de contratación estaban actuando de conformidad con el CTM. El Convenio no se refería específicamente a la presentación de pruebas documentales, y era difícil precisar un método para verificar el cumplimiento, ya que se trataba de una cuestión relativa a la aplicación que iba más allá del contenido de las pautas. El experto del Gobierno de Filipinas, respaldado por el Vicepresidente de la gente de mar, opinaba que la verificación para determinar el cumplimiento de la regla 1.4 exigía ir más allá de las inspecciones realizadas a bordo y realizar inspecciones de las oficinas de los armadores y los servicios de contratación y colocación. Los inspectores no tenían que viajar necesariamente a otros países, pero el Estado del pabellón podía indagar acerca del sistema de inspección utilizado por el Estado que suministraba la mano de obra en lo que respectaba a los servicios de contratación y colocación.
- 185.** La Secretaria General Adjunta de la Reunión concluyó que era preciso modificar el párrafo 4 del segundo punto con arreglo al nuevo texto que se redactaría para ser incluido en los Requisitos básicos. Si un Estado del pabellón no cumplía las obligaciones que establecía la regla 1.4, párrafo 3, los armadores padecerían las consecuencias de este incumplimiento de sus responsabilidades. El Vicepresidente armador, secundado por el Vicepresidente de la gente de mar, reiteró que los armadores no podían interferir en las responsabilidades del Estado del pabellón asumidas en virtud de una ratificación. No era posible producir documentación aceptable si los Estados del pabellón no habían cumplido con sus obligaciones. El experto del Gobierno de la República de Corea, apoyado por otros participantes gubernamentales, deseaba que constase en el informe que, de acuerdo con la regla 1.4, párrafo 3, la norma A.1.4, párrafo 9 y la opinión jurídica, la responsabilidad del Estado del pabellón consistía en reclamar el cumplimiento de los requisitos aplicables («exigir») y no en «asegurar» o expedir documentación. La obligación de asegurar que los servicios de las agencias de contratación cumplieran los requisitos aplicables y proporcionar pruebas del mismo recaía en los armadores.
- 186.** La Secretaria General Adjunta de la Reunión indicó que, debido a un error de traducción en la versión francesa, la palabra «private» se había utilizado incorrectamente en la primera línea del párrafo 4 y en el cuerpo del texto, y debería suprimirse.
- 187.** Se adoptó el texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico para el primer, tercer y cuarto puntos sin más discusión. La Reunión examinó el texto que debía incluirse en el segundo punto, propuesto por un grupo de trabajo constituido para reformular las disposiciones relativas a la contratación y la colocación. El texto propuesto reflejaba los cambios acordados por la Reunión, y en él se volvían a redactar el tercer y cuarto apartados

---

bajo el segundo punto. El tercer apartado hacía referencia a los marinos contratados a través de un servicio privado (o de un servicio operado por una organización de marinos) en un país que hubiera ratificado el CTM. Este apartado se dividía en dos partes. La primera parte se refería a la gente de mar contratada a través de servicios privados de contratación y colocación en el Estado del pabellón y la segunda abordaba los servicios privados de empleo que operaban en otro Estado que hubiese ratificado el CTM. El cuarto punto se refería a los marinos contratados a través de un servicio con sede en un país que no hubiese ratificado el CTM. Los textos fueron adoptados.

#### Ejemplos de deficiencias

- 188.** El Vicepresidente armador dijo que sus anteriores observaciones en relación con las pruebas documentales también se aplicaban al primer punto. El experto del Gobierno de Grecia, refiriéndose al segundo punto, señaló que, en la práctica, un inspector que detectara una deficiencia haría lo necesario para corregirla. Habida cuenta de que la deficiencia contenida en este punto no había sido provocada por el marino sino que el servicio privado de contratación y colocación de la gente de mar, era esencial aclarar que dichas situaciones no debían dar lugar al fin de la contratación del marino. El Presidente propuso que este punto se abordara en la discusión del capítulo 4.
- 189.** El texto para insertar en el cuarto punto, en su versión propuesta por el grupo de trabajo constituido para reformular las disposiciones relativas a la contratación y colocación, fue adoptado sin más discusión.

### ***Regla 2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar***

#### Requisitos básicos

- 190.** En el segundo punto, la Reunión decidió cambiar las palabras «En los AEGM deberán figurar» por «Los AEGM deberán contener», en conformidad con el CTM. Habida cuenta de que personas a bordo de determinadas categorías de buques podían no ser empleados directos del armador, los participantes convinieron insertar «si no son asalariados» antes de «u otras pruebas de acuerdos contractuales o similares», a tenor de la norma A2.1, párrafo 1, *a*).
- 191.** En relación con el tercer punto, se confirmó que en los países en los que las libretas marítimas se sellaban cuando el marino dejaba el buque, la existencia de un trámite de sellado de las mismas bastaría. Se adoptó el texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico bajo este encabezamiento, con una corrección de poca importancia en el primer punto para reflejar más fielmente el texto de la norma A.2.1 párrafo 1, *a*).

#### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- 192.** Tras una pregunta sobre el objetivo de la comprobación de las relaciones de los servicios prestados (tercer punto), se dejó claro que la norma A2.1, párrafo 3 establecía que dichos documentos no contendrían apreciación alguna sobre la calidad del trabajo de la gente de mar. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico bajo este encabezamiento se adoptó sin más discusión.

#### Ejemplos de deficiencias

- 193.** El Vicepresidente de la gente de mar pidió que se añadiese un nuevo punto, a saber, «El AEGM contiene cláusulas que infringen los derechos de la gente de mar». El Vicepresidente armador aceptó la propuesta, siempre que el término se interpretase en el sentido del CTM.

- 
194. Consiguientemente, los participantes decidieron sustituir el término «abordar» por «contener» en el segundo punto. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico bajo este encabezamiento se adoptó sin más discusión.

### **Regla 2.2 – Salarios**

195. La propuesta del experto del Gobierno del Japón de cambiar el título y sustituirlo por «Pago de los salarios», de conformidad con el anexo A5.1, no se aceptó, puesto que se había acordado utilizar preferiblemente los títulos del texto del CTM.

#### Requisitos básicos

196. La Reunión decidió que, en el primer punto, se añadiese «a intervalos no superiores a un mes» de conformidad con la norma A2.2, párrafo 1.
197. En relación con el cuarto punto, el experto del Gobierno de Filipinas propuso que se modificara para que en la versión inglesa quedara claro que, en virtud de norma A2.2, párrafo 5 del CTM, sólo los tipos de cambio debían ser conformes a los requisitos nacionales, y que el calificativo «razonables» se aplicaba únicamente a los recargos. La Reunión estuvo de acuerdo con esa propuesta. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico bajo este título se adoptó sin más discusión.

#### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

198. El experto del Gobierno de las Islas Marshall propuso que se modificara el texto del segundo punto para que dijera: «Comprobar que los salarios establecidos en los AEGM estén en conformidad con los salarios nacionales de la gente de mar, en el caso de que se haya adoptado una legislación nacional que rija los salarios de la gente de mar, y sea aplicable». Esto reflejaría que se había extraído de las pautas del CTM (parte B). El Vicepresidente de la gente de mar señaló que añadir «y sea aplicable» no era necesario, ya que se deducía del resto del texto.
199. La Secretaria General Adjunta señaló a la atención de los participantes dos oraciones del párrafo 98 del apartado titulado Nota general, según las cuales: «Las orientaciones de la sección 3.2 tienen en cuenta los requisitos del Convenio, tal y como se establecen en los artículos y en el Reglamento, al igual que en la parte A del Código, incluidos los requisitos que los Estados Miembros de la OIT han de tomar debidamente en consideración a la hora de cumplir con sus responsabilidades de la manera prevista en la parte B, no obligatoria, del Código. Esto significa que puede haber diferencias de detalle entre las disposiciones del CTM, 2006, y las disposiciones nacionales (u otras medidas) que se hayan adoptado para aplicar el CTM, 2006.»
200. Con el fin de tener en cuenta los acuerdos de negociación colectiva, el representante del Gobierno de Suecia propuso que el segundo punto se modificara como sigue: «Comprobar que los salarios establecidos en los AEGM estén en conformidad con los salarios nacionales de la gente de mar, en el caso de que se haya adoptado una legislación nacional o existan acuerdos de negociación colectiva que rijan los salarios de la gente de mar». La Reunión estuvo de acuerdo con esa propuesta. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico bajo este encabezamiento se adoptó sin más discusión.

### **Regla 2.3 – Horas de trabajo y horas de descanso**

201. La representante del Gobierno de los Estados Unidos ofreció un breve resumen de los debates celebrados en el seno de la OMI en la reciente Reunión *ad hoc* interperíodos del Grupo de Trabajo sobre formación y guardia relativa al examen exhaustivo del Convenio



---

STCW y del Código STCW. Dicha Reunión tenía por objeto, entre otras cosas, armonizar las disposiciones del Convenio STCW con las disposiciones del CTM relativas a las horas de trabajo y de descanso. Hasta el momento no se había llegado a ningún acuerdo en cuanto a las horas de descanso y las horas de trabajo. Tampoco sobre si sólo debían incluirse en el nuevo régimen los marinos de guardia o todos los que desempeñaban las tareas de seguridad y prevención de la polución que habían sido designadas. La oradora explicó que estaba previsto presentar la propuesta de enmiendas al STCW a la Conferencia de la Organización Marítima Internacional de 2010.

- 202.** La secretaria del Grupo de los armadores indicó que durante los mencionados debates sobre la revisión del Convenio STCW, los armadores habían declarado que si el objetivo era armonizar ambos Convenios en relación con las horas de descanso, el texto del STCW debería reflejar todas las disposiciones al respecto del CTM sin excepción.

### Requisitos básicos

- 203.** El experto del Gobierno de las Islas Marshall, apoyado por el experto del Gobierno de Grecia, propuso que se modificara el texto del primer punto para decir: «El tiempo de trabajo de la gente de mar deberá estar en conformidad con los requisitos del CTM, 2006, relativos a las horas de trabajo o a las horas de descanso», es decir, sustituyendo «y» por «o», con el fin de ajustarse al texto de la norma A2.3, párrafos 4, 5 y 6. Ello implicaría otros cambios similares en el resto del texto correspondiente a esta parte. Se adoptó el texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico, tras introducir una corrección de poca importancia y unir los puntos relativos a los límites de las horas de trabajo y las horas de descanso para poner de relieve que la legislación nacional pertinente podía hacer referencia a cualquiera de las dos. Respecto de la propuesta del Presidente del Comité de Redacción Técnico, la Reunión decidió suprimir el primer punto, puesto que repetía el texto de los puntos formulados con posterioridad.

### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- 204.** El experto del Gobierno de Grecia, apoyado por el experto del Gobierno de Panamá, y los Estados miembros de la UE presentes en la Reunión, señalaron que era necesario hacer referencia a las disposiciones de la norma A2.3, párrafo 13 del CTM, y propuso insertar un nuevo guión dentro del tercer punto, con el siguiente texto: «— o bien el número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso está estipulado en un convenio colectivo que permita excepciones a los límites arriba mencionados, si dicho convenio ha sido autorizado o registrado por la autoridad competente».
- 205.** El Vicepresidente armador estaba dispuesto a aceptar la propuesta de Grecia en términos generales si tuviera el mismo contenido que la norma A2.3, párrafo 13 del CTM y si los Gobiernos participantes también la apoyaban.
- 206.** El Vicepresidente de la gente de mar recordó los debates que habían conducido a la adopción del CTM y del Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180), así como los debates dentro de la Unión Europea en relación con la aplicación de este último instrumento. El Convenio núm. 180 y el CTM se habían redactado con la idea de dar cierta flexibilidad, pero sin que ello supusiera menos horas de descanso de las estipuladas para los marinos de guardia en el Convenio STCW. Le preocupaba la idea de ampliar el ámbito de aplicación del STCW a otros marinos que no fueran los encargados de la guardia, y temía que se tratara de utilizar el CTM para reducir las actuales exigencias en materia de descanso del STCW para los marinos de guardia. Aceptaba que era necesario hacer referencia a la flexibilidad que se preveía en la norma A2.3, párrafo 13, pero señalaba asimismo a la atención de los participantes el párrafo 3 de esa misma norma, y el hecho de que, en el propio párrafo 13 se estipulaba que «Tales

---

excepciones deberán ajustarse, en la medida en que sea posible, a las disposiciones de la presente norma».

- 207.** La Reunión acordó que volviera a redactarse el tercer punto sobre la base de la propuesta del experto del Gobierno de Grecia y de la norma A2.3, párrafos 3 y 13 del CTM.
- 208.** El experto del Gobierno del Japón propuso que se modificara el cuarto punto de forma que se pidiera a los inspectores que examinaran los documentos enumerados antes de verificar las horas reales de trabajo y de descanso. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico bajo este encabezamiento se adoptó sin más discusión. Además, a la luz de la discusión sobre la fatiga en relación con en el apartado «Ejemplos de deficiencias», la Reunión decidió incluir un nuevo punto con el texto propuesto por la experta del Gobierno del Reino Unido, a saber, «Comprobar la fatiga de la gente de mar, posiblemente indicada por las horas de trabajo que se sitúan sistemáticamente en los límites superiores y por otros factores que contribuyen a la misma, tales como los períodos de descanso interrumpidos». El Vicepresidente armador añadió que las indicaciones de fatiga del marino también deberían incluirse.

### Ejemplos de deficiencias

- 209.** El Vicepresidente de la gente de mar se preguntaba si no debía añadirse un cuarto punto sobre la búsqueda de signos de fatiga, y preguntó si los inspectores sabían cómo reconocer la fatiga entre los miembros de la tripulación a bordo de un buque.
- 210.** El Vicepresidente armador dijo que resultaría difícil formar a un inspector para que inspeccionase los signos de fatiga. La fatiga podía deberse a un exceso de horas de trabajo, pero también a un empleo inadecuado de las horas de descanso. Su Grupo estaba dispuesto a añadir un nuevo punto sobre el tema, siempre que se tuviera en cuenta la ambigüedad de la situación.
- 211.** El representante de la Federación de Rusia propuso que se enmendara el quinto punto sustituyendo «En la bitácora» por «En la bitácora o en otros documentos». La experta del Reino Unido propuso además que ese quinto punto se armonizara con el CTM, de forma que (en la versión inglesa) no se estuviera haciendo referencia por equivocación a un «número excesivo de horas de descanso».
- 212.** El Vicepresidente de la gente de mar propuso que un texto del tenor siguiente se insertase al sexto punto:
- «La fatiga de la gente mar evidenciada por horas de trabajo que se sitúan sistemáticamente en los límites superiores y otros factores que contribuyen a la misma, como los períodos de descanso interrumpidos. Los signos indicativos de la fatiga de un marino pueden incluir síntomas como la falta de concentración, reflejos lentos, etc. La inspección debería centrarse en:
    1. Respuestas irrelevantes e incoherentes por parte de la gente mar.
    2. Falta de concentración o atención.
    3. Falta de equilibrio y respuesta retardada a los estímulos (verbales).
    4. Evidencia física de posible fatiga; somnolencia, bostezo, mal aspecto.»
- 213.** El Vicepresidente armador dijo que los inspectores necesitaban basarse en criterios objetivos. El texto propuesto por el Vicepresidente de la gente de mar contenía criterios objetivos y era un buen punto de partida. No obstante, señaló que la fatiga no siempre

---

estaba relacionada con el exceso de trabajo, sino que también podía deberse a otras causas (por ejemplo, a trasnochar por motivos de ocio) que en sí mismas no constituían violaciones del CTM. Por lo tanto, el texto debía examinarse y redactarse cuidadosamente.

- 214.** El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico para el tercer y quinto punto se adoptó sin más discusión. La Reunión examinó un nuevo punto preparado por el Comité de Redacción Técnico en relación con la fatiga. El Vicepresidente armador dijo que, si bien creía firmemente que la cuestión de la fatiga podía abordarse en las pautas, no podía aceptar la fatiga como ejemplo de deficiencia. Propuso suprimir el nuevo punto señalando que, habida cuenta de que los Estados del pabellón fijaban los límites para las horas de trabajo o de descanso, el inspector debería limitar la inspección al incumplimiento de la lista proporcionada por el capitán. El Vicepresidente de la gente de mar se mostró muy defraudado por el desinterés de los armadores por la seguridad de la gente de mar a bordo de los buques. No concebía cómo las indicaciones de fatiga de la gente de mar podían no considerarse una deficiencia en la aplicación de las disposiciones del CTM relativas a las horas de trabajo y de descanso. Se habían producido muertes de marinos por causa de fatiga a bordo, a pesar de la reglamentación sobre las horas de trabajo. El Vicepresidente armador y algunos participantes gubernamentales propusieron trasladar el contenido del punto al apartado «Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos», ya que más bien proporcionaba criterios para el inspector sobre cómo efectuar la inspección. Así se acordó.

## **Regla 2.4 – Derecho a vacaciones**

### Ejemplos de deficiencias

- 215.** El Vicepresidente armador, refiriéndose al primer punto, dijo que en algunos casos, el pago de las vacaciones pagadas se repartía entre los sueldos a lo largo del año. El pago no se hacía necesariamente en el momento de las vacaciones anuales. Se preguntó si el punto podría modificarse para reflejar esta realidad.
- 216.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que, en virtud de la norma A2.4, párrafo 3 que se mencionaba en el punto 4, un marino no podía renunciar a las vacaciones anuales pagadas excepto en los casos previstos por la autoridad competente.
- 217.** El Vicepresidente armador respondió que aceptaría el primer punto sin modificaciones. No obstante, respecto del quinto punto, propuso que podría modificarse para reflejar únicamente la situación en la que el armador no concedía permiso para bajar a tierra, ya que los armadores podrían no tener poder de decisión en situaciones en las que el Estado del puerto denegaba dicho permiso. Esta cuestión también se plantearía durante la próxima reunión sobre las inspecciones por el Estado de control del puerto en relación con el CTM. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico para la regla 2.4 se adoptó sin más discusión.

## **Regla 2.5 – Repatriación**

### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- 218.** El Vicepresidente armador, respaldado por el experto del Gobierno de las Islas Marshall, preguntó por qué se hacía referencia a dos pautas del CTM que no eran obligatorias. La Secretaria General Adjunta explicó que las dos cláusulas en las que se citaban las pautas del CTM contenían la disposición relativa a la conformidad con las «disposiciones nacionales». El Vicepresidente armador dijo que si bien aceptaba la explicación de la Oficina, el último punto debería redactarse de nuevo en aras de una mayor claridad.

- 
- 219.** El experto del Gobierno de Filipinas propuso que se exigiese a los inspectores que comprobasen los casos pasados de repatriación examinando la documentación de viaje, así como facturas y recibos que aportasen pruebas de que, en efecto, los marinos habían sido repatriados. El Vicepresidente observó que el Estado del pabellón tenía el derecho de formular instrucciones para sus inspectores sobre el particular. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico para la regla 2.5 se adoptó sin más discusión.

### **Regla 2.7 – Niveles de dotación**

Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- 220.** En consecuencia, la Reunión decidió enmendar el texto del punto cuatro para que dijese: «Entrevistarse en privado con un número representativo de marinos...».

### **Regla 3.1 – Alojamiento y servicios de asesoramiento**

Requisitos básicos

- 221.** En respuesta a una propuesta del experto del Gobierno de Namibia de aclarar el texto del primer punto, el Vicepresidente de la gente de mar sugirió que las palabras «deben facilitar» se sustituyesen por «, como mínimo, deben cumplir las normas mínimas internacionales establecidas por el CTM». El Vicepresidente armador, en respuesta a la propuesta de la gente de mar de modificar el punto 1, dijo que la Reunión ya había debatido la cuestión del término «normas internacionales mínimas», y que su Grupo había expuesto claramente sus opiniones al respecto. Su Grupo no podría aceptar la utilización de dicho término, puesto que no se ajustaba a la terminología del CTM. La Secretaria General Adjunta dijo que la Oficina prepararía un párrafo introductorio de dicho tenor para su examen por la Reunión.
- 222.** El experto del Gobierno del Japón, apoyado por el representante del Gobierno de Namibia, dijo que el texto del tercer punto debería armonizarse con el párrafo 18 de la norma A3.1, sustituyendo «regulares» por «frecuentes» y previendo que los resultados de las inspecciones se registrarían y estarían disponibles para su consulta. La Reunión estuvo de acuerdo.
- 223.** El experto del Gobierno de las Islas Marshall propuso insertar «de conformidad con la legislación nacional» al final del cuarto guión del punto 3. La Reunión estuvo de acuerdo.
- 224.** El experto del Gobierno de las Bahamas propuso que los párrafos de la «Nota» se reorganizasen o formateasen de modo que quedase clara la distinción entre requisitos para buques que entraban en servicio y para buques que ya existían antes de la entrada en vigor del CTM. La Reunión estuvo de acuerdo. Se adoptó el texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico bajo este encabezamiento. Asimismo, habida cuenta del consenso alcanzado durante la discusión sobre normas mínimas internacionales, la Reunión acordó insertar «deben conformarse a las normas mínimas del CTM, 2006 y» en el primer punto entre «Los buques deben» y «facilitar».

Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- 225.** El experto del Gobierno de Panamá, se refirió al tercer punto (guión sobre la capacidad de la enfermería) y sugirió que se añadiese «si corresponde», puesto que el requisito era aplicable a buques que llevasen a bordo 15 o más personas. El experto del Gobierno de Grecia no estuvo de acuerdo con dicha sugerencia, y advirtió contra los intentos de reescribir la totalidad del CTM en las pautas.

- 
226. El experto del Gobierno de Filipinas dijo que tal vez sería útil incluir en el texto de cada regla orientaciones sobre el modo en que el inspector debería abordar las variantes y las equivalencias sustanciales. Un representante de la Oficina dijo que la sección introductoria del capítulo 3 sólo aportaba orientaciones generales sobre esta cuestión, dado que no era posible prever todas las equivalencias y variantes posibles.

### **Regla 3.2 – Alimentación y servicio de fonda**

#### Requisitos básicos

227. El experto del Gobierno de Filipinas propuso que, en el cuarto punto, se sustituyese «regulares» por «frecuentes», en línea con los cambios ya acordados para la regla 3.1.

#### Cómo comprobar los requisitos básicos

228. El experto del Gobierno de las Islas Marshall señaló a la atención de la Reunión el hecho de que en el segundo punto, el cuarto guión pasase a ser un nuevo punto. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado tras insertar las palabras «en privado» después de «entrevistarse».

#### Ejemplos de deficiencias

229. El experto del Gobierno de Filipinas propuso insertar la palabra «frecuentes» después de «inspecciones» en el sexto punto. La experta del Gobierno del Reino Unido sugirió que se añadiese un punto nuevo a tenor de «La fecha de caducidad de los alimentos o del agua potable se ha sobrepasado de forma ostentosa». Los Vicepresidentes armador y de la gente de mar estaban a favor de la idea, pero no de la utilización del término «ostentosa». La Reunión estuvo de acuerdo con el concepto general.

### **Regla 4.1 – Atención médica a bordo del buque y en tierra**

230. El representante del Gobierno de Dinamarca sugirió añadir las palabras «en principio» después de las palabras «se brindará» en el segundo punto. La Secretaria General Adjunta señaló a la atención la norma A4.1, párrafo 1, *d*), concretamente las palabras «en la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales del Miembro».
231. El Vicepresidente de la gente de mar dijo que, si se acordaba aceptar la inserción de las palabras «en principio», debían darse explicaciones sobre su significado. Después de debatirse la cuestión más detenidamente (véase el apartado «Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos» *infra*) se acordó que el segundo punto incluyera las palabras «de conformidad con la legislación y la práctica nacionales». El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado por la Reunión.

#### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

232. El Vicepresidente de la gente de mar sugirió insertar las palabras «sin costo alguno» antes de las palabras «a los servicios de atención médica y dental» en el primer y séptimo puntos.
233. El Vicepresidente armador, respondiendo a esta cuestión, señaló a la atención dos apartados de la norma A4.2. El apartado *d*) de esta norma se refería a los servicios de atención médica y protección sanitaria prestados a la gente de mar a bordo de buques o cuando desembarcaran en un puerto extranjero. Estos servicios eran claramente gratuitos. Sin embargo, el apartado *c*), que se refería al derecho de la gente de mar de visitar sin

---

demora a un médico o dentista calificado en los puertos de escala, no implicaba necesariamente que estas visitas fueran «gratuitas». Esta cuestión debía tenerse en cuenta al examinar los posibles cambios de redacción del punto.

- 234.** El observador de la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA) señaló que la concesión de permisos para bajar a tierra con el fin de recibir atención médica y el tema de quién pagaba la atención médica eran cuestiones diferentes. El orador apoyaba la propuesta del Vicepresidente de la gente de mar ya que, sin estas palabras, los inspectores podrían interpretar el séptimo punto erróneamente.
- 235.** El Vicepresidente armador no veía qué aportaba la segunda frase de la nota a pie de página («Debería revisarse la DCLM, parte II, para comprobar qué disposición ha aplicado el armador para tales situaciones»), ya que era difícil prever las distintas situaciones en que un Estado del puerto se negaría a conceder a la gente de mar el permiso para bajar a tierra, y sería difícil identificar «las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento continuo entre inspecciones» para semejantes situaciones.
- 236.** El experto del Gobierno de Grecia dijo que, en la nota, las palabras «si el puerto deniega a la gente de mar el acceso a los servicios de salud o» sólo servían para fomentar un comportamiento negativo, por lo que éstas debían suprimirse.
- 237.** El Vicepresidente de la gente de mar quiso que se le aclarara la cuestión de si un Estado del puerto que hubiera ratificado el CTM tenía la obligación de proporcionar acceso a la gente de mar a dichos servicios. La Subsecretaria General Adjunta remitió a la regla 4.1, párrafo 3 y a la norma A4.1, párrafo 1, *d*), y dijo que sí existía una obligación para los Estados que hubieran ratificado el Convenio. Por lo tanto, sugería suprimir toda la nota. Los participantes de la Reunión aceptaron la propuesta.
- 238.** El experto del Gobierno de Filipinas señaló que los distintos puntos no reflejaban lo estipulado en la norma A4.1, párrafo 4, *d*), en relación con el sistema preestablecido de consultas médicas, y pidió que se insertara un punto a dicho fin. El experto del Gobierno de las Islas Marshall dijo que, si bien era posible verificar algunos aspectos del buque, sería difícil inspeccionar aquellos aspectos que fueran responsabilidad de la propia autoridad competente, por ejemplo, la instalación de un sistema preestablecido de consultas médicas por radio, etc. El representante del Gobierno de Corea añadió que se trataba de una cuestión que incumbía puramente a la autoridad competente, por lo que no era necesario abordarla en las pautas. El representante del Gobierno de la Federación de Rusia señaló que determinados aspectos de esta cuestión estaban relacionados con los requisitos del Convenio de Formación.
- 239.** El representante del Gobierno de Francia, apoyado por la experta del Gobierno del Reino Unido, sugirió que, de incluirse un nuevo punto sobre esta cuestión, en éste se podría pedir al inspector que verificara si existían procedimientos a bordo. Los participantes de la Reunión estuvieron de acuerdo con este enfoque.
- 240.** Los participantes de la Reunión consideraron que la referencia a los documentos de formación para confirmar que un médico calificado trabajaba a bordo era inadecuada, y decidieron suprimir, en el cuarto punto, las palabras «de formación» después de la palabra «documentos».
- 241.** Cuando los participantes de la Reunión examinaron el texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico en relación con el primer punto, el Vicepresidente de la gente de mar propuso dividir el primer punto en dos puntos distintos y armonizarlo con la norma A4.1. Por consiguiente, la Reunión adoptó los dos puntos siguientes:

- 
- Examinar los documentos (por ejemplo, el AEGM) para confirmar que la gente de mar tenga acceso gratuito a atención médica y a servicios de protección de la salud mientras estén a bordo o cuando hayan atracado en un puerto extranjero.
  - Comprobar que se otorga a la gente de mar el derecho de visitar sin demora a un médico o dentista calificado en los puertos de escala, cuando ello sea factible y, en la medida en que lo contemple la legislación y la práctica nacionales, sin costo alguno.

242. La Reunión también modificó el texto del punto referente a las entrevistas con la gente de mar realizadas por los inspectores para garantizar que dichas entrevistas se realizaban en privado.

243. El Comité de Redacción Técnico propuso un nuevo punto octavo, que fue adoptado después de que la Reunión introdujera algunas modificaciones de poca importancia, a saber, «Verificar si existen procedimientos para recibir llamadas por radio o por satélite para asistencia médica.»

### *Ejemplos de deficiencias*

244. Debido a la posibilidad de que el personal médico no estuviera debidamente calificado, el experto del Gobierno de la Federación de Rusia propuso añadir, al final del cuarto punto, las palabras «o éstos no están debidamente formados». Los participantes apoyaron la propuesta por considerarla un buen ejemplo de deficiencia, aunque tratarían de mejorar su redacción, ya que el personal certificado con arreglo al Convenio de Formación no podía no estar debidamente formado.

245. Habida cuenta de que el requisito de proporcionar a la gente de mar protección y atención médica sin costo alguno no quedaba reflejado en los ejemplos de deficiencias, los participantes de la Reunión decidieron añadir un nuevo punto que rezara «Existen pruebas de que se han cobrado al marino los servicios de protección de la salud y de atención médica». El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico para el sexto punto fue adoptado sin más discusión.

## **Regla 4.2 – Responsabilidad del armador**

### Requisitos básicos

246. La Reunión acordó añadir las palabras «hasta la recuperación de la gente de mar enferma o herida» en el segundo punto, con el fin de armonizar el texto con el de la norma A4.2, párrafo 1, *c*). De igual forma, se propuso utilizar las palabras «shall be liable» (en la versión inglesa), y añadir «ocurridos entre la fecha de comienzo del servicio y la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada o que se deriven del empleo que desempeñaron entre esas fechas», para ajustarse más al texto de la norma A4.2, párrafo 1, *a*). El Comité de Redacción Técnico modificó el segundo punto, que fue adoptado por la Reunión sin más discusión.

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

### Requisitos básicos

247. En el tercer punto, la Reunión aceptó incluir texto extraído de la norma A4.3, párrafo 2, *d*), relativo al derecho de los marinos designados o elegidos como representantes encargados de la seguridad a participar en las reuniones del comité de seguridad. El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue adoptado sin más discusión.

---

## Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- 248.** El Vicepresidente armador y algunos participantes de los Gobiernos pidieron que se aclarara si los ejemplos enumerados en el último punto se habían tomado de la parte B del Código, ya que ello significaría convertir orientaciones con carácter no vinculante en elementos sujetos a inspección. El inspector del Estado del pabellón terminaría verificando la conformidad por parte de la autoridad competente más que del propio buque. Además, en la pauta B4.3.1, párrafo 2, del CTM se mencionaba otro tipo de orientaciones, a saber, las orientaciones nacionales relativas a la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, en las que se abordaban los mismos elementos. El hecho de que en las pautas que se estaban examinando se tomaran esas orientaciones de carácter nacional no vinculantes mencionadas en la norma B4.3.1, párrafo 2, como elementos que el inspector debía verificar era inaceptable. El inspector sólo debía examinar elementos contemplados en la legislación nacional.
- 249.** Una representante de la Oficina confirmó que los ejemplos se habían tomado principalmente de las pautas del CTM. Sin embargo, aunque la parte B del Código no tenía carácter obligatorio, los Estados Miembros debían prestarle la debida consideración, lo que quería decir que los Estados Miembros que aplicaran las disposiciones de las pautas del CTM podrían decidir convertirlas en leyes y normas nacionales. Si correspondía a cada país decidir, la norma A3.1, párrafo 2, a), les exigía tener en cuenta las disposiciones del Código sobre protección de la seguridad y la salud, entre ellas la norma B4.3.1, párrafo 2, lo cual reducía las acciones posibles para cada país. El Vicepresidente de la gente de mar juzgaba adecuado que el inspector tuviera en cuenta la parte B del Código y se cerciorara de que las orientaciones nacionales se aplicaran a bordo del buque.
- 250.** La experta del Gobierno del Reino Unido propuso que se modificara la oración introductoria del último punto para que dijera: «Comprobar que, respecto de la protección de la seguridad y salud y de la prevención de accidentes, se presta una atención especial a todo requisito nacional relativo a:». La Reunión aceptó la propuesta, pues dejaba claro que los Gobiernos podían decidir si trasladaban o no la parte B de Código a leyes y normas nacionales.
- 251.** En relación con los convenios y las recomendaciones de la OIT sobre protección de la salud y la seguridad y prevención de accidentes que no excluían a ciertas categorías de trabajadores como la gente de mar, por ejemplo, el Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87) y la Recomendación núm. 197 asociada, se planteó si era posible que una administración aplicara dichas normas en el marco del sistema de inspección establecido de conformidad con el CTM. La Secretaria General Adjunta de la Reunión respondió que, en virtud del Convenio núm. 187, los Miembros debían desarrollar políticas, sistemas y programas nacionales en materia de seguridad y salud, y nada les impedía adoptar un enfoque global, siempre que cumplieran los requisitos del CTM en lo que respectaba a la seguridad y salud en el trabajo.
- 252.** El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico para el séptimo y octavo puntos fue adoptado sin más discusión.

### **Regla 4.5 – Seguridad social**

## Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- 253.** Respecto del primer punto, el experto del Gobierno del Japón encontraba difícil desde el punto de vista práctico imaginar cómo realizar inspecciones en materia de seguridad social. Parecía imposible que el Estado del pabellón comprobara que el Estado de residencia del marino le proporcionaba la cobertura adecuada de seguridad social a bordo de conformidad



---

con la norma A4.5, párrafo 3. Se explicó que, en el caso de la gente de mar cubierta por su sistema nacional de seguridad social, la inspección por el Estado del pabellón sólo tenía que comprobar que se habían efectuado las cotizaciones correspondientes, lo que implicaba verificar los registros de pago.

254. Respecto de una posible contradicción señalada en el tercer punto («si las hubiere, las cotizaciones obligatorias»), la Secretaria General Adjunta de la Reunión explicó que con dichas palabras trataba de tenerse en cuenta los sistemas de seguridad social que cubrían a la gente de mar aunque no contribuyera, como era el caso de los países escandinavos. El Comité de Redacción Técnico insertó las palabras «en privado» en el segundo punto, y la Reunión adoptó el texto sin más discusión.

### **Norma A5.1.1 – Principios generales**

255. El experto del Gobierno de Filipinas preguntó por qué este punto se había marcado como «inspeccionado» cuando la norma trataba de principios generales de inspección. Se explicó que ello indicaba simplemente que esas cuestiones tenían que ser examinadas.
256. El Vicepresidente de la gente de mar preguntó en qué idioma debía estar la copia del CTM a bordo, pues la idea era que la gente de mar pudiera consultar la fuente oficial que daba fe a la hora de determinar sus derechos. Se observó que el CTM no preveía este aspecto, lo cual podía constituir una laguna que habría que considerar en las futuras revisiones del Convenio.
257. El experto del Gobierno de Panamá preguntó si era suficiente que el CTM fuera consultable a bordo electrónicamente. La Secretaria General Adjunta de la Reunión indicó que la norma A5.1.1, párrafo 2 exigía que hubiera una copia del Convenio a bordo, lo que quería decir una copia impresa de preferencia, o quizás también un CD-ROM, si éste era accesible para todos.

### **Regla 5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo**

258. Aunque en el CTM no se hacía referencia explícita al idioma de los procedimientos de tramitación de quejas a bordo, el Vicepresidente de la gente de mar sostuvo que la exigencia de contar con procedimientos para la tramitación «justa y eficaz» de la regla 5.1.5, párrafo 1 del CTM corroboraría el argumento de que los marinos debían poder comprender los procedimientos por los que se trataba de ofrecerles asesoramiento y asistencia. Por lo tanto, la Reunión acordó redactar un punto que dijera que debería proporcionarse a los marinos una copia de los procedimientos de tramitación de quejas aplicables a bordo del buque en el idioma de trabajo de este último.

## **Capítulo 4. Medidas que se adoptarán si se detectan deficiencias**

### **4.1. Nota general**

*Párrafos 105 y 106*

259. Preocupaba al Vicepresidente armador el hecho de que, de acuerdo con el texto, las OR que estaban autorizadas a identificar deficiencias no podían establecer las medidas que habían de adoptarse. La Reunión convino en que los párrafos 105 y 106 debían armonizarse con la norma A5.1.2, párrafo 2, de conformidad con la cual cualquier

---

autorización que se concediese a las OR en relación con las inspecciones las facultaría para que, como mínimo, pudiesen exigir que se corrigiesen las deficiencias. Sin embargo, debía explicitarse que el Estado del pabellón tendría que autorizar a la OR para tomar medidas.

- 260.** El texto propuesto por el Comité de Redacción Técnico fue modificado para suprimir una oración en la que se afirmaba que «Además, incumbe al Estado del pabellón adoptar las medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento de los requisitos nacionales» (norma A5.1.4) y añadir, en la última oración, «y pueda realizar inspecciones a este respecto a petición del Estado del puerto». La finalidad de estos cambios era armonizar el texto con la norma A5.1.4, párrafo 17, relativa a las sanciones y las medidas correctivas.

#### *Párrafo 107*

- 261.** El experto del Gobierno de las Islas Marshall dijo que parecía existir confusión en relación con la utilización del término «inspector del Estado del pabellón», que designaba no sólo a los inspectores que trabajaban para la autoridad competente, sino también a los que trabajaban en nombre de dicha autoridad, es decir, las OR. Dado que las competencias de dichas organizaciones no tendrían el mismo alcance que las de los inspectores del Estado del pabellón respecto de la imposición de sanciones, se proponía que se suprimieran las palabras «el inspector del Estado del pabellón o» en la segunda oración. La Secretaria General Adjunta de la Reunión señaló que, de acuerdo con el texto, la legislación nacional podía facultar a los inspectores del Estado del pabellón a imponer sanciones o medidas correctivas y, por consiguiente, correspondía a la administración del Estado del pabellón decidir si autorizaba o no a las OR a ese respecto. Por todo lo anterior, se decidió conservar el párrafo sin modificaciones.
- 262.** El experto del Gobierno de las Bahamas dijo que, al inmovilizar un buque, el inspector debía ser consciente de que existía una posibilidad de apelación, de la cual debía informar al capitán del buque inmovilizado. Sugirió insertar otro párrafo después del párrafo 107, en el que quedara reflejado el texto de la norma A5.1.4, párrafo 8, del CTM. El Vicepresidente armador compartía esta opinión, aunque el texto tal vez pudiera insertarse después del párrafo 113. Respaldado por el representante del Gobierno de Dinamarca, sugirió asimismo que el texto podía rezar. «El inspector del Estado del pabellón también dará información sobre cualquier derecho de apelación.» El Vicepresidente de la gente de mar indicó que el texto propuesto por el Vicepresidente armador no era totalmente coherente con el CTM, y que prefería la propuesta de las Bahamas. Se acordó que la redacción del texto reflejaría la norma A5.1.4, párrafo 8, del CTM.

#### *Párrafo 110*

- 263.** El representante del Gobierno de Dinamarca, recordando la discusión y los cambios acordados en relación con los párrafos 96 y 97, sugirió insertar «de conformidad con la legislación y la práctica nacionales después de «en este idioma),». La propuesta fue aceptada.

#### *Párrafo 111*

- 264.** El experto del Gobierno de las Islas Marshall propuso que el párrafo 111 se escribiera en negritas. En su opinión, el contenido del párrafo 10 estaba estrechamente relacionado con el párrafo 112, y sugirió trasladar el párrafo 111 al principio de la sección.

#### *Párrafo 112*

- 265.** La experta del Gobierno del Reino Unido declaró que los participantes del Grupo Gubernamental habían examinado detenidamente el párrafo 112, y compartían la

---

preocupación de que el ejemplo dado en este párrafo no reflejara exhaustivamente la norma A5.1.4, párrafo 7, c), del CTM. Sugirió sustituir:

«No obstante, si la iluminación es defectuosa o insuficiente en varios dormitorios y/o existen antecedentes de este problema, podrá invocarse esta razón para mantener el buque en el puerto hasta que se resuelva la deficiencia. En otros casos, utilizando el mismo ejemplo, una deficiencia relativa a la iluminación del buque puede perfectamente constituir un problema general de salud y seguridad en el trabajo, y el buque no podrá navegar hasta que sea subsanado.»

por el siguiente párrafo:

«No obstante, si hay antecedentes del mismo problema o si la iluminación es defectuosa o insuficiente en zonas como los dormitorios y ello es indicio de un problema general de salud y seguridad en el trabajo, de conformidad con los criterios de la norma A5.1.4, párrafo 7, c), del CTM, puede tomarse la decisión de mantener el buque en el puerto hasta que no se resuelvan las deficiencias.»

- 266.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que estaba de acuerdo con el cambio propuesto por la experta del Reino Unido, aunque le preocupaba que el ejemplo no dedicara suficiente atención a la violación de los derechos de la gente de mar. Se acordó volver a examinar el texto con miras a una posible nueva redacción.
- 267.** El experto del Gobierno de Grecia declaró que estaba de acuerdo en que había que rectificar todas las deficiencias. Ahora bien, sugirió insertar, en el párrafo 112, las siguientes palabras en relación con las deficiencias relacionadas con el recurso a agencias privadas de contratación y colocación: «La rectificación de las deficiencias en relación con la aplicación de los requisitos relativos a los servicios de contratación y colocación del CTM, 2006, no debería implicar a la gente de mar afectada», lo que protegería a la gente de mar.
- 268.** El Vicepresidente armador, refiriéndose a la propuesta anterior, dijo que el texto debía tener en cuenta las situaciones en que un marino era plenamente consciente de que él o ella había sido contratado/a a través de un proceso ilegal.
- 269.** El Vicepresidente de la gente de mar, apoyado por el experto del Gobierno de Filipinas, apoyó la propuesta del experto del Gobierno de Grecia, siempre y cuando por ésta se entendiera que:
- si los acuerdos de empleo de la gente de mar eran defectuosos debido a una cláusula ilegal, la rectificación no significaría el desembarco de todos los marinos a bordo, sino la supresión de esa cláusula ilegal;
  - si se había cobrado a la tripulación una suma por haber sido contratados a través de un servicio privado de contratación y colocación, aunque supieran que esta práctica era ilegal, la rectificación no conduciría al fin de la contratación del marino o los marinos implicados, sino a la adopción de medidas (tal vez la confección de una lista negra) contra el servicio privado de contratación y colocación.
- 270.** El experto del Gobierno de las Bahamas consideraba pertinente la propuesta del experto del Gobierno de Grecia, pero quería asegurarse de que, en caso de que un servicio privado de contratación y colocación contratara ilegalmente a un marino menor de edad, dicho marino no podría permanecer a bordo. El representante del Gobierno de Dinamarca señaló asimismo que lo mismo podía aplicarse a los marinos no calificados.

- 
271. El Vicepresidente de la gente de mar estaba de acuerdo en que los marinos menores de edad no calificados/certificados eran un riesgo, y no sólo para ellos mismos, por lo que era necesario desembarcarlos del buque.

#### *Párrafo 114*

272. El experto del Gobierno de Filipinas, refiriéndose al primer punto del párrafo 114, dijo que su Gobierno acogería con satisfacción la ayuda de la OIT en lo que respectaba al asesoramiento científico y técnico que precisaban los inspectores.
273. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que, en virtud de lo dispuesto en el CTM, un certificado de trabajo marítimo no podía *refrendarse* después de una inspección para la renovación, sino que debía expedirse un certificado *nuevo*. Por lo tanto, el tercer punto debía volver a redactarse.

## **Adopción de las pautas**

274. Las pautas se adoptaron por consenso.

## **Informe**

275. El proyecto de informe de la Reunión se comunicó a los participantes por correo electrónico una vez finalizada la Reunión. En el informe definitivo se han incluido las modificaciones propuestas pertinentes.

## **Clausura de la Reunión**

276. El Presidente propuso que el proyecto de pautas se adoptara a reserva de que el Comité de Redacción Técnico, bajo la supervisión de la Oficina, confirmara más tarde que el texto incluía todas las modificaciones acordadas en la Reunión. El Vicepresidente armador, el Vicepresidente de la gente de mar y el experto del Gobierno de Panamá, haciendo uso de la palabra en calidad de Presidente del Grupo Gubernamental, aceptaron la propuesta.
277. La Reunión adoptó las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.
278. El Vicepresidente armador, el Vicepresidente de la gente de mar y el Vicepresidente del Grupo Gubernamental expresaron su agradecimiento a la Oficina, a sus respectivos Grupos y a los demás participantes por su espíritu de colaboración y la excelente labor que habían realizado a lo largo de la semana.
279. La Secretaria General Adjunta de la Reunión expresó su agradecimiento a todos los participantes y a la Secretaría de la OIT y, en especial, al Sr. Neil Atkinson, del Gobierno del Reino Unido, que había realizado una contribución sumamente valiosa a la elaboración de las pautas.

---

**Revised list of participants  
Liste révisée des participants  
Lista de participantes revisada**

---

Chairperson  
Président  
Presidente

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

Governments experts  
Experts des gouvernements  
Expertos de los gobiernos

Mr Robin Phillips  
Deputy Director  
Bahamas Maritime Authority  
120 Old Broad Street  
London EC2N 1AR  
UNITED KINGDOM  
Tel.: +44 20 7562 1330  
Fax: +44 20 7614 0680  
Email: rphillips@bahamasmaritime.com

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

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

**EGYPT EGYPT EGIPTO**

Mr Salah Mohamed El Torgoman  
General Manager, Ship Registration & Crew Affairs  
Egyptian Authority for Maritime Safety  
6 Ahmed Youssef St.  
Bulkly Alexandria 21513  
EGYPT  
Tel.: 010 56 409 36  
Fax: 002035434138  
Email: salaheltorgoman@yahoo.com

**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

---

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

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

**JAPAN JAPON JAPÓN**

Mr Naoki Saito  
Special Assistant to the Director  
Safety Management & Seafarers Labour Division  
Maritime Bureau  
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

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr Daisuke Shoya  
Deputy Director  
Safety Management & Seafarers Labour Division  
Maritime Bureau  
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: shoya-d2yx@mlit.go.jp

Mr Seiichi Tajima  
First Secretary  
Permanent Mission of Japan  
3, chemin des Fins  
1211 GENEVE 19  
SWITZERLAND  
Tel.: +41 22 717 3105  
Fax: +41 22 717 9870  
Email: seiichi.tajima@ge-japan.ch

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

Mr Bong Su Jang  
Deputy Director  
Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs  
No. 1 Jung-dong Kyeong gi-do  
Seoul  
REPUBLIC OF KOREA  
Tel.: +82 02 45 5499  
Office: +82-02-2110 8591  
Fax: +82-02-2110 2699

---

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr Yeong Woo Jeon  
Professor/Legal Adviser to the Ministry  
Korean Institute of Maritime and Fisheries Technology  
No. 123 Yong-Dang, Nam-Gu  
Busan  
REPUBLIC OF KOREA  
Tel.: +82 51 620 5822  
Fax: +82 51 624 9081  
Email: jyw@seaman.or.kr

Mr Jeong-Chong Jeon  
General Manager  
Statutory System Certification Team  
Korean Register of Shipping  
60, Sinseongno, 23-7, Jang-dong Yuseong-gu  
Deajeon  
REPUBLIC OF KOREA  
Tel.: +82 42 869 9360  
Fax: +82 42 862 6020  
Email: jcjeon@krs.co.kr

**MARSHALL ISLANDS 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

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Ms Angela Plott  
Deputy Commissioner 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

Mr Dinesh Thareja  
Head-Safety Certification  
ABS Corporate  
16855 North Chase Dr  
Houston TX 770 60  
UNITED STATES  
Tel.: +281 877 6627  
Fax: +281 877 5815  
Email: dthareja@eagle.org



---

Mr Thomas Heinan  
Senior Deputy Commissioner 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: theinan@register-iri.com

**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

*Adviser/Conseillère technique/Consejera técnica*

Sra. Nyxkhari Ardila Guillén  
Jefa del Departamento de Asuntos Laborales Marítimos  
Dirección General de Gente de Mar de la Autoridad Marítima  
Edificio Pancanal, Albrook  
0483 Balboa Ancón 0533  
PANAMÁ  
Tel.:+507 501 5066  
Fax:+507 501 5210

**PHILIPPINES FILIPINAS**

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

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr Noriel Devanadera  
Deputy Administrator/Head Dole Maritime Office  
Department of Labor and Employment  
4th Floor, Dole Bldg. Intramuros  
Manila 1002  
PHILIPPINES  
Tel./Fax: +63 525 8119  
Email: mr\_noriel@yahoo.com

---

Mr Ramon T. Tionloc Jr.  
Labor Attaché  
Department of Labor and Employment  
4th Floor, Dole Bldg. Intramuros  
Manila 1002  
PHILIPPINES

Mrs 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

**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 444 0004 / 7812 322 0682  
Fax: +7812 444 2470  
Email: mail@gma.ru  
Gorobtsov\_a@list.ru

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

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  
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 \*  
Senior State Inspector of the Control over Foreign Vessels  
of State Port Control Administration of Kaliningrad Port

### UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

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

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr Roger Janson  
Manager Survey Operations Policy  
Maritime and Coastguard Agency  
Spring Place, 105 Commercial Road  
Southampton SO15 1EG  
UNITED KINGDOM  
Email: roger.janson@mcga.gov.uk

Ms Julie Carlton  
Deputy Head of Seafarer Safety and Health and Safety Branch  
Maritime and Coastguard Agency  
Spring Place, 105 Commercial Road  
Southampton SO15 1EG  
UNITED KINGDOM  
Tel: +44 799 0681 291  
Fax: +44 2380 329 390  
Email: julie.carlton@mcga.gov.uk

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

\* Did not arrive by 18.09.2008.  
Non arrivés le 18.09.2008.  
Sin llegar el 18.09.2008.

---

Ms Vicky Hutchinson  
Shipping Policy  
Zone 2/33  
Great Minister House  
76 Marsham Street  
London SW 1P 4DR  
UNITED KINGDOM  
Tel: +44(0) 20 79 44 5161  
Email: vicky.hutchinson@dft.gsl.gov.uk

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 21821  
Email: malcolm.blake-lawson@dft.gsi.gov.uk

Shipowner experts  
Experts des armateurs  
Expertos de los armadores

Mr Fabrizio Cirnigliaro  
International Shipping Federation  
Confederazione Italiana Armatori (CONFITARMA)  
Piazza S. Apostoli 66  
00187 Roma  
ITALY  
Tel.: +39 06 674 81245  
Fax: +39 06 697 83724  
Email: fabrizio.cirnigliaro@confitarma.it

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

Ms Maria R. Del Busto  
Global Chief Human Resources Officer & VP  
Royal Caribbean Cruises Ltd  
1050 Caribbean Way  
Miami Florida 33132  
UNITED STATES  
Tel.: +305 539 6307  
Fax: +306 539 6232  
Email: mbusto@rccl.com

---

Ms Theresa Hatch  
Executive Director  
Australian Shipowners' Association  
Level 1, 4 Princes Street  
Port Melbourne Victoria 3207  
AUSTRALIA  
Tel.: + 61 3 9646 0755  
Fax: + 61 3 9646 2256  
Email: teresa.hatch@asa.com.au

Mr Joseph Ludwiczak  
General Secretary  
Liberian Shipowners' Council Ltd  
99 Park Avenue, Suite 1700  
New York NY 10016-1601  
UNITED STATES  
Tel.: +1 212 973 3896  
Fax: +1 646 217 3869  
Email: jl@liberianshipowners.com

Sr. Hernán Morales Villamor  
Asesor Laboral  
Asociación Nacional de Armadores  
Blanco 795  
Valparaíso  
CHILE  
Tel./Fax: +56 32 2212057  
Email: info@armadores-chile.cl / hmorales@ssm.cl

Mr Carlos C. Salinas  
Chairman  
Philippine Transmarine Carriers, Inc.  
Filipino Shipowners' Association  
First Maritime Place, 7458 Bagtikan St.  
San Antonio Village  
Makati City 1203  
PHILIPPINES  
Tel.: +632 8981193  
Fax: + 632 8981194  
Email: ccsalinas@ptc.com.ph

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

Admiral Armando Amorin Ferreira Vidigal  
Syndarma  
Rua Visconde de Inhaúma 134-10 Andar  
Rio De Janeiro CEP 20 094  
BRAZIL  
Tel.: +55 21 2223 1202  
Fax: +55 21 2223 0230  
Email: syndarma@syndarma.org.br

---

Mr Shuichoro Yoshida  
General Manager, Labour Affairs Group  
Marine Division  
Japanese Shipowners' Association  
Kaiun Bldg, 6-4 Hirakawa-cho  
2-chome, Chiyoda-ku  
Tokyo 102-8603  
JAPAN  
Tel.: +81 3 3264 7341  
Fax: +81 3 3262 6767  
Email: s-yoshida@jsanet.or.jp

*Shipowners' advisers/Conseillers techniques des armateurs/Consejeros técnicos 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 Gerardo A. Borromeo  
Chief Operating Officer  
Philippine Transmarine Carriers, Inc.  
Filipino Shipowners' Association  
Room 503, 5th Floor, Victoria Building  
429 United Nations Avenue  
Ermita Manila  
PHILIPPINES  
Tel.: +632 8981193  
Fax: + 632 8981194  
Email: gborromoe@ptc.com.ph

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

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

Mr Kimo Kostianen  
Marine Adviser  
Finnish Shipowners' Association  
FINLAND  
Email: kimo.kostianen@shipowners.fi

---

Mr William Mcknight  
Japanese Shipowners' Association  
Kaiun Bldg, 6-4 Hirakawa-cho  
2-chome, Chiyoda-ku  
Tokyo 102-8603  
JAPAN

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

Ms Alexandra Pohl  
Verband Deutscher Reeder  
Esplanade 6, Postfach 305580  
20354 Hamburg  
GERMANY  
Tel.: +49 40 35 0970  
Fax: +49 40 35 097211  
Email: pohl@reederverband.de

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

M<sup>me</sup> Nicole Van Echelpoel  
Directrice adjointe  
Union royale des armateurs belges  
Brouwersvliet 33 bg  
2000 Anvers  
BELGIQUE  
Tel:+32 3 232 72 32  
Fax:+32 3 231 39 97  
Email:nicky.simons@bzy.be

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

---

Seafarers' 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

M. Mel Joachim Djedje Li

Secrétaire general

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 Igor Kovalchuk

1st Vice President

Seafarers' Union of Russia

6 Bolshoy Koptevskiy Proyezd, PO Box 61

Moscow 125319

RUSSIAN FEDERATION

Tel: +7(0) 495 229 9119

Fax: +7(0) 495 234 4368

Email: kovalchuk@sur.ru

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

Mr Peter McEwen

Nautilus UK

Maritime Charities Funding Group

750-760 High Road

Leytonstone

London E11 3BB

UNITED KINGDOM

Tel.: +44 20 8989 6677

Email: pmcewen@nautilusuk.org

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 / bmor@sjomannsunion.no



---

Mr Brian Orrell  
General Secretary  
Nautilus UK  
750-760 High Road  
Leytonstone  
London E11 3BB  
UNITED KINGDOM  
Tel.: +44 (0)8 989 6677  
Email: borrell@nautilusuk.org

Mr Michael J. Rodriguez  
Executive Assistant to the President  
International Organization of Masters, Mates and Pilots  
700 Maritime Boulevard, Suite B  
Linthicum Heights Maryland 21090-1941  
UNITED STATES  
Tel.: 410 850 8700  
Fax: 410 850 0973  
Email: mrodriguez@bridgedeck.org

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

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

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

Ms Dope Adakou Ajavon \*  
SYNTRAPAL  
Lome  
TOGO  
Email: syntrapal@yahoo.fr

Mr Karl Heinz Biesold  
Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft  
Ver.di Bundesvorstand  
Paula-Thiede-Ufer 10  
10179 Berlin  
GERMANY  
Tel.: +49 30 6956 2630 / 3820  
Email: karl-heinz.biesold@verdi.de

\* Did not arrive by 18.09.2008.  
Non arrivé le 18.09.2008.  
Sin llegar el 18.09.2008.

---

Mr Kodjo Deakissim \*  
SYNTRAPAL  
Lome  
TOGO  
Email: syntrapal@yahoo.fr

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 Atchou Gnahouame \*  
SYNTRAPAL  
Lome  
TOGO  
Email: syntrapal@yahoo.fr

Mr Lee Yong Kee  
Singapore Maritime Officers' Union  
SINGAPORE  
Email: lekyong@warelink.com.sg

Mr Adjevi Kombete Neglokpe \*  
SYNTRAPAL  
Lome  
TOGO  
Email: syntrapal@yahoo.fr

Mr Yao Konani \*  
SYNTRAPAL  
Lome  
TOGO

Ms Mary Liew  
Executive Secretary  
Singapore Maritime Officers' Union  
75 Jellicoe Road  
Singapore  
SINGAPORE

Mr Ilpo Minkinen  
ITF Inspector  
Finnish Seamen's Union  
Ullantie 25G 01400  
Vantaa  
FINLAND  
Tel: +358 407 28 693  
Email: ilpo.minkinen@smu.fi

\* Did not arrive by 18.09.2008.  
Non arrivés le 18.09.2008.  
Sin llegar el 18.09.2008.

---

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

Ms Eduarda Moura Pereira de Barros \*  
Sindimar  
BRAZIL

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

Mr Thomas Tay  
General Secretary  
Singapore Maritime Officers' Union  
75 Jellicoe Road  
Singapore  
SINGAPORE

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

Government participating 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.: +41 22 959 84 84  
Fax: +41 22 774 30 49  
Email: contact@mission.algerie.ch

\* Did not arrive by 18.09.2008.  
Non arrivés le 18.09.2008.  
Sin llegar el 18.09.2008.

- 
- M. Mohamed Khiat  
Inspecteur général du travail  
Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Sécurité sociale  
44, boulevard Mohamed Belouizdad  
Alger 16001  
ALGERIE  
Tel.: +213 21 65 9999
- M. Larbi Djacta  
Ministre conseiller, représentant permanent  
Mission permanente d'Algérie  
308, route de Lausanne  
1293 Bellevue/Genève  
SUISSE  
Tel.: +41 22 959 84 84  
Fax: +41 22 774 30 49  
Email: contact@mission.algerie.ch
- 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  
Tel.: +213 21 66 3831  
Fax: +213 21 66 3831
- M. El-Hacene El Bey  
Conseiller diplomatique  
Mission permanente d'Algérie  
308, route de Lausanne  
1293 Bellevue/Genève  
SUISSE  
Tel: +41 22 959 84 84  
Fax: +41 22 774 30 49
- M. Mohamed Khenidjou  
Chef de projet et chargé du Bureau des gens de mer  
Ministère des Transports  
Alger  
ALGERIE
- M. Youcef Zerizer  
Chef des affaires maritimes  
Garde-côte algérien, Amirauté  
Alger  
ALGERIE  
Tel.: +213 321 71 2792  
Email: zerizer@hotmail.com
- M. Toufik Belaouar  
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

### **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

Sr. Rubén Ramón Becker  
Consejero Técnico  
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  
SUISSE

\* Did not arrive by 18.09.2008.  
Non arrivé le 18.09.2008.  
Sin llegar el 18.09.2008.

---

**BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA**

Mr Bart Heylbroeck  
Counsellor-General  
Belgium Maritime Inspectorate  
Federal Public Service Mobility and Transport  
Notiënkooi 5  
8400 Oostende  
BELGIUM  
Tel.: 32 59 56 1450  
Fax: 32 59 56 1474  
Email: sc.oostende@mobilit.fgov.be

**BENIN BÉNIN**

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

**CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN**

M. Francis Ngantcha  
Ministre conseiller  
Mission permanente du Cameroun  
6, rue du Nant  
1207 Genève  
SUISSE  
Fax: +41 22 736 21 65  
Email: ngantchaf@bluemail.ch

**CANADA CANADÁ**

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 0N5  
CANADA  
Tel.: 613 991 3131  
Fax: 613 998 0637  
Email: dayrh@tc.gc.ca

\* Did not arrive by 18.09.2008.  
Non arrivé le 18.09.2008.  
Sin llegar el 18.09.2008.

---

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

**CHINA CHINE**

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

Mr Daze Li  
Chief Engineer  
Seafarer Management  
Department of China Maritime Safety Administration  
11 Jianguomennei Ave.  
Beijing 100736  
CHINA  
Tel.: +8610 65292498  
Fax: +8610 65292882  
Email: lidaze@msa.gov.cn

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

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

---

## CYPRUS CHYPRE

M. Nicos P. Nicolaou  
Counsellor, Deputy Permanent Representative  
Permanent Mission of Cyprus  
66, rue du Grand-Pré  
1202 Genève  
SWITZERLAND  
Tel: +41 22 791 0084  
Email: cyprus@cyprusmission.ch

M<sup>me</sup> Maria Sologianni  
Advisor  
Permanent Mission of Cyprus  
66, rue du Grand-Pré  
1202 Genève  
SUISSE

## DENMARK DANEMARK DINAMARCA

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

Mr Philippe Bauchy  
Special Adviser  
Danish Maritime Authority  
Vermundsgade 38C  
2100 COPENHAGEN  
DENMARK  
Tel.: +45 3917 4621  
Email: pb@dma.dk

## EL SALVADOR

S.E. Sr. Byron Fernando Larios López \*  
Misión Permanente de El Salvador  
1202 Genève  
SUISSE

S.E. Sr. Miguel Angel Alcaine Castro \*  
Misión Permanente de El Salvador  
65, rue de Lausanne  
1202 Genève  
SUISSE

\* Did not arrive by 18.09.2008.  
Non arrivés le 18.09.2008.  
Sin llegar el 18.09.2008.



---

Sr. Mario Castro Grande \*  
Misión Permanente de El Salvador  
65, rue de Lausanne  
1202 Genève  
SUISSE

**FINLAND FINLANDE FINLANDIA**

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

**FRANCE FRANCIA**

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. Benoît Faist  
Administrateur principal des affaires maritimes  
Chef du bureau du PSC, Direction des affaires maritimes  
3, place de Fontenoy  
75007 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

M<sup>me</sup> Amandine Le François  
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et des Transport  
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 des affaires statutaires  
Bureau Véritas  
17 bis, place des Reflets  
92400 Courbevoie  
FRANCE  
Tel.: +33 1 42 91 33 29  
Email: emmanuel.scanavino@bureauveritas.com

\* Did not arrive by 18.09.2008.  
Non arrivés le 18.09.2008.  
Sin llegar el 18.09.2008.

---

## GABON GABÓN

M<sup>me</sup> Adele Patricia Louzet  
Première secrétaire  
Mission permanente du Gabon  
47, avenue Blanc  
1211 Genève 7  
SUISSE

## GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Mr Tilo Berger  
See-Berufsgenossenschaft  
Reimerstwiete 2  
Hamburg 20457  
GERMANY  
Tel.: +49 40 361 37 213  
Fax: +49 40 361 37 295  
Email: ism@see-bg.de

## INDIA INDE

Captain L.K. Panda \*  
Ministry of Shipping, road Transport & Highways  
NEW DELHI

## IRAQ

M. Wisam Al-Qaisi  
Troisième secrétaire  
Mission permanente d'Iraq  
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

\* Did not arrive by 18.09.2008.  
Non arrivé le 18.09.2008.  
Sin llegar el 18.09.2008.

---

**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  
ITALIA  
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  
ITALIA  
Tel.: +39 06 59 08 4801  
Email: guiseppe.alati@infrustrutturetrasporti.it

**KENYA**

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

Mr Wilfred Kagimbi  
Chief Surveyor & Receiver, Wrecks  
Kenya Maritime Authority  
P.O. Box 95076  
80104  
Mombasa  
KENYA

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

---

**LATVIA LETTONIE LETONIA**

Captain Andris Rankevics  
Head of Navigation and Maritime Communication Division  
Maritime Department of the Ministry of Transport  
Tel.: +371 7028033  
Email: andris.rankevics@sam.gov.lv

**LIBERIA**

Ms Margaret Ansumana  
Deputy Commissioner  
Bureau of Maritime Affairs  
8619 Westwood Center Drive, Suite 300  
Vienna Virginia 22182  
UNITED STATES  
Email: mansuman@liscr.com

Ms Yvonne Clinton \*  
Bureau of Maritime Affairs  
8619 Westwood Center Drive, Suite 300  
Vienna Virginia 22182  
UNITED STATES

Mr Michael Davis-Sekle \*  
Liberian Registry

Mr James Walsh  
Vice-President  
Seafarers' Certification and Documentation, LISCOR. LLC  
Liberian International Ship & Corporate Registry  
8619 Westwood Center Drive  
Vienna VA 22182  
UNITED STATES  
Tel.: +1 703 251 2417  
Fax: +1 703 790 5655  
Email: jwalsh@liscr.com

Mr Olaf Quas  
Head of Department  
Liberian International Registry  
Germensischer Lloyd  
Vorsetzer 41  
20459 Hamburg  
GERMANY  
Tel.: +49(0)173-610 8920  
Email: olaf.quas@gl-group.com

Mr Geebae \*  
Liberian Registry

\* Did not arrive by 18.09.2008.  
Non arrivés le 18.09.2008.  
Sin llegar el 18.09.2008.

---

## LITHUANIA LITUANIE LITUANIA

Ms Egle Vysniauskaitė  
Ministry of Transport & Communications  
Gedimino av. 17  
01505 Vilnius  
LITHUANIA  
Tel.: +370 5 2393914  
Fax: +370 5 2393880  
Email: e.vysniauskaite@transp.lt

## LUXEMBOURG LUXEMBURGO

M<sup>me</sup> Annabel Rossi  
Juriste  
Commissariat aux affaires maritimes  
12-21, Boulevard Royal  
2449 Luxembourg  
LUXEMBOURG  
Tel.: +352 247 84 912

M. Marc Siuda  
Conseiller social  
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur  
Commissariat aux affaires maritimes  
12-21, Boulevard Royal  
2449 Luxembourg  
LUXEMBOURG  
Tel: +352 478 4912  
Email: cam@cam.etat.lu

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

M. Alexandre Charbonneau \*  
Chercheur à l'Université de Luxembourg

## MADAGASCAR

M. Roger Rakotonarivo  
Conseiller  
Mission permanente de Madagascar  
32, avenue de Riant-Parc  
1209 Genève  
SUISSE  
Tel.: +41 22 740 1650  
Fax: +41 22 740 1616

\* Did not arrive by 18.09.2008.  
Non arrivés le 18.09.2008.  
Sin llegar el 18.09.2008.

---

**MALAYSIA MALAISIE MALASIA**

Mr Kanagalingam Selvarasah  
Marine Officer  
Malaysia Marine Department  
PO Box 12, Jalan Lindungan  
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

**MALI MALÍ**

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

**MOZAMBIQUE**

M. Joaquim Moisés Siuta  
Inspecteur général du travail  
Ministère du Travail  
MOZAMBIQUE  
Email: joaquim\_siuta@yahoo.com.br

M. Levy André Marrengula \*  
Institut national de Marinha  
Ministère des Transports et des Communications

M. Juvenal Arcanjo Dengo  
Premier secrétaire  
Mission permanente du Mozambique  
13, rue Gautier 1<sup>er</sup>  
1201 Genève  
SUISSE  
Tel.: +41 22 901 17 83

M. Miguel Raul Tungadza \*  
Mission permanente du Mozambique  
1201 Genève  
SUISSE

\* Did not arrive by 18.09.2008.  
Non arrivés le 18.09.2008.  
Sin llegar el 18.09.2008.

---

**NAMIBIA NAMIBIE**

Mr Bro-Matthew Shinguadja  
Labour Commissioner  
Office of the Labour Commissioner  
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

**NIGERIA NIGÉRIA**

Mr Onubuogo C. Illoh \*  
Ministry of Labour and Productivity  
Federal Secretariat Complex  
Abuja  
NIGERIA

Mr Auwab A. Abdullahi \*  
Ministry of Labour and Productivity  
Federal Secretariat Complex  
Alhaji Shehu Shagari, Annex 2  
Abuja  
NIGERIA

\* Did not arrive by 18.09.2008.  
Non arrivés le 18.09.2008.  
Sin llegar el 18.09.2008.

---

Mr O. Henry Abebe  
Executive Director  
Maritime Labour and Cabotage Services  
Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA)  
Maritime House, 4 Burma Road  
Apapa Lagos  
NIGERIA  
Tel.: +234 802 292 4900  
Email: oyailoabebe@yahoo.com

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

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

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

Mr Ahmed Tijjani Ramalan  
Executive Chairman  
International Maritime School  
No. 15B, Awolowo Road, Ikoyi  
Lagos  
NIGERIA  
Tel.: +234 8 033 15 4780  
Email: ramalan-01@yahoo.co.uk

## **NORWAY NORVÈGE NORUEGA**

Mr Einar Aase  
Senior Engineer  
Norwegian Maritime Directorate  
Postboks 2222  
N-5509 Haugesund  
NORWAY  
Tel.: +47 52 74 50 00  
Fax: +47 52 74 50 01  
Email: postmottak@sjofartsdir.no / eia@sjofartsdir.no



---

Mr Haakon Storhaug  
Senior Adviser  
Norwegian Maritime Directorate  
PO Box 2222  
N-5509 Haugesund  
NORWAY  
Tel.: +47 527 45000  
Fax: +47 527 45001  
Email: hst@sjofartsdir.no

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

### **POLAND POLOGNE POLONIA**

Mr Marek Leski  
Chief of Marine Safety Inspectorate  
Ministry of Infrastructure  
Maritime Office in Szczecin  
Jana z Kolna 9  
71-603 Szczecin  
POLAND  
Tel.: +48 91 4403 594  
Fax: +48 91 4339 592  
Email: mleski@ums.gov.pl

### **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

M. António Valada Da Silva  
Ministère du Travail et des Affaires sociales  
Lisboa  
PORTUGAL  
Email: avaladasilva@igfse.lr

---

M. José António de Sousa Fialho  
Conseiller  
Mission permanente du Portugal  
Rue Antoine-Carteret, 33  
1202 Genève  
SUISSE  
Tel.: +79 39 18 602  
Email: sous.fialh@bluewin.ch

#### **QATAR**

Mr Faisal Salman Al-Hajiri  
Marine Consultant  
Customs and Ports General Authority  
QATAR  
Email: msco@qatar.net.qa

Mr Ali Al Hammadi  
Expert Maritime Affairs  
Customs and Ports General Authority  
27-29, avenue. Bouchet  
1209 Genève  
SWITZERLAND  
Email: maritimecpga@qatar.net.qa

#### **ROMANIA ROUMANIE RUMANIA**

Mr Visa Florin  
Labour Inspector  
Directorate Health and Safety at Work  
Inspectia Muncii  
Str. Matei Voievod NR 14, Sect 2  
Bucuresti  
ROMANIA  
Tel.: +40 21 302 70 88  
Fax: +40 21 302 70 68  
Email: florin.visa@inspectiamuncii.ro

Mr Dima Mihaela  
Labour Inspector  
Directorate Health and Safety at Work  
Bucuresti  
ROMANIA  
Tel.: +40 21 302 70 88  
Fax: +40 21 302 70 68  
Email: mihaela.dima@inspectiamuncii.ro

#### **SENEGAL SÉNÉGAL**

M. Elhadji Ibou Boye  
Conseiller  
Mission permanente du Sénégal  
93, rue de la Servette  
1202 Genève  
SUISSE

---

**SLOVENIA SLOVÉNIE ESLOVENIA**

Ms Karmen Sterbenc  
Senior Legal Adviser  
Ministry of Labour, Family & Social Affairs  
Kotnikova 5  
Ljubljana  
SLOVENIA  
Tel.: +38 61 13 69 8700  
Fax: +38 6101306908730  
Email: karmen.sterbenc@gov.si

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

Ms Magda Dobrovoljc  
Ministry of Transport  
Langusova 4  
1000 Ljubljana  
SLOVENIA  
Tel.: + 386 14 78 8263  
Email: magda.dobrovolsc@gov.si

**SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA**

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

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 Genève  
SUISSE  
Tel.: +4122 849 54 54  
Email: siphon@bluewin.ch

---

**SPAIN ESPAGNE ESPAÑA**

Sr. José M. Pérez Toribio \*

Sr. Santos Orizaola Gurría \*

Sr. Francisco Arnau Navarro  
Consejero de Trabajo  
Misión Permanente de España  
Avenue Blanc, 53  
Genève  
SUISSE

Sra. Aránzazu Morala del Campo  
Jefa de servicio de la Subdirección General de la Flota y de la Formación  
Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino  
Secretaria General del Mar  
Calle Ortega y Gasset, 57  
28005 Madrid  
ESPAÑA  
Tel.: +34091 347 36 47  
Email: amoralad@mapya.es

**SWEDEN SUÈDE SUECIA**

Mr Leif Remahl  
Senior Administrative Officer  
Swedish Maritime Administration  
Sjöfartsverket  
SE-601 78 Norrköping  
SWEDEN  
Email: leif.remahl@sjofartsverket.se

Mr Olle Wadmark  
Head of Operative Division  
Swedish Maritime Administration  
Sjöfartsverket  
SE-601 78 Norrköping  
SWEDEN

Mr Tomas Aström  
Deputy Head of Survey and Inspection  
Swedish Maritime Administration  
Sjöfartsverket  
SE-601 78 Norrköping  
SWEDEN

**UNITED REPUBLIC OF TANZANIA 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

\* Did not arrive by 18.09.2008.  
Non arrivés le 18.09.2008.  
Sin llegar el 18.09.2008.

---

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

Mr Aggrey K. Mlimuka  
Association of Tanzania Employers  
IPS Building, 7th Floor, Samora Avenue/Azikiwe Street  
P.O.Box 2971  
Dar Es Salaam  
UNITED REPUBLIC OF TANZANIA  
Tel.: +255 22 2110940  
Fax: +255 22 2119434  
Email: info@ate.or.tz/ amlimuka@yahoo.com

### **TUNISIA TUNISIE TÚNEZ**

M. Mohamed Fersi  
Responsable de la formation et du travail maritime  
Ministère du Transport  
Boulevard du 7 Novembre 1987  
Près de l'aéroport  
Tunis-Corthoge 2035  
TUNISIE

M. Ali Yahmadi  
Directeur des gens de mer  
Office de la marine marchande et des ports  
Bâtiment administratif  
La Gaulette 2060  
TUNISIE  
Tel.: +216 71 738 036  
Fax: +216 71 735 812  
Email: a.yahmadi@ommp.nat.tn

### **TURKEY TURQUIE TURQUÍA**

M. Erhan Batur  
Conseiller  
Mission permanente de Turquie  
Chemin du Petit-Saconnex, 28b  
1211 Genève 19  
SUISSE  
Tel.: 022 918 5082  
Email: erhan.batur@mfa.gov.tr

M. Ekrem Ozcan  
Directeur général adjoint  
Sous-secrétariat chargé des affaires maritimes  
Denizcilik Mustesarligi  
GMK Bulvari N° 128, Maltepe  
Ankara  
TURQUIE  
Tel.: +90(312)232 4704  
Email: eozcan@denizcilik.gov.tr

---

M. Bilal Kazan  
Chef de Section  
Sous-secrétariat chargé des affaires maritimes  
Denizcilik Mustesarligi  
GMK Bulvari N° 128, Maltepe  
Ankara  
TURKEY  
Tel.: +90 312 232 3856  
Fax: +90 312 232 0921  
Email: bkazan@denizcilik.gov.tr

Mr Koksall Nuroglu \*  
Sous Secrétariat chargé des Affaires maritimes  
Email: koksallnuroglu@denizcilik.gov.tr

#### **UKRAINE UCRANIA**

Ms Svitlana Opanasenko \*  
Ministry of Transport and Communications of Ukraine  
14 Peremogy Avenue  
KYIV 01135  
UKRAINE

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

Mr John Hannon  
U.S Coast Guard, Flag State Program Manager  
Commandant (CG-343)  
2100 2nd Street Sw  
Washington DC 20593  
UNITED STATES  
Tel.: +202 372 1222  
Fax: +202 372 1918  
Email: john.j.hannon2@uscg.mil

Ms Medina Mayte  
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

#### **ZAMBIA ZAMBIE**

Ms Isabelle Lemba \*  
First Secretary  
Permanent Mission of Zambia  
Chemin du Champ-d'Anier, 17-19  
1209 Geneva  
SUISSE

\* Did not arrive by 18.09.2008.  
Non arrivé le 18.09.2008.  
Sin llegar el 18.09.2008.

---

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  
Tel.: +322 29 68 449  
Email: anne.devouche@ec.europa.eu

Mr Nicolas Breczewski

Administrator  
Directorate General for Employment, Social Affairs & Equal  
Opportunities  
Unit F.2 Labour Law, J-54-00/062  
54, rue Joseph II  
1049 Brussels  
BELGIUM  
Tel.: +322 298 00 89  
Fax: +322 299 08 90  
Email: nicolas.breczewski@ec.europa.eu

Ms Sabine Boehmert

Administrator  
Directorate General for Employment, Social Affairs & Equal Opportunities  
Unit D.4 International Affairs & Enlargement, J-27-03/080  
27, rue Joseph II  
1049 Brussels  
BELGIUM  
Email: sabine.boehmert@ec.europa.eu

---

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  
Asociación Marítima Cristiana Internacional**

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  
UNITED STATES  
Tel.: +1 212 349 1794  
Fax: +1 212 348 8342  
Email: dstevenson@seamenschurch.org

Mr Ken Peters  
Vice-Chair, ICMA Standing Delegation to the ILO  
The Missions to Seafarers  
St. Michael's Paternoster Royal  
College Hill  
London EC4R 2RJ  
UNITED KINGDOM

Sr. Domingo Gonzales Joyanes \*  
Member, ICMA Standing Delegation to the ILO  
Paseo de la Castellana N° 166 esc. C.9A  
Madrid 28046  
ESPAÑA

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

M. Jean-Yves Legouas  
Chairperson  
Seafarers' Health Information Programme  
24, Impasse des Dauphines  
74890 Bons-en-Chablais  
FRANCE  
Tel.: +33 9 60 08 36 60  
Email: legouas74@orange.fr

Mr Rob Verbist \*  
Seafarers' Health Information Programme Manager

\* Did not arrive by 18.09.2008.  
Non arrivés le 18.09.2008.  
Sin llegar el 18.09.2008.



---

**International Maritime Health Association (IMHA)**  
**Association internationale de médecine maritime (AIMM)**

Dr. Suresh Idnani  
Vice-President  
International Maritime Health Association (IMHA)  
S 2/2 Nova Cidade Complex  
Alt Porvorim, Bardez  
Goa 403521  
INDIA  
Tel.: +91 832 241 7036 / + 91 982 212 6604  
Fax: + 91 832 241 3021  
Email: sureshidnani@hotmail.com

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

Sr. Guillermo Cabral  
Gerente de Recursos Humanos  
Cámara 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 (FIA)**

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

---

Ms Natalie 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

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**  
**Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte**

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

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

Mr Steve Cotton \*  
International Transport Workers' Federation (ITF)  
49-60 Borough Road  
London SE1 1DR  
UNITED KINGDOM

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

M. Abdoulaye Lellouma Diallo  
Representant permanent de l'OATUU  
18, chemin de la Planche brûlée  
App. A2 103  
01210 Ferney Voltaire  
FRANCE  
Tel/Fax: 33 450 406513  
Email: elhadjdiallo@hotmail.com

\* Did not arrive by 18.09.2008.  
Non arrivé le 18.09.2008.  
Sin llegar el 18.09.2008.

---

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*

M<sup>me</sup> 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/Representantes 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 de secrétariat/Secretario de Actas y Jefe de los Secretario de Actas y Jefe de los Servicios de Secretaría*

Mr Hahn