



Asamblea General

Distr. general
17 de julio de 2006
Español
Original: inglés

Sexagésimo primer período de sesiones

Tema 69 a) del programa provisional*

Los océanos y el derecho del mar:

los océanos y el derecho del mar

Nota del Secretario General

El Secretario General tiene el honor de transmitir a la Asamblea General la carta de fecha 23 de junio de 2006 enviada por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) (véase el anexo) en que transmite el informe de la OMI acerca de la Reunión Consultiva *ad hoc* de altos funcionarios representantes de organizaciones internacionales sobre la “relación auténtica”, con anexos.

Con la anuencia de la OMI, se han omitido algunos anexos o partes de anexos en que figuraban materiales ya publicados.

* A/61/150.



Anexo

Carta de fecha 23 de junio de 2006 dirigida al Secretario General por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional

Tengo el honor de referirme a las resoluciones 58/240 (párr. 28) y 58/14 (párr. 22) aprobadas por la Asamblea General en su quincuagésimo octavo período de sesiones, en las cuales se invitaba a la OMI y demás organizaciones internacionales competentes a estudiar, examinar y aclarar la función de la “relación auténtica” respecto del deber que incumbe a los Estados del pabellón de ejercer un control eficaz sobre los buques que enarbolan su pabellón, incluidos los buques pesqueros.

También me refiero a las resoluciones 59/24 (párr. 41) y 59/25 (párr. 30) de la Asamblea General en que se pedía al Secretario General que, en su sexagésimo primer período de sesiones, le informara sobre el estudio realizado por la OMI en cooperación con otras organizaciones internacionales competentes, sobre la función de la “relación auténtica” y las posibles consecuencias del incumplimiento de los deberes y las obligaciones de los Estados del pabellón establecidas en los instrumentos internacionales aplicables.

En respuesta a esos pedidos, la Organización Marítima Internacional convocó la Reunión Consultiva *ad hoc* de altos funcionarios representantes de organizaciones internacionales sobre la “relación auténtica”, que se reunió en la sede de la OMI los días 7 y 8 de julio de 2005; su informe (con sus anexos) se adjunta a la presente para su presentación a la Asamblea General.

El informe fue sometido a consideración del Consejo de la OMI para que formulara observaciones al respecto durante su 96° período de sesiones (19 a 24 de junio de 2006). El Consejo opinó que se trata de un instrumento integral y útil que puede utilizarse para destacar las características y el alcance de las obligaciones impuestas a los Estados del pabellón por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CNUDM).

El Consejo señaló los notables adelantos logrados en materia de seguridad marítima y reducción de la contaminación de los mares por los barcos y, al respecto, subrayó la necesidad de destacar los adelantos logrados en el fortalecimiento de la jurisdicción del Estado del pabellón y la consecuente mejora en las acciones de los Estados del pabellón para lograr la aplicación de las normas con respecto a sus obligaciones jurídicas internacionales, como resultado de la labor de la OMI.

Además, el Consejo estuvo de acuerdo con la conclusión de los autores del informe (párrafo 54) de que no sería necesario convocar una nueva Reunión, a menos que lo justificaran futuros acontecimientos.

El Consejo reiteró la necesidad de que los Estados den cumplimiento a sus obligaciones internacionales con respecto a los buques que enarbolan su pabellón y, al respecto, señaló que las sanciones consistentes en suspender la matriculación y el uso del pabellón, una posibilidad que descartó la Reunión (párrafo 45), podrían ser contraproducentes y suscitar a consecuencias no deseadas, como el nuevo registro de los buques en países que no dan cumplimiento estricto al requisito de la “relación auténtica” estipulada por la Convención.

Mucho le agradecería que señalara a la atención de la Asamblea General las observaciones del Consejo de la OMI indicadas *supra*, conjuntamente con el informe del Grupo.

(Firmado) E.E. **Mitropoulos**
Secretario General

Índice

Page

Informe de la Reunión Consultiva *Ad Hoc* de altos funcionarios representantes de organizaciones internacionales sobre la “relación auténtica”

Anexos

1. Lista de participantes [omitida; véase el párrafo 3 del informe]
2. Orden del día [omitido]
3. Informe del Secretario General a la Asamblea General sobre el resultado de la labor del Grupo Consultivo sobre la Aplicación por el Estado del Pabellón (documento A/59/63). Conclusiones (párrafos 210 a 221) [omitido]
4. El cumplimiento más estricto de las normas y el Estado del pabellón [omitido porque se publicó como documento A/AC.259/11]
5. Examen y aclaración de la función de la “relación auténtica” respecto del deber que incumbe a los Estados del pabellón de ejercer un control eficaz sobre los buques que enarbolan su pabellón, incluidos los pesqueros. Presentación de la Oficina Internacional del Trabajo 18
6. Examen del deber de los Estados del pabellón de ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón, inclusive los barcos pesqueros, de conformidad con los artículos 91 y 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982. Nota de la Secretaría de la OMI 27
7. Actividades pertinentes al fortalecimiento de la jurisdicción del Estado del pabellón realizadas por las organizaciones participantes en la Reunión 29

Informe de la reunión consultiva *ad hoc* de altos funcionarios representantes de organizaciones internacionales sobre la “relación auténtica”

Apertura de la sesión

1. La Reunión Consultiva *ad hoc* de altos funcionarios representantes de organizaciones internacionales sobre la “relación auténtica” (en lo sucesivo, “la Reunión”) se reunió los días 7 y 8 de julio de 2005 en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI).
2. La Reunión fue presidida por la Dra. R.P. Balkin, Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (OMI).
3. Asistieron a la Reunión representantes de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Naciones Unidas; la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO); la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD); y la Organización Marítima Internacional (OMI). La Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) envió sus excusas.
4. Al dar la bienvenida a los participantes en nombre del Secretario General de la Organización Marítima Internacional, la Dra. R.P. Balkin recapituló brevemente los acontecimientos conducentes a esa Reunión Consultiva *ad hoc*; en particular, la Reunión del Grupo Consultivo sobre la Aplicación por el Estado del Pabellón, grupo interinstitucional que se reunió en París en 2003, así como el documento integral resultante de esa reunión, informe del Secretario General de las Naciones Unidas publicado con la signatura A/59/63, en lo sucesivo “el Documento de recopilación de la aplicación”. Ese informe, que fue presentado a la Asamblea General de las Naciones Unidas en su quincuagésimo noveno período de sesiones, estableció los deberes y obligaciones de los Estados del pabellón en virtud de las disposiciones del derecho internacional aplicables y proporcionó un amplio catálogo de las iniciativas estratégicas, reglamentarias y de otra índole emprendidas por las organizaciones participantes con respecto a asegurar el efectivo ejercicio de la jurisdicción del Estado del pabellón.
5. La oradora recordó las resoluciones 58/240 (párr. 28) y 58/14 (párr. 22) aprobadas por la Asamblea General en su quincuagésimo octavo período de sesiones e invitó a la OMI y demás organizaciones internacionales competentes a estudiar, examinar y aclarar la función de la “relación auténtica” respecto del deber que incumbe a los Estados del pabellón de ejercer un control eficaz sobre los buques que enarbolan su pabellón, incluidos los buques pesqueros. La oradora se refirió también a las resoluciones 59/24 (párr. 41) y 59/25 (párr. 30) en que la Asamblea General pide al Secretario General que, en su sexagésimo primer período de sesiones, le informe sobre el estudio realizado por la OMI, en cooperación con otras organizaciones internacionales competentes, sobre la función de la “relación auténtica” y las posibles consecuencias del incumplimiento de los deberes y las obligaciones de los Estados del pabellón establecidas en los instrumentos internacionales aplicables.

Aprobación del orden del día

6. La Reunión aprobó el orden del día.

Organización de los trabajos

7. La Reunión tomó nota de que se enviaría al Secretario General de las Naciones Unidas un informe final para ser presentado a la Asamblea General en su sexagésimo primer período de sesiones, en 2006.

8. La Reunión convino en considerar:

- La ampliación ulterior de las conclusiones que figuran en los párrafos 210 a 221 del Documento de recopilación de la aplicación;
- La presentación de un informe de la Secretaría de la OMI al Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar en su quinta reunión, celebrada en junio de 2004, titulado “El cumplimiento más estricto de las normas y el Estado del pabellón” (documento A/AC.259/11);
- Una ponencia de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT) con observaciones pertinentes a la función del Estado del pabellón en relación con las normas laborales internacionales para los sectores marítimo y pesquero, y la función del requisito de la “relación auténtica” en relación con las obligaciones del Estado del pabellón, además de observaciones sobre las consecuencias del incumplimiento de las obligaciones y responsabilidades de un Estado del pabellón y las posibles respuestas;
- La información adicional presentada por la OMI sobre resultados concretos de la labor de la OMI que podrían ser pertinentes a la matriculación de buques; y
- La información y las propuestas presentadas por las organizaciones participantes en la Reunión.

Resultado

Consideraciones generales

9. Los representantes de las organizaciones participantes en la Reunión intercambiaron información sobre sus recientes actividades pertinentes al fortalecimiento de la jurisdicción del Estado del pabellón y del control por el Estado del puerto, dentro del alcance sus respectivos mandatos. Los representantes también consideraron los propósitos de las recomendaciones de la Asamblea General; al hacerlo, señalaron que el anterior Documento de recopilación de la aplicación por el Estado del pabellón proporcionaba una respuesta adecuada a lo solicitado por la Asamblea General en el párrafo 29 de su resolución 58/240 de que preparara y difundiera entre los Estados una descripción completa de los deberes y obligaciones de los Estados del pabellón, incluidas las posibles consecuencias de su incumplimiento establecidas en los instrumentos internacionales aplicables.

10. Los representantes señalaron que proporcionar una definición del término “relación auténtica” excedía el alcance de su competencia. A juicio de los representantes, esta cuestión debería ser determinada por los Estados y por las cortes y tribunales internacionales y nacionales, sobre la base de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en lo sucesivo “CNUDM”) y otros instrumentos internacionales aplicables.

11. Las organizaciones consideraron que la cuestión de la *función* de la “relación auténtica” en virtud de la CNUDM es una cuestión diferente, relacionada directamente con la cuestión del ejercicio efectivo de las obligaciones del Estado del pabellón. A juicio de las organizaciones, ambas cuestiones eran inseparables dado que la posibilidad de que un Estado del pabellón ejerza efectivamente sus responsabilidades parecería depender de que exista un vínculo suficientemente fuerte entre el Estado del pabellón y los buques que enarbolan su pabellón. En consecuencia, convinieron en que su labor en cuanto a estudiar, examinar y aclarar la función de la “relación auténtica” debería centrarse en dos cuestiones principales, a saber:

- La manera en que debe aplicarse este concepto para fortalecer el cumplimiento de los deberes y obligaciones impuestos primordialmente a los Estados del pabellón por la CNUDM y otros instrumentos internacionales; y
- La necesidad de actualizar y elaborar los enfoques estratégicos y las iniciativas descritas inicialmente en el Documento de recopilación de la aplicación y profundizar sus conclusiones, agregando las observaciones y conclusiones en relación con la función de la “relación auténtica”.

12. La Reunión expresó preocupación por los problemas que pueden surgir cuando el Estado del pabellón no da cumplimiento a sus obligaciones. Se señaló que el sistema reglamentario internacional, elaborado bajo la jurisdicción de las diferentes organizaciones, depende de que el Estado del pabellón ejerza efectivamente sus responsabilidades. Al respecto, las organizaciones participantes en la Reunión proporcionaron ejemplos de sus actividades pasadas y en curso en la elaboración de normas y estándares internacionales encaminados a precisar los deberes de los Estados del pabellón y promover el cumplimiento de dichos deberes.

13. La Reunión hizo hincapié en que, siempre que fuera posible, los regímenes reglamentarios internacionales deberían completarse mediante sendos marcos económicos racionales que proporcionen incentivos a los armadores y a los fletadores para cumplir con dichas reglamentaciones. Esto debería combinarse con una estrategia eficaz para asegurar la aplicación y vigilar el cumplimiento, que aseguraría una eficaz supervisión de los buques del Estado del pabellón y la imposición de sanciones adecuadas en los casos de incumplimiento. Al respecto, las organizaciones internacionales deberían seguir tratando de ampliar la coordinación de sus programas para detectar las dificultades con que tropiezan los Estados del pabellón y prestar asistencia a los Estados del pabellón, los Estados del puerto y los Estados ribereños, a fin de que cumplan eficazmente con sus responsabilidades en relación con esas funciones.

14. La Reunión sugirió que la cooperación interinstitucional encaminada a asegurar el efectivo ejercicio de la jurisdicción del Estado del pabellón podría fortalecerse mediante un enfoque integral en virtud del cual cuestiones como la seguridad, la prevención de la contaminación marina, las condiciones de vida y de trabajo decorosas para los marineros y pescadores y la supresión de la pesca ilegal podrían coordinarse para velar por el cumplimiento de los propósitos y los objetivos de la CNUDM y los acuerdos reglamentarios internacionales conexos. La Reunión señaló que, sin embargo, el éxito de dicha cooperación interinstitucional seguiría dependiendo en gran parte de las medidas que adopten los Estados para asegurar la coordinación de las políticas de sus diferentes departamentos y organismos gubernamentales, de manera tal que las iniciativas planteadas a consideración de diferentes foros

internacionales se complementen, en lugar de contradecirse o superponerse innecesariamente entre sí.

15. Después de un debate a fondo sobre los temas 3 y 4 del Orden del día, la Reunión convino en que la información proporcionada durante la Reunión y las observaciones que se reflejan en los párrafos a continuación, consideradas conjuntamente con la información contenida en el Documento de recopilación de la aplicación y sus conclusiones, satisficieran el pedido de la Asamblea General de estudiar, examinar y aclarar la función de la “relación auténtica”.

16. Seguidamente se reseñan las consideraciones y observaciones de la Reunión con respecto a la función de la “relación auténtica” y las posibles consecuencias del incumplimiento de los deberes y las obligaciones de los Estados del pabellón establecidas en los instrumentos internacionales aplicables. Dichas observaciones se formularon habida cuenta de los respectivos mandatos y actividades de las organizaciones participantes, para contribuir a velar por el efectivo ejercicio de la jurisdicción y el control por el Estado del pabellón.

Marco jurídico del concepto de “relación auténtica”

a) CNUDM

17. La función de la “relación auténtica” mencionada en el artículo 91 de la CNUDM debe examinarse habida cuenta de su propósito y su contexto operacional. El significado de ese concepto debe entenderse primordialmente en relación con los deberes de los Estados del pabellón en virtud del derecho internacional, según se estipula en la CNUDM y en los demás instrumentos internacionales pertinentes.

18. El requisito en virtud de párrafo 1 del artículo 91 de que haya una “relación auténtica” entre un buque y el Estado que ha otorgado su nacionalidad a ese buque atañe al derecho del Estado, reconocido en el mismo párrafo, de establecer los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, matricularlos en un registro en el país y otorgarles el derecho de enarbolar su pabellón.

19. Las principales obligaciones asumidas por el Estado del pabellón con respecto a la seguridad del buque y las condiciones de trabajo, como consecuencia de otorgar su nacionalidad y el derecho correlativo de enarbolar su pabellón a un buque de conformidad con los artículos 91 y 92, están indicadas en el artículo 94 de la CNUDM. No obstante, como se indica en el Documento de recopilación de la aplicación por el Estado del pabellón, la gama de deberes del Estado del pabellón en virtud de la CNUDM es más amplia que las cuestiones enumeradas en el artículo 94, cuyas disposiciones, evidentemente, no tienen la intención de ser exhaustivas. En particular, los deberes de los Estados del pabellón en relación con la protección del medio ambiente marino y la conservación de los recursos vivos del mar se establecen en varios artículos en toda la Convención.

20. De conformidad con el párrafo 1 del artículo 94 de la CNUDM, todo Estado está obligado a ejercer “de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarboles su pabellón”. Los párrafos 2, 3 y 4 del mismo artículo enumeran las principales obligaciones al respecto y estipulan que dichas obligaciones deben cumplirse de acuerdo con las reglamentaciones, los procedimientos y las prácticas internacionales generalmente aceptados y los instrumentos internacionales aplicables.

21. El párrafo 5 estipula que, al tomar las medidas a que se refieren los párrafos 3 y 4, todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados y que hará lo necesario para asegurar su observancia. En el Documento de recopilación de la aplicación por el Estado del pabellón y en las actualizaciones que se agregan como anexos del presente informe figura la información con respecto a dichos reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales.

22. Aparte de esas obligaciones básicas, el párrafo 6 del artículo 94 ofrece un posible medio importante para responder al incumplimiento por un Estado del pabellón de sus responsabilidades. Cada Estado que tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque podrá comunicar el hecho al Estado del pabellón. Al recibir dicha comunicación, el Estado del pabellón está obligado a investigar el caso y, de ser procedente, tomar todas las medidas necesarias para corregir la situación. Naturalmente, los Estados ribereños y los Estados del puerto disponen de medios alternativos para responder, entre ellos detener al buque, cuando comprueban que dicho buque no se ha conducido de conformidad con las normas internacionales aplicables (o bien debido a que el Estado del pabellón ha incumplido con sus responsabilidades o bien por otras razones). No obstante, las alternativas para que otros Estados o para que las organizaciones internacionales intervengan en casos de incumplimiento de sus obligaciones por parte de un Estado del pabellón son limitadas, dadas las actuales disposiciones del derecho internacional.

23. Otra obligación impuesta al Estado del pabellón por el párrafo 7 del artículo 94 es efectuar investigaciones en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado, o al medio marino.

24. La Reunión señaló que el propósito del requisito impuesto en el artículo 91 sobre una “relación auténtica” ha sido objeto de interpretaciones autorizadas por parte del Tribunal Internacional del Derecho del Mar en 1999, en el caso *M/V Saiga* (No. 2). El Tribunal dictaminó que “el propósito de las disposiciones de la Convención acerca de la necesidad de que exista una relación auténtica entre el buque y el Estado del pabellón es el de asegurar un más efectivo cumplimiento de los deberes del Estado del pabellón, y no el de establecer criterios por referencia a los cuales otros Estados podrían cuestionar la validez de la matriculación de buques en el Estado del pabellón” (párr. 83). Esta interpretación dimana necesariamente del derecho reconocido en el párrafo 1 del artículo 91 de la Convención, de que cada Estado establezca los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en el registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. De ello se desprende la conclusión a que llegó el Tribunal en el mismo caso, de que “la determinación de los criterios y el establecimiento de los procedimientos para otorgar y retirar la nacionalidad a los buques son cuestiones de exclusiva jurisdicción del Estado del pabellón” (párr. 65). Al mismo tiempo, cabe señalar que el Tribunal distinguió entre esta cuestión y la de si, en verdad, existe una relación auténtica en un caso particular (párr. 79), pues esta última cuestión queda abierta a la consideración por el Tribunal, sobre la base de las pruebas aducidas por las partes. En el caso *M/V Saiga* (No. 2), el Tribunal llegó a la conclusión de que “... las pruebas aducidas por Guinea no son suficientes para sustentar su tesis de que no

existía a la sazón una relación auténtica entre el buque y San Vicente y las Granadinas” (párr. 87).

b) Otros instrumentos internacionales que abordan la cuestión de la “relación auténtica” y la matriculación de buques

25. La Reunión señaló que el concepto de “relación auténtica” y su función con respecto a la jurisdicción del Estado del pabellón y el control por parte de éste sobre los buques también se encuentra en otros acuerdos internacionales.

Por ejemplo, en el párrafo 3 del artículo 3 del Acuerdo de 1993 para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenamiento por los buques pesqueros en alta mar (“Acuerdo de cumplimiento”) estipula que ninguna de las partes en el Acuerdo “autorizará que un buque pesquero que enarbole su pabellón sea utilizado para la pesca en alta mar, a menos que la Parte, tomando en cuenta las relaciones que existen entre la Parte y el buque pesquero de que se trate, tenga la certeza de que está en condiciones de ejercer efectivamente sus responsabilidades en virtud de este Acuerdo con respecto a ese buque pesquero”. El tema principal del Acuerdo de cumplimiento es el cumplimiento de los deberes del Estado del pabellón con respecto a los buques pesqueros. No obstante, también trata de la cuestión de los vínculos entre esos buques y los respectivos Estados para posibilitar que se alcancen los objetivos del Acuerdo.

26. El Acuerdo de las Naciones Unidas de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y la ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorias (Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces), adopta un enfoque similar al destacar los deberes del Estado del pabellón (artículo 18).

27. La Reunión señaló que el Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de matriculación de los buques, 1986, que había tratado de abordar de manera integral la cuestión de los criterios uniformes para la matriculación de buques, particularmente en lo atinente al requisito de la “relación auténtica”, aún no ha entrado en vigor. El representante de la UNCTAD informó a la Reunión de que la UNCTAD sigue proporcionando información sobre el desarrollo cuantitativo y cualitativo del tonelaje en los principales registros abiertos de libre matrícula y en los segundos registros, así como sobre dominio útil. Esta información figura por lo general en la publicación anual *Review of Maritime Transport*, para su utilización por los encargados de formular políticas, los armadores, los fleteros y todos demás participantes en la industria. Los datos más recientemente disponibles para 2005 indican que el 45% del tonelaje mundial de la marina mercante está matriculado en países con registros abiertos de libre matrícula. Esta proporción es particularmente alta en el caso de los transportes de carga seca a granel, en que un 53% operan bajo esos pabellones. El dominio útil se concentra en 10 principales países armadores, a los cuales corresponde aproximadamente un 70% del tonelaje en registros abiertos de libre matrícula.

c) Conclusión

28. La Reunión expresó la opinión de que la exclusividad asignada por la Convención al derecho de los Estados a establecer las condiciones para otorgar nacionalidad, reafirmada por la interpretación fehaciente del Tribunal Internacional del Derecho

del Mar en el caso *M/V Saiga* (No. 2) y en casos ulteriores, así como por los demás acuerdos mencionados en la sección b) *supra*, indicaba que los criterios o condiciones precisos adoptados por un Estado con respecto al otorgamiento de su nacionalidad a un buque eran cuestiones que excedían la competencia de las organizaciones participantes en la Reunión. No obstante, la Reunión también consideró que las cuestiones relativas a asegurar el cumplimiento del objetivo y los propósitos del requisito de la “relación auténtica”, es decir, asegurar que el Estado del pabellón esté en condiciones de ejercer efectivamente su jurisdicción sobre los buques que enarbolan su pabellón, eran temas de sumo interés para todas las organizaciones y constituían una parte sustancial de sus programas sobre iniciativas reglamentarias y actividades de cooperación técnica en los sectores del transporte marítimo y la pesca.

Recientes iniciativas de las organizaciones participantes con respecto al fortalecimiento de la jurisdicción y el control por parte del Estado del pabellón

29. La Reunión examinó varias iniciativas recientes con respecto a buques y barcos pesqueros, que eran particularmente pertinentes al progreso en los temas que se estaban considerando. Con ese fin, se actualizó la información contenida en el Documento de recopilación sobre las actividades pertinentes a fortalecer la jurisdicción del Estado del pabellón emprendidas por las organizaciones participantes en la Reunión, información que figura en el anexo 7 al presente informe.

a) Organización Marítima Internacional

i) El Plan Voluntario de Auditoría de los Estados Miembros de la OMI

30. La Reunión tomó nota de que la OMI había introducido el Plan de Auditoría Voluntaria por los Estados Miembros de la OMI, que se refiere a operaciones de auditoría independientes a realizar por los Estados. Aun cuando el Plan se preparó con características de voluntario, en el futuro podía adquirir carácter obligatorio, si así lo decidían los miembros de la OMI. El objetivo del Plan es que un Estado Miembro que haya sido auditado reciba un diagnóstico integral y objetivo de cuán eficazmente administra y aplica los principales tratados técnicos de la OMI; y ofrecerle, tras la auditoría, asistencia técnica para introducir cualesquiera mejoras que puedan ser necesarias. Paralelamente a la formulación del Plan Voluntario de Auditoría se ha preparado un Código para la aplicación de los instrumentos obligatorios de la OMI, cuyo propósito es que sirva como norma de auditoría para el Plan. Los Estados podrían considerar la posibilidad de crear planes similares para cuestiones que son estrictamente de incumbencia de la FAO y la OIT.

ii) Sistemas de identificación de buques, compañías y propietarios registrados

31. También se hizo referencia a la elaboración en la OMI de dos sistemas de asignación de números de identificación a buques y compañías (armador/propietario), es decir, el Sistema de asignación por la OMI de un número para la identificación de buques (resolución A.600(15) y Circular No. 1886/Rev.2) y el Sistema de asignación por la OMI de un número para la identificación de compañías y propietarios inscritos (resolución MSC.160(78) y Circular No. 2554), que han pasado a ser de aplicación obligatoria en virtud de las reglas XI-1/3 y 3-1, respectivamente, del Convenio SOLAS. Esos sistemas, en combinación con nuevos requisitos de seguridad, como el registro sinóptico continuo que debe llevarse a bordo de los

buques, podría contribuir a mejorar la transparencia con respecto a las partes responsables de la explotación del buque, independientemente de su matrícula.

iii) *Buques pesqueros*

32. La Reunión tomó nota de que varios instrumentos jurídicos, entre ellos el Protocolo de Torremolinos y el Convenio de Formación para Pescadores, que estipulan las responsabilidades del Estado del pabellón en relación con buques pesqueros y pescadores, aún no entraron en vigor. La Reunión tomó nota de diversas iniciativas en curso de la OMI, en virtud de las cuales la entrada en vigor de esos instrumentos es una prioridad para la organización y, en particular, la convocación en 2006 de una segunda reunión del grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilícita, no regulada y no declarada, y cuestiones conexas. La Reunión consideró que había que estudiar la posibilidad de fortalecer la función coordinada de los organismos en el proceso de asistencia recíproca para la entrada en vigor de los instrumentos.

b) **Organización Internacional del Trabajo**

i) *El proyecto de Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*

33. La Reunión tomó nota de que el proyecto de Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, que se examinará para su aprobación en febrero de 2006 por la Sesión sobre asuntos marítimos de la Conferencia Internacional del Trabajo¹, se basa en anteriores convenios sobre el trabajo marítimo, pero asigna más claramente al Estado del pabellón la responsabilidad respecto de todas las cuestiones laborales y sociales a bordo de sus buques. El proyecto de Convenio prevé expresamente un sistema eficaz de cumplimiento y aplicación de las condiciones laborales y sociales a bordo de los buques y tiene el propósito de lograr condiciones uniformes de trabajo en el sector marítimo. El proyecto de Convenio representa un avance respecto de anteriores convenios laborales marítimos de la OIT y establece un sistema de certificación por el Estado del pabellón del cumplimiento de las condiciones mínimas estipuladas a bordo de los buques.

34. El sistema de certificación está formulado con la expresa intención de que funcione dentro del sistema de control por el Estado del puerto, elaborado de conformidad con varios memorandos de entendimiento, que está bien establecido con respecto a las medidas de seguridad del buque, la contaminación marina y, más recientemente, las medidas de protección del buque. Por otra parte, el sistema de documentación sobre el trabajo marítimo tiene elementos adicionales que pueden garantizar mejor que tanto el Estado del pabellón como el armador cumplan continuamente con las normas del Convenio. En primer lugar, contiene una cláusula de “trato no más favorable” para actividades de control en los puertos de países que ratifiquen el instrumento. En segundo lugar, exige que los armadores, definidos de manera amplia, indiquen toda entidad que ejerza las responsabilidades del armador, que describan cómo garantizan el continuo cumplimiento de la legislación nacional que aplica a cada tipo de buque las normas de la Convención. Estas disposiciones se plantean en el documento de Declaración de conformidad laboral marítima, que llevarán a bordo todos los buques. Es importante señalar que el Estado del pabellón también debe indicar, en la Declaración, los requisitos jurídicos nacionales que ha adoptado a fin de aplicar las normas del Convenio. Se adjuntará la Declaración al Certificado y estos documentos estarán disponibles para su inspección en los puertos extranjeros.

35. El sistema de documentación laboral marítima se apoya en los procedimientos de trámite de reclamaciones en virtud del cual la gente de mar u otras entidades interesadas pueden presentar una reclamación en un puerto en relación con una infracción a las estipulaciones del Convenio. El sistema está vinculado a los mecanismos de supervisión de la OIT existentes, mediante los requisitos de presentación de informes por parte de los Miembros en relación con las actividades nacionales para la aplicación del Convenio. El proyecto de Convenio también prevé la presentación oficial al Director General de la OIT de informes sobre reclamaciones y detenciones de buques por el Estado del puerto. Una vez que se haya aprobado el Convenio, se prevé el establecimiento de una base de datos con fines de seguimiento de esos informes.

36. El Convenio también estipula normas obligatorias sobre la utilización de las organizaciones reconocidas e incluye normas relativas a la garantía financiera por parte de los armadores para la repatriación y para asegurar una indemnización en el caso de muerte o invalidez de larga duración de los marinos debido a lesiones por accidentes de trabajo, enfermedad o riesgos imprevistos.

ii) Normas sobre el trabajo decoroso en el sector pesquero

37. Actualmente se está preparando un proyecto de Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero. Será considerada para su aprobación por la Conferencia Internacional del Trabajo en su reunión de 2007. El proyecto, en su la versión elaborada hasta hoy, es similar en su enfoque y en sus objetivos a la propuesta de Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006; pero se ha adaptado para abordar los aspectos particulares del sector pesquero. También incluye una parte concretamente dedicada a garantizar el cumplimiento y la vigencia de condiciones de trabajo en los barcos pesqueros. Por ejemplo, actualmente se estipula (artículo 38) que un Estado que ratifique el Convenio “deberá ejercer una jurisdicción y un control efectivos sobre los buques que enarbolan su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de las normas del Convenio que habrá de incluir, según proceda, inspecciones, presentación de informes, supervisión, procedimientos de tramitación de denuncias, y aplicación de sanciones y medidas correctivas apropiadas”. Prevé un documento que pruebe el cumplimiento con las leyes nacionales de aplicación del Convenio y un sistema de presentación de quejas, y también incluye una cláusula de trato no más favorable.

Otras cuestiones pertinentes para el fortalecimiento de la jurisdicción y el control por parte del Estado del pabellón

a) Control por el Estado del puerto

38. La Reunión recordó que las actividades de control por parte del Estado del puerto son complementarias de las del control por parte del Estado del pabellón, pero no las sustituyen; y tomó nota de la ampliación de las medidas por parte del Estado del puerto en varios foros.

En particular, el grupo tomó nota de las actividades de la FAO y la OIT. El Modelo de Sistema de medidas relativas al Estado del puerto destinadas a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada fue preparado por la FAO con el apoyo y la participación de la OMI y la OIT. La inclusión de la certificación y el control por parte del Estado del puerto en virtud del proyecto de Convenio sobre trabajo marítimo 2006 amplía los mecanismos de vigilancia del cumplimiento de las

disposiciones en vigor ya existentes en los convenios de la OMI sobre seguridad y contra la contaminación, para aplicarlo a las reglamentaciones internacionales sobre las condiciones de trabajo a bordo. Debe destacarse esta medida innovadora como complemento necesario del control directo por parte del Estado del pabellón, para velar por que los Estados del pabellón cumplan con sus deberes, según lo establecido en el artículo 94 de CNUDM.

39. La Reunión consideró las novedades en los regímenes regionales de control por el Estado del puerto, en particular la Segunda Conferencia Ministerial Conjunta de los Memorandos de Entendimiento de París y Tokio sobre la supervisión por el Estado del puerto, 2004. Al respecto, se tomó nota especialmente de la labor en curso del Subcomité de la OMI sobre la aplicación por el Estado del pabellón (FSI).

b) Recopilación de datos

40. La Reunión destacó varias iniciativas en curso o propuestas por las organizaciones en relación con la recopilación de datos a fin de mejorar la transparencia y la rendición de cuentas con respecto a las normas sobre buques y embarcaciones pesqueras. Se sugirió que tales iniciativas podrían constituir la base para una mejor cooperación entre los organismos. Al respecto, la Reunión tomó nota de las disposiciones ya acordadas para que la OMI comunique a la OIT los datos relativos al control por el Estado del puerto y de que se estaba considerando esta cuestión mediante la elaboración del módulo sobre el control por el Estado del puerto del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima (GISIS) de la OMI. Además, la Reunión mencionó como posibles adelantos, en relación con el sistema de control la OIT, de una base de datos sobre informes relativos al mecanismo de reclamaciones previsto en el proyecto de Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el proyecto de la FAO sobre identificación de barcos pesqueros, como posibles vías para una mayor coordinación. La Reunión destacó que era necesario abordar dichas iniciativas de manera pragmática, de modo que los Estados miembros pudieran beneficiarse evitando duplicaciones, en particular, con respecto a los requisitos de presentación de informes.

c) Necesidad de una eficiente administración nacional

41. La Reunión estuvo de acuerdo acerca de la importancia de las administraciones nacionales estructuradas y eficientes, a fin de posibilitar que los Estados del pabellón ejerzan efectivamente su jurisdicción y su control de los buques que enarbolan su pabellón. Al respecto, el grupo destacó la necesidad de una efectiva supervisión de las organizaciones reconocidas por parte de las administraciones nacionales cuando estas últimas delegan en aquellas entidades la responsabilidad de cumplir con algunos aspectos de sus deberes como Estados del pabellón en virtud del derecho internacional. Al respecto, la Reunión reconoció la elaboración por la OMI del Plan Voluntario de Auditoría de los Estados Miembros de la OMI, así como los estándares basados en objetivos formulados por la OMI.

d) Consecuencias del incumplimiento de sus deberes y obligaciones por parte del Estado del pabellón

42. La Reunión señaló que la cuestión de las acciones a realizar a fin de impedir que el Estado del pabellón incumpla sus obligaciones prescritas en la reglamentación internacional plantea dos cuestiones principales relacionadas entre sí. La primera

es la relativa a las medidas de que se dispone para contrarrestar el incumplimiento mediante medidas disuasorias para asegurar que los armadores no se beneficien con infracciones de las reglamentaciones internacionales y, en paralelo, los incentivos a quienes acatan dichas reglamentaciones internacionales. La segunda cuestión, más difícil, atañe a las consecuencias para el Estado del pabellón cuando no da cumplimiento a sus responsabilidades con respecto a los buques que enarbolan su pabellón.

43. Esas dos cuestiones y las respuestas a las mismas están relacionadas entre sí, particularmente desde la perspectiva económica o comercial, dado que en muchos casos, los buques infractores son sintomáticos de incumplimientos o deficiencias sistémicos a nivel del Estado del pabellón. Las omisiones reiteradas del cumplimiento de sus responsabilidades por parte del Estado del pabellón pueden causar que los armadores y operadores se sientan menos atraídos por ese pabellón, debido al más alto nivel de vigilancia de que son objeto los buques que lo enarbolan. No obstante, desde la perspectiva jurídica y para corregir la situación, cada cuestión suscita consideraciones diferentes.

44. La Reunión tomó nota de que las conclusiones que figuran en el párrafo 214 del Documento de recopilación de la aplicación, en el sentido que tal vez los incentivos existentes para lograr un transporte marítimo de calidad, entre ellos la menor frecuencia de las inspecciones, o las medidas disuasorias, entre ellas, posibles detenciones o mayor frecuencia de las inspecciones, no sean suficientes para contrarrestar las utilidades obtenidas mediante un transporte marítimo que no se ajusta a las normas. Al respecto, la Reunión consideró que aunque sería deseable ampliar las políticas nacionales y regionales atinentes a incentivos y desincentivos, tales políticas deberían complementarse con un eficaz sistema de disuasión.

45. Con respecto a la cuestión de la disuasión, la Reunión señaló que la CNUDM y otras convenciones internacionales pertinentes estipulan que los Estados partes establezcan mecanismos adecuados para vigilar su aplicación, inclusive, según proceda, sanciones de severidad suficiente para desalentar las infracciones, como parte de los procedimientos de aplicación de las normas (véase, por ejemplo, artículo 217 de la CNUDM). La obligación de establecer un sistema eficaz de sanciones es primordialmente de incumbencia de los Estados del pabellón. Aparte de las sanciones de índole financiera, debería incluirse la suspensión de la matriculación y del uso del pabellón y, en casos de reiterada reincidencia, la eliminación del infractor del registro del Estado del pabellón.

46. Respecto de las sanciones financieras, la Reunión consideró que, a fin de desalentar las infracciones y que el sistema sea eficaz para la disuasión, sería necesario que la cuantía de las multas fuera suficientemente alta como para asegurar que los armadores y los propietarios no pudieran compensar esos importes con las utilidades obtenidas de la explotación de buques que no respetan las normas. Este tipo de enfoque, que se refleja en las leyes nacionales de algunos Estados sobre el medio ambiente, se denomina “anulación del lucro”. Las investigaciones efectuadas por la OCDE han demostrado que, con frecuencia, las utilidades obtenidas al no cumplir con las reglamentaciones internacionales son superiores a las multas impuestas por incumplimiento. Para ser eficaz, ese enfoque también requeriría que los aseguradores contra responsabilidad civil no incluyeran el pago de multas en el alcance de sus coberturas de seguro.

47. Con respecto a las consecuencias del incumplimiento por los Estados del pabellón, la Reunión señaló que, de conformidad con el derecho internacional general,

hay un limitado margen para las respuestas, y que ese margen es aun menor en lo concerniente a las acciones directas por parte de organizaciones internacionales. En última instancia, la responsabilidad de la acción contra los Estados que no cumplen con las reglamentaciones incumbe a los demás Estados. Algunas convenciones, como la CNUDM (Parte XV) y el Acuerdo sobre las Poblaciones de Peces (Parte VIII), prevén un conjunto de disposiciones para el arreglo de controversias. Otro tipo de soluciones o respuestas figuran en la CNUDM, párrafo 6 del artículo 94 y sección 7 de la Parte XII. El párrafo 6 del artículo 94 impone al Estado del pabellón la obligación de investigar los informes de otros Estados que tengan motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque. En la sección 7 de la Parte XII se estipulan detalladas normas de procedimiento que han de adoptar los Estados del pabellón y otros Estados a fin de prevenir o sancionar los daños causados por la contaminación. Esas normas se refieren, entre otras cosas, a la investigación de buques extranjeros, la iniciación de procedimientos, la notificación de las medidas al Estado del pabellón y las multas.

48. Se señaló que la OIT difiere hasta cierto punto de la mayoría de las demás organizaciones internacionales dado que, en virtud de su Constitución, cuenta con un sistema de supervisión bien desarrollado que proporciona el seguimiento de las actividades de ejecución por los Estados miembros, mediante un proceso tripartito. Asimismo, este sistema prevé la posibilidad de que una organización profesional de empleadores o de trabajadores efectúe presentaciones ante la OIT con respecto al incumplimiento por un Estado Miembro en el que sea parte. Este procedimiento puede conducir a una investigación y, ulteriormente, a un fallo de la Corte Internacional de Justicia.

49. La Reunión tomó nota de la práctica en evolución de que los Estados adopten medidas colectivas en el marco de las organizaciones regionales de ordenación pesquera, a fin de abordar los casos de los Estados infractores. Al respecto, la Reunión acogió con agrado la participación prevista de dichas organizaciones en la segunda reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, que se celebrará próximamente.

50. Sobre todo, la Reunión señaló que los mandatos actuales de las organizaciones participantes están sujetos a restricciones que limitan sus respuestas a los Estados incumplidores. Al respecto, la función de los organismos es primordialmente de índole reglamentaria, además de su labor para facilitar el cumplimiento mediante la cooperación técnica y el intercambio de información.

Promoción del cumplimiento

51. La Reunión señaló que la práctica de transferir responsabilidades entre entidades, como las sociedades de clasificación y los aseguradores, podría afectar la capacidad de los Estados del pabellón para dar cumplimiento a sus obligaciones. La Reunión apoyó la idea de “cumplimiento continuo”, es decir, asegurar el cumplimiento permanente de las reglamentaciones internacionales siempre que un buque esté en operaciones, sean cuales fueren su matriculación o su pabellón. Al respecto, la Reunión acogió con agrado el progreso logrado por la OMI sobre la cuestión de la transferencia de pabellón (“cambio de pabellón”) y la transferencia de clase, confirmando al mismo tiempo que esas cuestiones merecen un examen más a fondo.

52. La Reunión destacó la importancia de establecer una “cultura del cumplimiento”. Al respecto, se sugirió que las respectivas organizaciones intensifiquen su co-

operación técnica en actividades para mejorar la aplicación de las normas por el Estado del pabellón. Esas actividades deberían abarcar toda la gama de responsabilidades del Estado del pabellón, de conformidad con los mandatos de las respectivas organizaciones.

53. La Reunión sugirió que se elabore un curso modelo conjunto sobre la aplicación de las normas por el Estado del pabellón, que abarque todas las responsabilidades del Estado del pabellón previstas en los mandatos de los diferentes organismos.

Otros asuntos

54. La Reunión opinó que en esta etapa no era necesario celebrar otra reunión, a menos que futuros acontecimientos así lo justifiquen.

Anexo 5

Examen y aclaración de la función de la “relación auténtica” respecto del deber que incumbe a los Estados del pabellón de ejercer un control eficaz sobre los buques que enarbolan su pabellón, incluidos los pesqueros

Presentación de la Oficina Internacional del Trabajo

Resumen

Sinopsis

Esta presentación contiene las observaciones de la OIT para su consideración por la reunión interinstitucional organizada por la OMI en respuesta a la resolución 58/240 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar (diciembre de 2003) y la resolución 58/14 sobre la pesca sostenible (noviembre de 2003).

Medidas a adoptar

Documentos conexos

Introducción

1. Esta presentación responde a la invitación del Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) a formular observaciones para su consideración por una reunión interinstitucional organizada en respuesta a la resolución 58/240 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar (diciembre de 2003) y la resolución 58/14 (noviembre de 2003) sobre la pesca sostenible, en que la Asamblea invitaba a la OMI y demás organizaciones internacionales competentes a estudiar, examinar y aclarar la función de la “relación auténtica” respecto del deber que incumbe a los Estados del pabellón de ejercer un control eficaz sobre los buques que enarbolan su pabellón, incluidos los pesqueros.
2. El 17 de noviembre de 2004 la Asamblea General también pidió al Secretario General de las Naciones Unidas (resolución 59/24, párr. 41) que le informara sobre el estudio realizado por la OMI, en cooperación con otras organizaciones internacionales competentes, “para que examinaran y aclararan la función de la “relación auténtica” respecto del deber de los Estados del pabellón de ejercer un control efectivo de los buques que enarbolan su pabellón, incluidos los buques pesqueros, y las posibles consecuencias del incumplimiento de los deberes y las obligaciones de los Estados del pabellón establecidos en los instrumentos internacionales aplicables”.
3. Se señala que también en varios otros informes² se ha planteado la preocupación acerca de la “relación auténtica” y su relación con el cumplimiento de las obligaciones del Estado del pabellón. En respuesta a esas y otras expresiones de preocupación, en 2003 se reunió el Grupo Consultivo sobre la Aplicación por el Estado del Pabellón, un grupo interinstitucional de trabajo establecido por el Secretario General de las Naciones Unidas.

4. El Secretario General de las Naciones Unidas informó a la Asamblea General durante su quincuagésimo noveno período de sesiones (A/59/63) acerca de la labor del Grupo Consultivo en respuesta al pedido de que se indicaran los deberes y obligaciones del Estado del pabellón (resolución 58/240). Dicho informe, A/59/63, se ha propuesto como documento básico para los debates de la Reunión Consultiva *ad hoc* celebrada en julio de 2005, además de las contribuciones adicionales que efectuaron los participantes.

5. En consecuencia, esta presentación se refiere a los diversos informes del Grupo Consultivo que figuran en el documento A/59/63 y se destacan expresamente la información y las opiniones previamente presentadas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en la Sección C, párrafos 92 a 136, de ese documento, con respecto a la significación de la aplicación de las normas por el Estado del pabellón para asegurar condiciones dignas de trabajo en el sector marítimo, incluido el trabajo en buques pesqueros. Se señalan en particular las propuestas de “Soluciones, remedios y estrategias” que figuran en los párrafos 135 y 136, en particular la “Declaración General de la Reunión de Expertos sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional” (Ginebra, 6 a 8 de mayo de 2002), que se reproduce en el párrafo 136.

6. Los estudios e informes relativos a la industria del transporte marítimo y al sector pesquero mencionados en la presentación de la OIT al Grupo Consultivo (documento A/59/63) destacan la necesidad de tener en cuenta la naturaleza mundial del transporte marítimo y los crecientes efectos de la globalización sobre el sector pesquero; y, en particular, los problemas reglamentarios que esto plantea para establecer normas que aseguren un trabajo digno, inclusive las condiciones de empleo, la protección social, la seguridad social y el diálogo social.

7. Esta presentación aporta observaciones adicionales sobre las cuestiones que han de considerarse en la Reunión Consultiva *ad hoc* en relación con tres temas principales: observaciones adicionales sobre la función del Estado del pabellón en relación con las normas laborales internacionales para los sectores marítimo y pesquero; la función del requisito de “relación auténtica” en relación con los deberes del Estado del pabellón; y observaciones sobre las consecuencias y posibles respuestas al incumplimiento de sus responsabilidades por parte de un Estado del pabellón.

8. Se tomó nota del informe de la Secretaría de la OMI sobre “El cumplimiento más estricto de las normas y el Estado del pabellón” al Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar (quinta reunión, 7 a 11 de junio de 2004), documento A/AC.259/11), que proponía factores a considerar en un estudio de los medios de fortalecer la aplicación de las normas por el Estado del pabellón dentro del actual marco establecido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convención de 1982), al igual que la iniciativa de la OMI relativa al Plan Voluntario de Auditoría de los Estados Miembros de la OMI y la orientación relativa a las organizaciones reconocidas y las medidas de control por parte del Estado del puerto.

9. Se señaló asimismo la labor de otras organizaciones interesadas, en particular, la labor de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) con respecto a los requisitos de matriculación de buques; los instrumentos de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) relativos a un mejor control por parte del Estado del pabellón de las actividades de buques pesqueros, y los estudios preparados por la Organización de Coopera-

ción y Desarrollo Económicos (OCDE) sobre la mayor transparencia de la propiedad de los buques y la eliminación del transporte marítimo que no satisfaga las normas vigentes.

10. También se tomó nota de las recientes interpretaciones fehacientes de la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 efectuadas por el Tribunal Internacional del Derecho del Mar (TIDM) en relación con los artículos 91 y 94 y la función del requisito de “relación auténtica”³.

Observaciones adicionales sobre la función del Estado del pabellón en relación con las normas laborales internacionales para los sectores marítimo y pesquero

11. Ya en 1920⁴ la OIT comenzó a formular normas internacionales para todos los aspectos de las condiciones de vida de la gente de mar. Esto, necesariamente, abarcó deslindar las responsabilidades de sus miembros respecto de la gente de mar que trabaja en buques registrados en el miembro. A la sazón, el Estado del pabellón debía ser también el Estado de nacionalidad y/o residencia de la gente de mar y del armador.

12. El artículo 5 de la Convención sobre la Alta Mar de 1958 expresó en términos generales la responsabilidad internacional de un Estado de “ejercer efectivamente su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón”. En 1958, la OIT aprobó la Recomendación sobre las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar, 1958 (No. 108) y la Recomendación sobre el enrolamiento de la gente de mar (buques extranjeros), 1958 (No. 107). Esas recomendaciones y los debates en la Conferencia que aprobó la Convención sobre la Alta Mar reflejan la cambiante naturaleza de la industria, inclusive la aparición de Estados que tradicionalmente no participaban en ese sector. Por ejemplo, la Recomendación No. 108, refiriéndose concretamente a la Convención sobre la Alta Mar, señala el hecho de que “las condiciones de trabajo tienen sustanciales repercusiones sobre la seguridad de la vida en el mar” y que “algunos problemas se han puesto especialmente de manifiesto debido al gran volumen de tonelaje registrado en países que hasta ahora no eran considerados como tradicionalmente marítimos”. La Recomendación No. 108 también se refiere expresamente a la importancia del requisito de la “relación auténtica” planteado en la Convención sobre la Alta Mar y exhorta a la puesta en práctica de “todas las obligaciones que entraña la matriculación”, es decir, que se proporcione un adecuado servicio de inspección marina y supervisión para que los buques den cumplimiento a las normas internacionales de seguridad; que se reglamenten las prácticas de contratación de gente de mar; que las condiciones de trabajo se ajusten a las normas “generalmente aceptadas por los países tradicionalmente marítimos”; y que se prevean disposiciones para la libertad de asociación, la repatriación y el examen y la certificación de la competencia de la gente de mar. Esas esferas de actividad del Estado del pabellón, expresadas dentro del marco tripartito de la OIT por la comunidad internacional representada en la OIT en momentos de aprobarse la Convención sobre la Alta Mar, pueden entenderse como ampliación del contenido de las obligaciones del Estado del pabellón con respecto al “ejercicio de efectiva jurisdicción” sobre los buques en cuestiones sociales y administrativas.

13. La seguridad en el mar y las condiciones de trabajo a bordo de los buques están aún más claramente vinculadas en el artículo 94 de la Convención de 1982, en que se reitera en parte la lista de temas indicados en la Recomendación No. 108.

El inciso b) del párrafo 2) del artículo 94 establece, como aspecto de jurisdicción y control efectivos, que cada Estado “ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque”. Los párrafos 3) y 4) del artículo 94 se refieren a medidas concretas a adoptar para garantizar la seguridad en el mar, en particular las mencionadas en el inciso b) del párrafo 3), 94 relativas a la dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables, y el inciso a) del párrafo 4, que establece que todo buque, antes de su matriculación en el registro y con posibilidad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un instructor de buques calificado. El párrafo 5) del mismo artículo 94 esencialmente proporciona las normas a que deben ajustarse esas medidas nacionales, al estipular que el Estado del pabellón deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados y que hará todo lo necesario para asegurar su observancia.

14. Además de la referencia general a la responsabilidad de todo Estado respecto de la efectiva jurisdicción y control de las condiciones laborales y las cuestiones sociales en los buques que enarbolan su pabellón, la Convención de 1982 también prescribe un papel para el Estado del pabellón en relación con varias otras cuestiones pertinentes a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar, inclusive el derecho a afirmar su jurisdicción con respecto a las actuaciones judiciales en el caso de contaminación marina y colusiones fuera de sus aguas territoriales y de procurar la vigencia de la obligación de liberar con prontitud a los buques detenidos y sus tripulaciones, como se estipula en el artículo 73, y de solicitar, o autorizar a otra entidad a que solicite, dicha liberación, con arreglo al artículo 292, en caso de incumplimiento por otro Estado.

15. Desde 1920 la OIT ha aprobado más de 68 instrumentos relativos a las condiciones de trabajo en el sector marítimo, inclusive condiciones en buques de la industria pesquera. Como se indica en el informe del Grupo Consultivo (documento A/59/63, párrs. 99 a 101), dos de esos instrumentos son estratégicamente importantes para lograr un mejor cumplimiento de sus obligaciones por el Estado del pabellón: el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (Convenio No. 147) y el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (Convenio No. 178).

16. El Convenio No. 147 fue el primero que previó medidas de control por parte del Estado del puerto con respecto a las normas previstas en la Convención, inclusive la inspección y posible detención de un barco sobre la base de una denuncia o de pruebas de incumplimiento de las normas de la Convención. Una denuncia puede ser presentada por un miembro de la tripulación o una organización, como un sindicato, o por cualquier otra persona que tenga interés en la seguridad del buque. El Convenio No. 147 prevé que se informe del problema al pertinente Estado del pabellón y, lo que es importante desde la perspectiva de la responsabilidad del Estado del pabellón, una copia del informe puede ser depositada ante el Director General de la OIT.

17. El Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (Convenio No. 178) establece las normas mínimas para un sistema de inspección laboral marítima de un Estado del pabellón. Reconoce que tal vez haya casos en que un buque esté matriculado en los registros de dos países, en cuyo caso las obligaciones incumben al pertinente Estado del pabellón. También incluye un mecanismo para con-

tribuir a una mayor rendición de cuentas por parte del Estado del pabellón dado que, además de los mecanismos regulares de supervisión y presentación de informes a la OIT (como se indica en el párrafo 98 del informe del Grupo Consultivo, documento A/59/63), el Convenio estipula que la autoridad coordinadora central en el Estado del pabellón debe mantener un registro de las inspecciones y publicar un informe anual sobre las actividades de inspección, inclusive una lista de organizaciones que realicen inspecciones en su nombre. Se estipula que los inspectores han de proporcionar una copia del resultado de la inspección a las autoridades del Estado del pabellón, así como al capitán del barco, y además exhibirlo en lugar público a bordo para la información de la gente de mar o la comunicación a sus representantes. La Recomendación sobre el mismo tema especifica que el informe anual debería incluir estadísticas sobre los buques, una lista de la legislación pertinente a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, estadísticas sobre salud ocupacional y estadísticas sobre infracciones a las leyes, así como cualesquiera sanciones o detenciones impuestas a los buques.

18. Como se indica en los párrafos 105 a 109 del documento A/59/63, los instrumentos laborales marítimos de la OIT, en su mayoría, están en vías de consolidación en dos instrumentos integrales, el proyecto de Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el proyecto de Convenio sobre el trabajo en la pesca.

19. La propuesta de Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, se basa en anteriores convenios sobre el trabajo marítimo, pero asigna más claramente a los Estados del pabellón la responsabilidad de todas las cuestiones sociales a bordo de sus buques. Puede considerarse que este Convenio refleja elementos de la Declaración General reproducida en el párrafo 136 del informe del Grupo Consultivo A/59/63. El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, tiene varios objetivos, entre ellos, prevé expresamente un sistema para el efectivo cumplimiento y la aplicación de las condiciones sociales a bordo y para asegurar una situación equitativa con respecto a las condiciones de trabajo en ese sector. Dos características del Convenio sobre el trabajo marítimo 2006, en su texto actual, son al respecto especialmente importantes puesto que avanzan respecto de anteriores convenios sobre el trabajo marítimo de la OIT y establecen un sistema de certificación para el Estado del pabellón con condiciones mínimas especificadas a bordo de los buques⁵. El sistema de certificación se ha diseñado expresamente para funcionar dentro del sistema de control por el Estado del puerto implantado en virtud de diversos memorandos de entendimiento y bien establecido en relación con la seguridad en el buque, la contaminación marina y, más recientemente, en relación con las medidas de seguridad del buque. Por otra parte, el sistema de documentación del trabajo marítimo tiene elementos adicionales que podrían asegurar mejor tanto la aplicación y puesta en práctica por parte del Estado del pabellón como el continuo cumplimiento por el armador de las normas del Convenio. En primer lugar, contiene una cláusula de “trato no más favorable” para las actividades de control en los puertos de los países que son partes en el Convenio. En segundo lugar, requeriría que los armadores, definidos en términos generales, indiquen a cualquier entidad que ejerza las responsabilidades de dichos armadores en virtud del Convenio, que elaboren sus propios criterios para garantizar el continuo cumplimiento de la legislación nacional de aplicación de las normas del Convenio para cada buque en particular. Esto se indica en un documento, la Declaración de cumplimiento de las normas sobre trabajo marítimo, que llevaría a bordo cada buque. Es importante señalar que el Estado del pabellón también debería indicar en esa Declaración los requisitos jurídicos nacionales que ha adoptado a fin de

aplicar las normas del Convenio. La Declaración se adjuntaría a al Certificado y estaría disponible para su inspección en los puertos del extranjero. Este sistema está apoyado por procedimientos de denuncia en virtud de los cuales la gente de mar y otras entidades interesadas pueden plantear una denuncia en un puerto con respecto a una infracción a las normas del Convenio. Este sistema está vinculado al mecanismo de supervisión de la OIT existente, basado en los informes que presentan sus miembros y también los informes de control por el Estado del puerto cuando se efectúan denuncias y detenciones de buques, las cuales se comunican al Director General de la OIT. Una vez que se apruebe el Convenio, se prevé crear una base de datos para el seguimiento de tales comunicaciones. El Convenio también estipula normas de cumplimiento obligatorio relativas al uso de Organizaciones Reconocidas e incluye norma pertinentes a la provisión por los armadores de garantías con fines de repatriación y para asegurar la indemnización en caso de muerte o invalidez a largo plazo de la gente de mar debido a lesiones de trabajo, enfermedad o accidentes.

20. Como se señaló en los párrafos 112 a 115 del informe del Grupo Consultivo A/59/63, se está preparando un proyecto de Convenio sobre el trabajo en el sector de la pesca. Ese proyecto, que fue examinado por la Conferencia Internacional del Trabajo en junio de 2005, tiene un enfoque y preocupaciones similares a la propuesta de Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, aunque fue ajustado para responder a las características particulares del sector pesquero. Incluye una parte concretamente dedicada a lograr el cumplimiento y la puesta en práctica de las normas sobre condiciones de trabajo en los buques pesqueros. Además, estipula que un Estado que ratifique el Convenio “debe ejercer jurisdicción y control efectivos sobre los buques que enarbolan su pabellón, estableciendo un sistema para asegurar el cumplimiento de las normas del Convenio, inclusive, según proceda, inspecciones, presentación de informes, seguimiento, procedimientos para presentar denuncias, sanciones apropiadas y medidas correctivas...”. Ese proyecto prevé un documento que pruebe el cumplimiento con las leyes nacionales para aplicar el Convenio y un sistema de denuncias, así como una cláusula de “trato no más favorable”.

21. La elaboración de un sistema de documentación que combine las medidas de control por el Estado del puerto para buques que no satisfacen las normas internacionales, con el informe a la OIT por parte del Estado del puerto acerca de las respuestas del Estado del pabellón a las infracciones de las normas y las denuncias sobre esas infracciones, así como con los mecanismos normales de la OIT de supervisión, tiene posibilidad de mejorar la obligación de rendir cuentas por parte de los armadores y de los Estados del pabellón, en el ejercicio efectivo de jurisdicción y control sobre los buques. La inclusión de una cláusula de “trato no más favorable” en la propuesta de Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y también posiblemente en un futuro Convenio sobre el trabajo en el sector de la pesca podría, de aprobarse esos instrumentos, contribuir a asegurar una situación equitativa y mejores condiciones de vida y de trabajo en los buques en general y en los barcos pesqueros en particular.

22. Por otra parte, es evidente que el éxito de esos adelantos jurídicos dependerá de obtener tanto la cooperación técnica necesaria para la capacitación, como los recursos para que el personal de control del Estado de puerto ponga en práctica medidas de control, además de la capacitación para los sistemas de inspección del Estado del pabellón, inclusive aplicación de las disposiciones del Convenio sobre trabajo marítimo, 2006, en lo tocante a las Organizaciones Reconocidas, y recursos para es-

tablecer y apoyar una base de datos con fines de supervisión de las denuncias no resueltas y otras actividades de seguimiento.

Observaciones sobre la función del requisito de la “relación auténtica” en relación con los deberes del Estado del pabellón

23. En su dictamen de 1999, en el caso de *M/V “Saiga”* (No. 2), el Tribunal Internacional sobre el Derecho del Mar (párr. 83), refiriéndose al artículo 91 de la Convención de 1982, dictaminó que “el propósito de las disposiciones de la Convención acerca de la necesidad de que exista una relación auténtica entre el buque y el Estado del pabellón es el de asegurar un más efectivo cumplimiento de los deberes del Estado del pabellón y no el de establecer criterios con referencia a los cuales otros Estados podrían cuestionar la validez de la matriculación de buques en el Estado del pabellón”. El Tribunal señaló (en el párrafo 82) que “las medidas que debe adoptar un Estado del pabellón para ejercer jurisdicción efectiva” se indican en los párrafos 2 a 5 del artículo 94. No obstante, como se sugiere en el párrafo 14 *supra* y se refleja en el Cuadro III del informe del Grupo Consultivo A/59/63, la gama de deberes del Estado del pabellón en virtud de la Convención de 1982 es más amplia que las cuestiones mencionadas en el artículo 94, el cual evidentemente no tiene la intención de proporcionar una lista exhaustiva. Por cierto, la especificación más detallada de los deberes del Estado del pabellón mediante, entre otras cosas, los instrumentos internacionales de la OIT y la OMI, proporciona un contenido concreto en lo atinente a los deberes del Estado del pabellón estipulados en el artículo 94.

24. La naturaleza del requisito de la “relación auténtica” ha sido tema de debates jurídicos, políticos y académicos desde su introducción por primera vez en relación con el registro de buques, en 1958. Más tarde, el tema fue retomado en relación con la Convención de 1982 y la formulación del Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de matriculación de los buques, 1986, que trató de introducir el elemento de “cuestiones económicas” (artículo 3) en lo atinente a la “relación auténtica” y las esferas de control por parte del Estado del pabellón indicadas en el párrafo 1 del artículo 94 de la Convención de 1982. Hasta el momento, este último enfoque no ha recibido un apoyo suficiente como para entrar en vigor. Es notable que en el párrafo 65 del caso del *M/V “Saiga”* (No. 2) el Tribunal Internacional del Derecho del Mar haya dictaminado que “la determinación de los criterios y el establecimiento de procedimientos para otorgar y cancelar la nacionalidad a los buques son cuestiones de exclusiva jurisdicción del Estado del pabellón”.

25. Al parecer, obtener el acuerdo internacional sobre el significado preciso del requisito de la “relación auténtica” tal vez no sea el enfoque más fructífero para garantizar una mejor puesta en práctica de las obligaciones del Estado del pabellón. A esta altura, tal vez sea más útil centrarse en un enfoque estratégico para alcanzar el objetivo de la “relación auténtica”, es decir, la mejor aplicación de los criterios existentes y los que están apareciendo, tales como los mencionados en los párrafos 19 y 20 *supra*, a fin de determinar si el Estado del pabellón está, en verdad, dando cumplimiento a sus responsabilidades internacionales de ejercer jurisdicción y control efectivos sobre armadores y buques que enarbolan su bandera. En caso de que el Estado del pabellón no esté dando cumplimiento a sus responsabilidades, debería determinarse la causa de esa infracción y si, por ejemplo, se trata de falta de voluntad o de falta de capacidad, o de ambas, y seguidamente deberían buscarse soluciones, en cooperación con otros organismos y organizaciones de armadores y gente de mar, para abordar esos problemas de manera eficaz.

Observaciones sobre las consecuencias y las posibles respuestas al incumplimiento de sus responsabilidades por parte del Estado del pabellón

26. En alguna medida, el problema de los buques y los armadores que no obran de conformidad con las normas internacionales, puede abordarse mediante un mayor apoyo al régimen de control por parte del Estado del puerto y un mayor desarrollo del régimen de control por el Estado del puerto, particularmente en lo que concierne a las detenciones y al establecimiento de bases de datos y de sistemas de presentación de informes. Ya se han indicado *supra* las novedades en la OIT en cuanto a instrumentos jurídicos sobre trabajo marítimo y pesca, en relación con la documentación y las denuncias para responder esta cuestión a nivel tanto del buque como de la responsabilidad del Estado del pabellón, y tal vez sería útil considerar estrategias adicionales en una escala más amplia.

27. El problema jurídico más arduo atañe a la respuesta internacional efectiva cuando el Estado del pabellón no adopta medidas para imponer sanciones a los armadores, de conformidad con las estipulaciones del derecho internacional, o no responde cuando se detectan problemas en sus buques. En el caso *M/V "Saiga"* (No. 2), párrafo 82, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar dictaminó que el párrafo 6 del artículo 94 proporciona una solución pertinente para los Estados que tengan "motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados". Si ésta fuera la gama completa de posibles respuestas jurídicas internacionales frente al incumplimiento por los Estados del pabellón, podría limitar las oportunidades de desarrollo del derecho del mar dentro del actual marco. Podría ser necesario algún grado de desarrollo de la legislación al respecto.

28. Por otra parte, también es evidente que si se considera la gama completa de deberes del Estado del pabellón previstos en la Convención de 1982, a fin de ejercer efectivamente la jurisdicción es preciso que el buque, los armadores y la gente de mar sean susceptibles de inclusión en la jurisdicción del sistema jurídico nacional del Estado del pabellón, incluida la aplicación de sanciones. Al respecto, se señala que el artículo 228 de la Convención de 1982 también prevé situaciones en que el Estado del pabellón pierde su posibilidad de solicitar que se suspendan los procedimientos jurídicos contra sus buques a causa de la contaminación causada por éstos fuera del mar territorial de otro Estado. El artículo 228 menciona situaciones en que el Estado del pabellón "haya faltado reiteradamente a su obligación de hacer cumplir eficazmente las reglas y estándares internacionales aplicables respecto de las infracciones cometidas por sus buques". Entonces, en algunas circunstancias, el Estado del pabellón puede perder su derecho a la primacía con respecto al ejercicio de jurisdicción sobre su buque.

29. Se podría desarrollar el sistema jurídico a fin de prever las situaciones en que hay suficientes pruebas de que un Estado del pabellón no ha ejercido sus responsabilidades con respecto a los buques que enarbolan su pabellón, pudiendo perder su derecho a ser considerado "Estado del pabellón" con respecto al derecho de control primordial sobre esos buques, en cuestiones distintas de la contaminación marina. Si bien esto tal vez no conduzca a la respuesta extrema de que su pabellón no sea reconocido por otros Estados, podría significar que la comunidad jurídica internacional considerara mecanismos para obligar al cumplimiento de las normas internacionales. Cada vez se aceptan más los vínculos entre seguridad del buque, protección del medio ambiente y condiciones del trabajo en el mar.

30. Aun cuando el Tribunal Internacional del Derecho del Mar dictaminó que los requisitos de matriculación son cuestión de exclusiva jurisdicción del Estado del pabellón, la cuestión de la nacionalidad de un buque puede ser más compleja y, como lo señaló el Tribunal, es una “cuestión fáctica”, que ha de determinarse sobre la base de las pruebas. En el caso *M/V “Saiga”* (No. 2), el Tribunal, en los párrafos 67 y 68, tomó nota de las pruebas aducidas por San Vicente y las Granadinas en apoyo de su afirmación de que en el momento considerado, el buque enarbolaba un pabellón. De manera similar, aun cuando el Tribunal dictaminó que no podía plantearse la ausencia de una “relación auténtica” para cuestionar la nacionalidad de un buque, en ese caso particular también dictaminó que había insuficientes pruebas de que no existía una “relación auténtica”. Se señala que el Tribunal mencionó (en el párrafo 78) las pruebas de la supervisión y el control por el Estado del pabellón sobre sus buques con respecto a las normas internacionales, en la presentación de San Vicente y las Granadinas.

31. También sería posible considerar sugerencias planteadas, por ejemplo, por el estudio de la OCDE sobre transparencia de la propiedad de buques, descrito en el párrafo 187 del informe del Grupo Consultivo (A/59/63), con miras a lograr más uniformidad en lo que atañe a los detalles de procedimiento de matriculación, en contraste con los requisitos de matriculación. Esto complementaría los adelantos en la OMI en relación con los requisitos de información, como las estipulaciones del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias de que los buques deben disponer de un Registro sinóptico continuo (párrafo 3, regla 5, capítulo XI, Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, 2002) según el cual debe haber a bordo un historial de la propiedad y el control de las operaciones del buque. Esa disposición podría ayudar a que los Estados del pabellón determinaran mejor cuáles son los armadores y las operaciones con respecto de los cuales están obligados a ejercer jurisdicción y control, sin agregar cargas administrativas adicionales sustanciales ni para los armadores ni para las administraciones.

32. Esta presentación ha indicado varias estrategias adoptadas por la OIT y otras organizaciones interesadas, las cuales podrían coordinarse para asegurar mejor que los Estados del pabellón den cumplimiento a sus obligaciones y, en consecuencia, podría fortalecerse la “relación auténtica” entre ellos y los buques que enarbolan su pabellón.

Anexo 6

Examen del deber de los Estados del pabellón de ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolen su pabellón, inclusive los barcos pesqueros, de conformidad con los artículos 91 y 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982

Nota de la Secretaría de la OMI

Resumen

Sinopsis Este documento contiene información sobre algunos resultados concretos de la labor de la OMI posiblemente pertinentes a la matriculación de buques.

Medidas a adoptar

Documentos conexos FSI 13/23 y MSC 80/24/Add.1

1. De conformidad con las disposiciones que ya figuraban en los instrumentos de la OMI de cumplimiento obligatorio antes de que entrara en vigor la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, y más tarde, con el marco jurídico para algunos de los derechos y obligaciones del Estado del pabellón, según lo definido en los artículos pertinentes de dicha Convención (artículos 90, 91, 92, 94 y 217), la organización determina y examina exhaustivamente los deberes del Estado del pabellón. Algunos de los requisitos correspondientes podrían ser pertinentes a la matriculación de buques y, por consiguiente, a la consideración de cuestiones relativas a la “relación auténtica”.
2. Recientemente, la organización ha preparado un proyecto de Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (MSC 80/24/Add.1, anexo 9) y el marco y los procedimientos para el Plan Voluntario de Auditoría de los Estados Miembros de la OMI, que se espera sean aprobados este año en la próxima Asamblea. El Código tiene un doble propósito: proporcionar normas de auditoría para el Plan Voluntario de Auditoría y orientar a los Estados Miembros en la aplicación de los instrumentos obligatorios de la OMI.
3. Con respecto a los procedimientos concretos de identificación y verificación de algunos de los elementos sustanciales relativos a la matriculación de buques, la OMI ha elaborado dos planes de numeración: el Plan de número de identificación de buques (resolución A.600(15) y Circular No. 1886/Rev.2) y el Plan de número de identificación único de la compañía y el propietario registrado (resolución MSC.160(78) y Circular No. 2554), que pasaron a ser obligatorios en virtud de las reglas XI-1/3 y 3-1, respectivamente, del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS).
4. El Plan de número de identificación de buques, de la OMI, se relaciona con una identificación única de todos los buques de pasajeros con un arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas y los barcos de carga con un arqueo bruto igual o superior

a 300 toneladas, comprendidos en el Convenio SOLAS. Se basa en la asignación, preferiblemente en ocasión de la botadura, de un número compuesto por siete dígitos, que debe aparecer en todo barco y sus certificados.

5. El Plan de número de identificación único de la compañía y el propietario registrado, de la OMI, se refiere a una identificación única de la compañía y el propietario registrado mediante la asignación de un número compuesto por siete dígitos. Una vez asignado, dicho número debe aparecer en todos los certificados relativos a la explotación del buque, de conformidad con el Código internacional de gestión de la seguridad en relación con todos los buques de pasajeros, inclusive los de alta velocidad, y todos los buques de carga y unidades de perforación junto a la costa con arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas, comprendidos en el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar. También debe aparecer en el registro sinóptico continuo, cuyo propósito es proporcionar un historial a bordo del buque con información relativa a, entre otras cosas, el propietario o propietarios registrados, el nombre del fletador o fletadores del casco solamente y la compañía explotadora, para todos los buques comprendidos en el capítulo I de dicho Convenio.

6. La cuestión de la matriculación de los buques también fue considerada en la resolución A.923(22) de la Asamblea de la OMI sobre medidas para prevenir la matriculación de buques “fantasmas”.

7. Con respecto a las operaciones que se realizan en ocasión de la transferencia del buque a un pabellón diferente, la OMI formuló directrices (MSC/Circ.1140 – MEPC/Circ.424) con el propósito de aumentar la transparencia acerca de la condición del buque en el momento en que se realizan esas operaciones.

8. Además, recientemente se preparó otro proyecto de instrumento de recomendaciones, la Circular MSC/MEPC (FSI 13/23, anexo 13) que complementa las disposiciones obligatorias establecidas en la resolución A.739(18) sobre Directrices para que las Administraciones garanticen la correcta transferencia de las cuestiones relacionadas con la clase entre organizaciones reconocidas. Esos proyectos tienen el propósito de asegurar que la labor realizada por las organizaciones reconocidas para actuar en nombre de la Administración del pabellón sea adecuada, determinando las obligaciones y los mecanismos de presentación de informes por parte de las organizaciones reconocidas ganadoras y perdedoras.

Anexo 7

Actividades pertinentes al fortalecimiento de la jurisdicción del Estado del pabellón realizadas por las organizaciones participantes en la Reunión⁶

A. Organización Marítima Internacional (OMI)

1. El derrame de petróleo del buque *Prestige* en aguas europeas revivió el interés político en el transporte de petróleo y motivó varias iniciativas sobre seguridad sustantiva y del medio ambiente por parte de los Estados miembros de la OMI, a fin de reducir los riesgos de accidentes, así como sus efectos sobre el medio ambiente de los océanos, sobre las comunidades locales, sobre el turismo y sobre las industrias pesqueras. En el último decenio han mejorado sustancialmente las condiciones de seguridad en la industria del transporte de petróleo con respecto al transporte por mar, como resultado de instrumentos y tratados aprobados por la OMI y del reconocimiento de sus responsabilidades por parte de las principales compañías. No obstante, los efectos de un único derrame de petróleo de grandes proporciones pueden ser devastadores. En consecuencia, los miembros de la OMI han adoptado una posición muy firme encaminada a reducir más los riesgos y promover la clara rendición de cuentas por parte de los Estados del pabellón. Su programa de trabajo para alcanzar esos objetivos es ambicioso.

2. El papel de la OMI en relación con el cumplimiento de sus deberes por parte de los Estados del pabellón, de conformidad con el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, debe considerarse preeminente: la OMI tiene un mandato exclusivo de adoptar reglamentaciones sobre seguridad y contra la contaminación aplicables a bordo de los buques. Las reglas técnicas de la OMI, en su mayoría, son de autoejecución; en ese carácter, se las ha redactado para aplicar directamente los principios generales de seguridad y prevención de la contaminación marina que consagra dicha Convención.

3. En el presente documento se sintetizan las principales características del mandato de la OMI, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y, como se convino en la reunión de París, se resumen las principales actividades realizadas para mejorar la eficiencia de la aplicación de las normas por los Estados del pabellón. También se incluye información sobre la cooperación entre la OMI y otras organizaciones del sistema de las Naciones Unidas.

Cumplimiento, según lo dispuesto en las reglamentaciones de la OMI, de los deberes del Estado del pabellón prescritos por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

4. A partir de 1959, la OMI, único organismo especializado del sistema de las Naciones Unidas que se dedica exclusivamente a cuestiones marítimas, ha estado elaborando tratados multilaterales integrales que imponen, principalmente al Estado del pabellón, una amplia gama de medidas técnicas encaminadas a mejorar la seguridad del transporte marítimo y prevenir mejor la contaminación del medio marino causada por los buques. Asimismo, cabe señalar que las medidas de control por parte del Estado del puerto también son objeto de reglamentación en tratados de la OMI

con el propósito de prevenir y corregir las deficiencias en el ejercicio de la jurisdicción del Estado del pabellón.

5. Los más importantes tratados de la OMI son aplicables en todo el mundo por Estados que representan, en su conjunto, entre el 95% y el 99% del tonelaje de la flota mercante mundial.

6. A partir de 1973, la Secretaría de la OMI (a la sazón, Organización Marítima Consultiva Intergubernamental) contribuyó activamente a la labor de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a fin de velar por que la elaboración de instrumentos de la OMI se ajustara a los principios básicos que orientaban la elaboración de la futura Convención. Aun cuando la OMI sólo se menciona explícitamente en uno de los artículos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (artículo 2 del anexo VIII), varias disposiciones de la Convención se refieren a la adopción por “la organización internacional competente” de reglas y normas para el transporte marítimo internacional en cuestiones relativas a la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y la lucha contra la contaminación del medio marino causado por buques y por el vertimiento de desechos.

7. Al respecto, los artículos y disposiciones de la Convención particularmente pertinentes son:

- El párrafo 2) del artículo 21, que se refiere “reglas o normas internacionales generalmente aceptadas” aplicables al “diseño, construcción, dotación o equipo” de buques, en relación con el paso inocente por el mar territorial; el inciso c) del párrafo 6 del artículo 211, que se refiere a las “reglas y estándares internacionales generalmente aceptadas” en lo concerniente a la contaminación causada por buques; los párrafos 1) y 2) del artículo 217 que se refieren a las “reglas y estándares internacionalmente aplicables” en lo tocante a la ejecución por el Estado del pabellón; y los párrafos 3), 4) y 5) del artículo 94, que exige “a los Estados del pabellón” que actúen de conformidad con “los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionalmente generalmente aceptados” que rigen, entre otras cosas, “la construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques”, así como la dotación de los buques y la capacitación de las tripulaciones, “teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables”;
- El párrafo 4 del artículo 21 y el párrafo 2) del artículo 39 y, por extensión, el artículo 54, que se refieren a “reglas o normas internacionales generalmente aceptadas” en relación con la prevención de las colisiones en el mar;
- El inciso a) del párrafo 3) del artículo 22, el párrafo 4) del artículo 41 y el párrafo 3 del artículo 53, que se refieren a “las recomendaciones [o propuestas] de la organización internacional competente” (OMI) en lo concerniente a la designación de vías marítimas y la prescripción de dispositivos de separación del tráfico y su sustitución;
- El artículo 23, que se refiere a los requisitos de documentación y a las medidas especiales de precaución que se hayan establecido en acuerdos internacionales en lo concerniente a buques extranjeros de propulsión nuclear y buques que transportan sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas;

- El artículo 60, y por extensión el artículo 80, que se refieren a “las normas internacionales generalmente aceptadas que haya establecido ... la organización internacional competente” (OMI) para el retiro de instalaciones o estructuras abandonadas o en desuso a fin de garantizar la seguridad de la navegación (párr. 3); las “normas internacionales aplicables” para determinar la anchura de las zonas de seguridad; a las “normas internacionales generalmente aceptadas ... de la organización internacional competente” (OMI) cuando la anchura sea superior a 500 metros (párr. 5); y las “normas internacionales generalmente aceptadas” con respecto a la navegación en la vecindad de islas artificiales, instalaciones, estructuras y zonas de seguridad (párr. 6);
- Los párrafos 3), 4) y 5) del artículo 94, que reglamentan los deberes del Estado del pabellón, el párrafo 2) del artículo 39 relativo a las obligaciones de los buques durante el paso en tránsito, y por extensión, el artículo 54, que se refieren a los “reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados” para la seguridad en el mar y para la prevención, reducción y control de la contaminación causada por buques;
- Los párrafos 4) y 6) del artículo 210, que se refieren a “reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados” para prevenir, reducir y controlar la contaminación por vertimiento; y el párrafo 1) del artículo 216, que se refiere a la ejecución de “reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o en una conferencia diplomática”;
- El artículo 211 trata de las “reglas y estándares de carácter internacional” establecidos por “los Estados, actuando por conducto de la organización internacional competente” (párr. 1) y las “reglas y estándares internacionales generalmente aceptados que se hayan establecido por conducto de la organización internacional competente” (párrs. 2 y 5) para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques; mientras que los párrafos 1) y 2) del artículo 17, los párrafos 1) y 3) del artículo 218 y los párrafos 1), 2) y 3) del artículo 220, relativos a la aplicación por el Estado del pabellón de disposiciones contra la contaminación, se refieren a “las reglas y estándares internacionales aplicables”. El párrafo 3 del artículo 217 y el párrafo 1) del artículo 226 se refieren a los certificados (registros y otros documentos) con arreglo a “reglas y estándares internacionales” relativos al control de la contaminación;
- El inciso a) del párrafo 6) del artículo 211, relativo a la contaminación causada por buques, se refiere a “las reglas y estándares o prácticas de navegación internacionales que, por conducto de la organización [internacional competente (OMI)], se hayan hecho aplicables a las áreas especiales”;
- El párrafo 7) del artículo 211 estipula que las “reglas y estándares internacionales” deberían comprender, en particular, lo relativo a la pronta notificación a los Estados ribereños cuyo litoral o intereses conexos puedan resultar afectados por incidentes, incluidos accidentes marítimos, que ocasionen o puedan ocasionar descargas; y
- El artículo 219 y el inciso c) del párrafo 1) del artículo 226 se refieren a “reglas y estándares internacionales aplicables” en materia de navegabilidad de los buques, mientras que el párrafo 5) del artículo 94 se refiere a “los reglamentos,

procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados” que rigen la navegabilidad de los buques.

8. Las obligaciones básicas impuestas a los Estados del pabellón figuran en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el cual estipula que el Estado del pabellón tomará las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar de conformidad con “los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados” (párrs. 3), 4) y 5) del artículo 94). Varios instrumentos de la OMI sobre seguridad tienen disposiciones también encaminadas a prevenir y controlar los riesgos de contaminación creados por accidentes marítimos que involucren a buques. En esas disposiciones, la gestión de los riesgos de contaminación y la gestión de la seguridad están relacionadas entre sí. Otros instrumentos de la OMI reglamentan exclusivamente las medidas contra la contaminación, independientemente de si la introducción de sustancias contaminantes en el mar es resultado de un accidente en que participe un buque o de descargas operacionales de los buques. Esos instrumentos son comprobadamente eficaces para la aplicación del artículo 217 de la Convención, que prevé las obligaciones básicas impuestas al Estado del pabellón para asegurar que sus buques cumplan con las reglamentaciones y estándares internacionales establecidos por conducto de la organización internacional competente o por una conferencia diplomática general.

9. Los más importantes y más ampliamente tratados sobre seguridad contra la contaminación que aplica la OMI, en que se prevén medidas para velar por el eficaz cumplimiento de las obligaciones de seguridad y contra la contaminación del transporte marítimo son los siguientes:

- Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS 74) y Protocolos de 1978 y 1988 al respecto;
- Convención Internacional sobre líneas de carga, 1966 (LOAD LINES 1966) y Protocolo de 1988 al respecto;
- Convenio Internacional sobre arqueo de buques, 1969 (TONNAGE 1969);
- Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (COLREG 1972);
- Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (STCW 1978);
- Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (SAR 1979);
- Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación Causada por Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 al respecto (MARPOL 73/78);
- Convenio Internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (AFS) (aún no entró en vigor); y
- Convenio Internacional para el control y la gestión del agua y de lastre los sedimentos de los buques, 2004 (BWM) (aún no entró en vigor).

Plan Voluntario de Auditoría de los Estados Miembros

10. El ejercicio de la jurisdicción del Estado del pabellón sobre cuestiones técnicas relativas a la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación marina

queda comprendido en el mandato de la OMI. Desde la iniciación de sus actividades, la OMI ha reafirmado continuamente su mandato al respecto mediante la preparación de tratados y la formulación de iniciativas conducentes al fortalecimiento de la aplicación de las normas por el Estado del pabellón, a punto tal que casi todas las reglas y reglamentaciones técnicas aplicables a bordo de buques de navegación comercial en todo el mundo son obligatorias y de autoejecución, de conformidad con las disposiciones de tratados y códigos de la OMI.

11. En la 24ª reunión de la Asamblea de la OMI, celebrada del 21 de noviembre al 2 de diciembre de 2005, se aprobó la resolución A.974(24) sobre Marco y Procedimientos de un Plan Voluntario de Auditoría, para lograr una aplicación mundial armonizada y coherente de las reglas y estándares de la OMI relativos a seguridad y lucha contra la contaminación. El Plan aborda cuestiones como la promulgación de legislación apropiada para aplicar los instrumentos de la OMI en que ese Estado es parte; la administración y vigilancia del cumplimiento de la legislación y la reglamentación aplicables a un Estado miembro; la delegación de autoridad en lo concerniente a la aplicación de los requisitos de convenios; y el mecanismo de control y seguimiento de los procedimientos de encuesta y certificación del Estado miembro y de sus organizaciones reconocidas.

12. Será útil determinar en qué aspecto las actividades de fomento de la capacidad tendrán mayores efectos y esto también posibilitará que las medidas apropiadas estén focalizadas con mucha mayor precisión. Los Estados miembros que se presentan voluntariamente para ser auditados recibirán una valiosa retroinformación y, en una escala mayor, se podría proporcionar a todos los Estados miembros las lecciones genéricas extraídas del conjunto de las operaciones de auditoría, de modo de compartir los beneficios. Los procedimientos reglamentarios en la OMI también pueden beneficiarse con esta experiencia de aprendizaje.

13. Además del marco y los procedimientos para el Plan Voluntario de Auditoría, la Asamblea aprobó la resolución A.973(24) sobre el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, que proporcionará las normas de auditoría. Otra resolución (A.975(24)) sobre Futuro desarrollo del Plan Voluntario de Auditoría de los Estados Miembros de la OMI pide a los dos principales órganos deliberativos de la OMI, el Comité de Seguridad Marítima (MSC) y el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) que examinen la futura viabilidad de incluir, dentro del alcance del Plan Voluntario de Auditoría, cuestiones relativas a la seguridad marítima y otras funciones que actualmente no están cubiertas y también que señale cualesquiera repercusiones de ampliar el ámbito del Plan Voluntario de Auditoría. Se pide al Consejo de la OMI que elabore disposiciones adecuadas para la posible futura inclusión en el Plan Voluntario de Auditoría de otras cuestiones (relativas a seguridad, protección del medio ambiente y protección), tomando en cuenta la experiencia recogida al poner en práctica el Plan.

14. La aplicación de las disposiciones de la OMI sobre seguridad y contra la contaminación se ha fortalecido con la incorporación en el Convenio SOLAS del Código internacional de gestión de la seguridad (ISM), en virtud del cual las compañías que explotan buques están sujetas a un sistema de gestión de la seguridad bajo el control de la administración del Estado del pabellón.

Labor de la OMI en el fortalecimiento de la jurisdicción del Estado del pabellón para la aplicación de los convenios de la OMI

15. Como resultado de la aplicación en todo el mundo de las reglamentaciones de la OMI, a lo largo de los decenios ha disminuido pronunciadamente la tasa de siniestros correspondiente a todos los tipos de buques mercantes. En lo concerniente a tasas medias anuales de pérdidas por millones de horas de riesgo en vuelos o viajes, la tasa de pérdidas en las aeronaves comerciales es el triple de la correspondiente a los barcos mercantes y, desde 1988, la tasa de pérdida de estos últimos por cada 1.000 unidades en situación de riesgo ha sido sistemáticamente inferior a la correspondiente a los aviones comerciales.

16. La respuesta de la OMI a los accidentes graves ha sido rápida y decisiva, y su actual política, que prevé los problemas y adopta medidas para abordarlos, en lugar de reaccionar frente a las situaciones creadas, ha establecido una infraestructura reglamentaria que abarca todos los aspectos, desde medidas para prevenir siniestros y pérdidas y minimizar los daños al medio ambiente, pasando por medidas para velar por una respuesta eficaz cuando ocurren accidentes, hasta actividades que crearon regímenes de indemnización para que las víctimas inocentes de la contaminación y de otros percances reciban una compensación adecuada.

17. En 1992, la OMI se estableció el Subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento (FSI), después de que tanto el Comité de Seguridad Marítima (MSC) como el Comité de Protección del Medio Ambiente Marino (MEPC), poco después de accidentes como los de los buques *Herald of Free Enterprise*, *Scandinavian Star*, *Doña Paz* y *Exxon Valdez*, reconocieron la urgente necesidad de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación marina mediante una aplicación más estricta y más uniforme de las reglamentaciones existentes. Los incidentes como los de los buques *Erika* y *Prestige* han reforzado la importancia de las actividades del Subcomité. Su objetivo primordial es determinar las medidas necesarias para garantizar una aplicación mundial eficaz y sistemática de las reglamentaciones de la OMI, teniendo en cuenta las dificultades especiales con que tropiezan los países en desarrollo. Hubo acuerdo en que la eficacia de los instrumentos de la OMI para la seguridad y la prevención de la contaminación depende principalmente de la aplicación y la vigilancia del cumplimiento de sus estipulaciones por los Estados partes, y que muchos de ellos han tropezado con dificultades para cumplir cabalmente con las disposiciones de los instrumentos.

18. A fin de dar cumplimiento a su objetivo principal, se asignó el Subcomité el siguiente mandato:

19. Bajo las instrucciones directas del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Protección del Medio Ambiente, el Subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento, al considerar la aplicación y la vigilancia del cumplimiento eficaz y sistemático de los instrumentos de la OMI relativos a la seguridad y la protección del medio ambiente marino, considerará cuestiones relativas a los temas indicados a continuación, inclusive la formulación de las enmiendas necesarias de los convenios pertinentes y otros instrumentos de cumplimiento obligatorio y no obligatorio, así como la preparación de nuevos instrumentos, directrices y recomendaciones, de carácter obligatorio y no obligatorio, para su consideración por los Comités, según proceda:

1. examen integral de los derechos y obligaciones de los Estados dimanados de los instrumentos de tratados de la OMI;

2. diagnóstico de la situación, seguimiento y revisión del actual nivel de aplicación de los instrumentos de la OMI por los Estados del pabellón, los Estados del puerto y los Estados ribereños, así como por los países que capacitan y certifican a oficiales y tripulaciones, con miras a detectar temas en que los Estados tal vez tengan dificultades para la cabal aplicación de dichos instrumentos;

3. determinación de las causas de las dificultades señaladas en .2 *supra*, tomando en cuenta cualesquiera datos pertinentes recopilados mediante, entre otras cosas, el diagnóstico del desempeño, la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y el análisis a fondo de las actividades de control por el Estado del puerto, prestando particular atención a las dificultades con que tropiezan los países en desarrollo;

4. consideración de las propuestas de asistencia a los Estados para que apliquen y den cumplimiento a los instrumentos de la OMI, estas propuestas podrían ser llevadas a la práctica o bien por los Estados, o bien por la organización, de manera armonizada y coordinada, y podrían incluir la elaboración de las enmiendas necesarias a las convenciones y otros instrumentos obligatorios y no obligatorios pertinentes, así como la preparación de nuevos instrumentos, directrices y recomendaciones, de carácter obligatorio y no obligatorio, para su consideración por los Comités, según proceda;

5. elaboración y mantenimiento de un sistema para el análisis de las investigaciones de siniestros e incidentes marítimos, con miras a establecer un mecanismo eficaz e integral de base científica para detectar las tendencias y apoyar la elaboración de normas por la OMI;

6. revisión de los estándares de la OMI sobre seguridad y protección marítima y protección del medio ambiente marino, con miras a mantener guías actualizadas y armonizadas sobre requisitos de reconocimiento de las condiciones reinantes y certificación;

7. preparación y mantenimiento de un marco que promueva la armonización y la coordinación mundiales de las actividades de control por el Estado del puerto; y

8. consideración y puesta en práctica de cualesquiera recomendaciones o instrucciones de los órganos de la OMI en relación con la labor del Subcomité.

20. A partir de su creación, el Subcomité ha dado paulatinamente cumplimiento a su mandato y preparado importantes directrices y recomendaciones, algunas de las cuales fueron aprobadas como resoluciones por la Asamblea de la OMI, por el MSC o por el MEPC; otras se han reflejado en circulares. Las resoluciones aprobadas como resultado de la labor del Subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento son:

- A.739(18) sobre Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúan en nombre de la Administración;
- A.740(18) sobre Directrices provisionales para ayudar a los Estados de abanderamiento;

- A.741(18) sobre el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad) (ISM);
- A.742(18) sobre Procedimientos para la supervisión de las prescripciones operacionales relacionadas con la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación;
- A.787(19) sobre Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto;
- A.788(19) sobre Directrices para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad por las Administraciones (código ISM);
- A.789(19) sobre Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la Administración;
- A.847(20) sobre Directrices para prestar asistencia a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI;
- A.848(20) sobre Implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM);
- A.849(20) sobre el Código para la investigación de los siniestros y sucesos marinos;
- A.881(21) sobre Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento;
- A.882(21) sobre Enmiendas de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19));
- A.884(21) sobre Enmiendas al Código para la investigación de los siniestros y sucesos marítimos (resolución A.849(20));
- A.912(22) sobre Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento;
- A.914(22) sobre Medidas para reforzar la implantación por el Estado de abanderamiento;
- A.948(23) sobre Directrices de reconocimiento revisadas del Sistema armonizado de reconocimiento y certificación; y
- A.973(24) sobre el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, con estándares para el Plan Voluntario de Auditoría de los Estados Miembros de la OMI (revoca la resolución A.847(20)).

21. Como resultado de la labor del Subcomité, el Comité de Seguridad Marítima aprobó recientemente las siguientes resoluciones:

- MSC.160(78) sobre la Adopción del Plan de número de identificación único de la compañía y el propietario registrado; y
- MSC.208(81) sobre la Aprobación de enmiendas a las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúan en nombre de la Administración (resolución A.739(18), en lo concerniente a la cuestión del uso de topógrafos exclusivos.

22. Las circulares del MSC y el MEPC producidas como resultado de la labor del Subcomité son:

- MSC/Circ.620 sobre Enmiendas a la resolución A.466(XII) sobre procedimientos para la supervisión de los buques;
- MSC/Circ.630 sobre Procedimientos para la supervisión de los buques – Información sobre servicios de inspección disponibles;
- MSC/Circ.710-MEPC/Circ.307 sobre un modelo de acuerdo para la autorización de organizaciones que actúan en nombre de la Administración;
- MSC/Circ.753 sobre un informe relativo a buques pesqueros y estadísticas sobre pescadores;
- MSC/Circ.772-MEPC/Circ.319 sobre directrices para la elaboración y aprobación de requisitos de presentación de informes en instrumentos e informes no obligatorios;
- MSC/Circ.788 sobre autorización de organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la Administraciones;
- MEPC/Circ.325-MSC/Circ.802 sobre suministro de información preliminar relativa a siniestros graves y muy graves por los centros coordinadores de salvamentos previstos en MEPC/Circ.332;
- MSC/Circ.953-MEPC/Circ.372 sobre informes de siniestros e incidentes marinos – Revisión de procedimientos armonizados de presentación de informes – Informes requeridos por la regla I/21 del Convenio SOLAS y los artículos 8 y 12 de MARPOL 73/78;
- MSC/Cir.889-MEPC/Circ. sobre autoevaluación de la actuación del Estado de abanderamiento;
- MSC/Cir.890-MEPC/Circ.354 sobre Directrices provisionales para la supervisión por el Estado rector del puerto relacionada con el Código de Gestión de la Seguridad Marítima;
- MSC/Cir.1052-MEPC.6/Circ.8 sobre puntos de contacto nacionales para la seguridad y la prevención de la contaminación;
- MSC/Cir.954-MEPC/Circ.373 sobre autoevaluación de la actuación del Estado de abanderamiento: criterios e indicadores de la actuación;
- MSC/Cir.955 sobre prestación de servicios para los dispositivos de salvamento y los equipos de radiocomunicaciones con arreglo al sistema armonizado de reconocimiento y certificación (HSSC);
- MSC/Circ.956 sobre directrices para las inspecciones fuera de programa de buques de pasajeros con autotransbordo por los Estados de abanderamiento;
- MSC/Circ.1010-MEPC/Circ.382 sobre comunicación de información acerca de la autorización de organizaciones reconocidas;
- MSC/Circ.1011-MEPC/Circ.383 sobre medidas encaminadas a mejorar los procedimientos de supervisión del Estado rector del puerto con miras a establecer un mecanismo para un diálogo oportuno y constructivo entre los Estados de abanderamiento y los Estados rectores del puerto sobre las intervenciones

de control de estos últimos, mediante mejores canales de comunicación entre unos y otros Estados;

- MSC/Circ.1058-MEPC/Circ.400 sobre directrices provisionales para ayudar a los Estados de abanderamiento y otros Estados que tengan un interés sustancial en el caso, a establecer y mantener un marco eficaz de consulta y cooperación en las investigaciones de los siniestros marinos;
- MSC/Circ.8891140-MEPC/Circ.424 sobre transferencia de buques entre Estados;
- MSC-MEPC.5/Circ.2 sobre Directrices para que las Administraciones garanticen la correcta transferencia de las cuestiones relacionadas con la clase entre organizaciones reconocidas; y
- MSSC-MEPC.6/Circ.2 sobre puntos de contacto nacionales responsables de la seguridad y la prevención de la contaminación.

Examen y análisis de datos relativos a los accidentes y el control por el Estado del puerto

23. El Subcomité es el órgano encargado del plan de examen y análisis de los datos sobre accidentes y control por el Estado del puerto. Al respecto, la Asamblea convino en otorgar condición de organización intergubernamental a ocho regímenes de control por el Estado del puerto, de modo que las actividades de control por el Estado del puerto podrían armonizarse y coordinarse más a fondo, en un espíritu de mayor cooperación entre los Estados del puerto y los Estados del pabellón. En apoyo de esta labor, así como de la labor de otros órganos de la OMI, la organización ha elaborado el Sistema Mundial Integrado de Información (GISIS) que consta de varias bases de datos integradas incorporadas en la Internet, seis módulos de las cuales ya están disponibles para el público, es decir, los correspondientes a: Código de seguridad ISPS; Accidentes; organizaciones reconocidas; sistema de diagnóstico de las condiciones (para buques cisterna de casco único); servicios de recepción portuarios; y actos de piratería y robo a mano armada contra buques. El sistema posibilita que los Estados miembros ingresen datos directamente a fin de cumplir con los requisitos de presentación de informes que figuran en instrumentos internacionales.

Seguridad de buques pesqueros y pescadores

24. Tomando en cuenta la muy inquietante situación de seguridad de los buques pesqueros y los pescadores, en ausencia de instrumentos internacionales en vigor, el Subcomité está impulsando la cooperación entre la OMI y la FAO sobre la cuestión de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y, al respecto, se ha previsto para el año próximo la segunda reunión del Grupo Mixto de Trabajo, durante la cual se tratará de asegurar que entren en vigor a la brevedad el Protocolo de Torremolinos y la Convención sobre la seguridad de los buques pesqueros.

B. Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO)

Introducción

25. La labor de la FAO se centra en los buques pesqueros y sus operaciones, y en la promoción de pesca responsable; también, en alentar a que los Estados del pabellón velen por un eficaz control de sus buques pesqueros, y en la adopción de medidas para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU). Con estos fines, se realizaron diversas acciones y en 2004-2005 se convocaron, bajo los auspicios de la FAO, numerosos foros mundiales, regionales y nacionales, tanto programados como ocasionales. Estas acciones abarcaron el seguimiento y la promoción de la eficaz aplicación del Código de Conducta para la Pesca Responsable (el Código), directrices técnicas conexas y los Planes de Acción Internacionales, particularmente el Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Entre esos foros, el más notable fue la Reunión Ministerial de la FAO celebrada el 12 de marzo de 2005 en que se aprobó la Declaración de Roma sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, 2005⁷.

El Acuerdo de 1993 para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar (Acuerdo de Cumplimiento)

26. De conformidad con el artículo III.3 del Acuerdo de Cumplimiento, las acciones que realicen los Estados del pabellón para asegurar el cumplimiento de las normas internacionales de conservación y gestión pueden incluir que el Estado del pabellón se niegue a permitir que un buque pesquero pesque en la alta mar si, tomando en cuenta los vínculos que el Estado tiene con el buque, considera que no estará en condiciones de ejercer un control efectivo sobre dicho buque ni de dar cumplimiento a las responsabilidades que incumben a los Estados del pabellón en virtud del Acuerdo de Cumplimiento. Este Acuerdo deja librado a las partes el determinar qué tipo de vínculo debe tener el buque pesquero en alta mar con el Estado del pabellón. Al respecto, no se han ampliado los criterios de la “relación auténtica” mencionada en el artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.

27. La referencia a “relaciones” en el artículo III.3 del Acuerdo, considerado en el marco del ejercicio efectivo del control por el Estado del pabellón sirvió de base desde 1993 a gran parte de la labor de la FAO sobre aplicación de las normas por el Estado del pabellón. Al respecto, la FAO alienta al Estado del pabellón a que examine cómo utilizar sus diversas relaciones con el buque pesquero y promover diferentes maneras en que el Estado del pabellón puede ejercer control efectivo sobre sus buques para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

28. Dado que el Acuerdo de Cumplimiento es parte integrante del Código, muchas de las acciones adoptadas por la FAO y sus miembros en 2004 y 2005 para la aplicación del Acuerdo de Cumplimiento consistieron en acciones más amplias para la aplicación del Código y los planes de acción internacionales conexas, como se indica a continuación. Por otra parte, algunas iniciativas concretas directamente relacionadas con la aplicación del Acuerdo de Cumplimiento fueron:

- Mantenimiento en el Departamento de Pesca de la FAO de un registro de los buques pesqueros que pescan en alta mar (en curso) y examen de los medios de mejorar este registro. Una cuestión conexas es la recomendación del Comité de Pesca de la FAO (COFI) en su 26° período de sesiones sobre establecer dentro de la FAO un registro mundial de buques pesqueros;
- Provisión de asistencia a los Estados miembros para que elaboren marcos legislativos nacionales a fin de aplicar el Acuerdo de Cumplimiento;
- Colaboración con aliados en la convocación de un taller mundial de capacitación en la aplicación obligatoria de las normas y en la provisión de información sobre seguimiento, control y vigilancia (MCS), inclusive sistemas de seguimiento de buques (VMS) en talleres regionales; y
- Documentos, estudios e informes publicados en relación con el mejor cumplimiento de sus responsabilidades por los Estados del pabellón.

El Código de Conducta de la FAO para la Pesca Responsable

29. El Código sigue siendo uno de los más populares entre los instrumentos internacionales actuales relativos a la pesca, debido principalmente a que es utilizado como elemento de referencia por los Estados y las organizaciones regionales de gestión de la pesca (RFMO) para formular políticas, estrategias y reglamentaciones relativas a la pesca responsable.

30. El artículo 4 del Código establece, entre otras cosas, que la FAO informará al Comité de Pesca con respecto a la aplicación del Código. El cuarto informe sobre la aplicación del Código, presentado a al Comité de Pesca en su 26° período de sesiones, celebrado en 2005, indicó que la FAO apoya plenamente la efectiva aplicación del Código, que esta actividad ocupa un lugar prominente en el programa de trabajo sobre pesca y abarca todos los aspectos de ésta.

31. Las principales actividades de la FAO para la aplicación del Código que pueden considerarse más directamente relacionadas con la aplicación de las normas por el Estado del pabellón son:

- La celebración de consultas técnicas y de expertos sobre registros abiertos, pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, formatos y procedimientos de datos para seguimiento, control y vigilancia, y capacidad de las flotas; y
- La realización de talleres nacionales y subregionales sobre los planes de acción internacionales, en particular el seguimiento de buques en aplicación del Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

32. Cabe señalar que muchas actividades relativas al Código están asociadas con la aplicación del IPOA-IUU, inclusive mediante el uso de las Directrices técnicas sobre la aplicación del Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Además, se realizaron talleres nacionales y subregionales sobre dicho Plan para ayudar a los Estados a formular sus planes de acción nacionales con el propósito de prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Las Consultas de la FAO y las iniciativas regionales y nacionales con estos fines se analizan en la sección siguiente.

Los Planes de Acción Internacionales y el Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada

33. A solicitud del COFI en su 26º período de sesiones, se celebraron varias consultas con el propósito, entre otros, de fortalecer más la aplicación del Código y los Planes de Acción Internacionales. De pertinencia general para la aplicación de dichos planes es la Consulta Técnica para examinar el progreso y promover la plena aplicación del Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IPOA-IUU) y el Plan de Acción Internacional para la gestión de la capacidad de pesca (IPOA-Capacidad) celebrada en junio de 2004. En la Consulta se sugirieron varias acciones para promover una aplicación más amplia del IPOA-IUU y del IPOA-Capacidad. Al concluir su labor, la Consulta aprobó un conjunto de recomendaciones muy centradas en la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

34. Del 25 al 27 de octubre de 2004 se celebró en Bergen (Noruega) una importante Consulta relativa a la aplicación de las normas por el Estado del pabellón, la Consulta de Expertos sobre formatos de datos y procedimientos de seguimiento, control y vigilancia (MCS). La Consulta se convocó con miras a facilitar la aplicación del IPOA-IUU y se centró en la armonización de los formatos de datos para la información sobre MCS intercambiada internacionalmente. Los documentos de antecedentes para la Consulta abarcaron diversos temas, entre ellos: procedimientos de presentación de informes sobre sistemas de seguimiento de buques; licencias y permisos de pesca; intercambio de certificados de captura y documentos comerciales; libros de bitácora electrónica para la pesca; progreso efectuado por el Grupo Coordinador del Trabajo sobre Estadísticas Pesqueras (CWP) y uso del Código de Aranceles Aduaneros y sus vínculos con la posibilidad de seguir la pista y del etiquetado ecológico. Después de las presentaciones, el debate culminó con la adopción de varias recomendaciones para una armonización más eficaz y el intercambio de información sobre control, seguimiento y vigilancia. Se destacó que una vía para lograr formatos de datos normalizados sería basarse en conjuntos de datos existentes y a crear por el Grupo Coordinador del Trabajo sobre Estadísticas pesqueras. En la Consulta se recomendó, entre otras cosas, alentar el control, la vigilancia y el seguimiento a fin de establecer procesos oficiales de propuesta de estándares y formatos para el intercambio de datos sobre control, seguimiento y vigilancia, en particular cuando dichos datos no han sido objeto de anteriores recomendaciones del Grupo Coordinador del Trabajo. En la Consulta se recomendó que dicho Grupo considerara la posibilidad de adoptar el Formato del Atlántico Norte como modelo del estándar para intercambio de múltiples datos y comunicaciones sobre control, seguimiento y vigilancia. Además, el Grupo Coordinador del Trabajo, conjuntamente con las organizaciones regionales de coordinación de la pesca y otros interesados directos, debería proseguir sus acciones para estandarizar los códigos y formatos sobre el terreno para las bases de datos de los buques. Otras recomendaciones se referían al uso del Código de las Naciones Unidas para Localización del Comercio y los Transportes (UN-LOCODE) para especificar ubicaciones, la introducción de códigos estandarizados para la comunicación de información sobre autorizaciones de pesca otorgadas a buques y la necesidad de especificar códigos para el intercambio de información sobre infracciones definidas.

35. Otra Consulta complementaria acerca de la aplicación de las normas por el Estado del pabellón es la Consulta Técnica para el examen de las medidas del Estado del puerto a fin de combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, que se

celebró en Roma en agosto y septiembre de 2004. La Consulta abordó cuestiones relativas al papel del Estado del puerto a fin de combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y abordar los principios y directrices para el establecimiento de memorandos regionales sobre medidas del Estado del puerto encaminadas a prevenir, desalentar y eliminar dicha pesca. La Consulta aprobó un Modelo de Plan de medidas del Estado del puerto para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (Plan Modelo). La Consulta también apoyó el establecimiento de un programa de asistencia a fin de promover la aplicación por los Estados del puerto de medidas a fin de combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y apoyó el establecimiento de una base de datos relativos a las medidas pertinentes a adoptar por el Estado del puerto.

36. Una reunión más pertinente a la aplicación de las normas por el Estado del pabellón fue la Consulta de Expertos sobre buques pesqueros que operan con registros abiertos y sus efectos sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, que se celebró en el *Southeast Fisheries Science Center, National Marine Fisheries Service, National Oceanic and Atmospheric Administration* en Miami (Florida) (Estados Unidos de América) del 23 al 25 de septiembre de 2003. La Consulta de Expertos fue convocada por conducto del Programa del Código de Pesca de la FAO, con miras a facilitar la aplicación del IPOA-IUU. La Consulta se centró en los efectos de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada sobre los recursos pesqueros mundiales y en las lecciones que pueden extraerse de la experiencia de los Estados del pabellón que ya han aplicado estrictas medidas de control sobre las actividades de sus buques pesqueros. Los documentos de antecedentes para la Consulta abarcaron diversos temas, entre ellos: evaluación mundial de la magnitud de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; buques pesqueros que operan en virtud de registros abiertos y ejercicio de la responsabilidad del Estado del pabellón; normas relativas a la responsabilidad del Estado del pabellón respecto de los buques pesqueros que figuran en recientes instrumentos internacionales y la Red Internacional para la cooperación y coordinación de actividades de seguimiento, control y vigilancia relativas a la pesca (Red MCS Internacional). Además, varios expertos procedentes de países escogidos de registro abierto (Islas Cook, Chipre y Panamá) presentaron estudios de casos. El debate celebrado después de las presentaciones condujo a la aprobación de varias recomendaciones para una más eficaz aplicación por el Estado del pabellón de medidas de control de barcos pesqueros, particularmente los que operan en el marco de registros abiertos, como medio de reducir la incidencia de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

37. En su 26º período de sesiones, el COFI, como complemento de las actividades de la FAO, hizo suyos los informes y recomendaciones de las Consultas mencionadas *supra* y convino en que deberían realizarse tareas de seguimiento⁸.

38. Otra iniciativa de la FAO directamente vinculada con la aplicación de las normas por el Estado del pabellón es una serie de cuatro talleres regionales sobre sistemas de seguimiento de buques realizados, respectivamente, en el Océano Índico sudoccidental, Centroamérica, el Caribe y el Asia sudoriental. Los talleres fueron organizados y realizados sucesivamente desde septiembre de 2003 hasta octubre de 2004 por el Servicio de Tecnología Pesquera de la FAO (FIIT) y el Programa del Código de Pesca. Dichos talleres prolongaron la serie comenzada en octubre de 2002 con el taller relativo a sectores del África occidental. Todos los talleres tuvieron el propósito de promover el uso de sistemas de seguimiento de los buques como instrumento adicional para la gestión de las pesquerías, a nivel tanto nacional como

de cooperación con órganos regionales que se ocupan de la pesca. Son un aspecto del conjunto más amplio de actividades de la FAO para la puesta en práctica del IPOA-IUU.

39. Un acontecimiento importante en 2005 fue la aprobación el 12 de marzo por la Reunión Ministerial de la FAO de la Declaración de Roma sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en la cual, entre otras cosas, se reafirma el compromiso de afianzar la gestión responsable y eficaz de las pesquerías a fin de prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y fortalecer y mejorar el seguimiento, el control y la vigilancia, y, según proceda, establecer programas al respecto, inclusive sistemas de seguimiento de buques. La Declaración de Roma se anexa al final del presente informe.

Directrices técnicas de la FAO sobre la pesca responsable

40. En 2004 y 2005 se publicaron varias directrices técnicas de la FAO en apoyo de la aplicación del Código. Esas directrices no se relacionan directamente con la aplicación de las normas por el Estado del pabellón, pero son pertinentes a algunos aspectos de las medidas de gestión establecidas de conformidad con esas directrices, que pueden ser de cumplimiento obligatorio por las embarcaciones pesqueras.

41. Las directrices técnicas de la FAO pertinentes de reciente publicación son:

- Directrices Técnicas para el rotulado ecológico de peces y productos de la pesca (*Guidelines for the Ecolabelling of Fish and Fishery Products from Marine Capture Fisheries*). Rome/Roma, FAO. 2005. 90 págs.
- Directrices Técnicas sobre la mayor contribución de la pesca en pequeña escala a la mitigación de la pobreza y la seguridad alimentaria (*Increasing the Contribution of Small-scale Fisheries to Poverty Alleviation and Food Security. FAO Technical Guidelines for Responsible Fisheries*. No. 10). Roma, FAO. 79 págs.; y
- Directrices Técnicas sobre el enfoque de la pesca basado en ecosistema (*The Ecosystem Approach to Fisheries. FAO Technical Guidelines for Responsible Fisheries*. No. 4, Suppl. 2). Roma, FAO. 2003. 112 págs.

Otras tareas pertinentes realizadas por la FAO

42. Además de las directrices técnicas en apoyo de la aplicación del Código, los miembros de la FAO aprobaron la Estrategia para mejorar la situación y las tendencias de la información sobre la pesca de captura (Estrategia-STF), en junio de 2003. Más tarde, ese mismo año, la Estrategia fue aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas. Es un instrumento voluntario que se aplica a todos los Estados y entidades, con el objetivo general de proporcionar un marco, una estrategia y un plan para mejorar los conocimientos y la comprensión de la situación y las tendencias de la pesca, como base para la formulación de políticas y la gestión de pesquerías con miras a la conservación y el uso sostenible de recursos pesqueros dentro de los ecosistemas. Plantea el objetivo, los principios rectores y las acciones necesarias para mejorar los conocimientos y la comprensión de la situación y las tendencias de la pesca de captura. Se promueve la aplicación mundial de la Estrategia mediante el Proyecto de Código Pesquero STF, que comenzó a aplicarse en noviembre de 2004.

43. En la Consulta Técnica sobre el uso de subsidios en el sector pesquero, realizada en junio de 2004, se consideró el efecto de los subsidios sobre los recursos pesqueros, como actividad complementaria de la aplicación de las normas por el Estado del pabellón. Se recomendó que la FAO continuara su labor en cuestiones relativas a subsidios pesqueros. En la Consulta también se convino en que, en el corto plazo, la FAO debía examinar en términos generales la relación entre subsidios y capacidad excesiva, y pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Se determinó que la tarea a largo plazo era evaluar los efectos de los subsidios pesqueros sobre los diversos regímenes de gestión pesquera.

44. Otras cuestiones pertinentes planteadas en el 26° período de sesiones del COFI fueron las zonas marinas protegidas (MPA) y las pesquerías. En el COFI se convino, entre otras cosas, en que el uso de MPA como instrumento de gestión de pesquerías debería tener base científica, ser respaldado por medidas eficaces de seguimiento y aplicación obligatoria y contar con un marco jurídico apropiado; y que, por tratarse de un instrumento de gestión entre varios, sería eficaz en combinación con otras medidas apropiadas, entre ellas el control de la capacidad. Se destacó que la FAO debía colaborar con otras organizaciones intergubernamentales en la labor sobre este tema, en particular el CDB y la Asamblea General de las Naciones Unidas.

45. En el 26° período de sesiones del COFI también se debatió la cuestión de la pesca en alta mar. Se señalaron los problemas planteados por la pesca con dispositivos de aguas profundas, tanto en alta mar como en zonas económicas exclusivas, debido a las vulnerables características biológicas de las especies de aguas profundas, agravadas por preocupaciones acerca de la conservación de la diversidad biológica en el hábitat de alta mar. El COFI también tomó nota de las preocupaciones acerca de las deficiencias en los marcos jurídicos e institucionales existentes para la pesca de alta mar y aprobó propuestas de futuras actividades de la FAO en cuestiones de pesca de alta mar.

46. Además, durante el 26° período de sesiones del COFI se señaló a la atención el Código de seguridad de pescadores y buques pesqueros, revisado, y las Directrices voluntarias para el diseño, la construcción y el equipamiento de buques pesqueros pequeños, preparadas por la FAO, la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Marítima Internacional. El Comité acogió con agrado el Código revisado y las Directrices voluntarias y recomendó la pronta publicación de estos documentos por la OMI.

Otras reuniones y actividades pertinentes a la cuestión de las responsabilidades del Estado del pabellón

47. Al efectuar el seguimiento y el análisis de las tendencias en la aplicación de los sistemas de seguimiento de buques y la documentación sobre captura, la FAO señaló que 113 países signatarios de organismos regionales de pesca están aplicando o han considerado la posibilidad de aplicar sistemas de seguimiento de buques. Esos países representan el 95% de los buques incorporados en la base de datos de *Lloyds* (es decir, de más de 100 toneladas). También se señaló que gracia a la Certificación de capturas y a la Documentación comercial se está denegando el acceso a los mercados de América del Norte, Europa y el Japón del atún y las especies dentadas capturados por barcos que pescan de manera ilegal, no declarada o no reglamentada.

48. La Declaración de Roma sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, aprobada por la Reunión Ministerial de la FAO el 12 de marzo de 2005 estipula,

entre otras cosas, las siguientes medidas directamente relacionadas con las responsabilidades del Estado del pabellón:

- Consideración por los funcionarios que formulan políticas y los ejecutivos de pesquerías de la gama completa de opciones de control, seguimiento y vigilancia y las correspondientes estrategias e instrumentos. Adopción de las medidas necesarias para aplicar plenamente los Planes de Acción Internacionales y cualesquiera otras medidas de control, seguimiento y vigilancia adoptados por los organismos regionales de gestión de la pesca, así como las medidas para que los pescadores comprendan cuál es su papel en cuanto a las medidas de control, seguimiento y vigilancia;
- A más tardar en diciembre de 2008, los respectivos Estados del pabellón habrán implantado medidas para exigir que todos los buques de pesca en gran escala que operan en la alta mar estén equipados con mecanismos de control, seguimiento y vigilancia; o antes de esa fecha, si así lo decide o bien el Estado del pabellón, o bien el pertinente organismo regional de gestión de la pesca;
- Preparación en la FAO de un registro mundial integral de buques pesqueros, inclusive buques de transporte refrigerado y buques de suministro, que incorpore la información disponible sobre propiedad útil, sujeta a requisitos de confidencialidad, y de conformidad con la legislación nacional;
- Colaboración con los organismos regionales de gestión de la pesca a fin de facilitar, según sea apropiado, el intercambio de datos de control del seguimiento y vigilancia y datos de observación, con sujeción a requisitos de confidencialidad, y de conformidad con la legislación nacional; y complementación de planes existentes de control, seguimiento y vigilancia mediante medidas tales como alentar a que toda flota pesquera informe sobre cualesquiera presuntas actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada que observe;
- Continuación de la aplicación de las medidas internacionales para eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada por buques que enarbolan “pabellones de conveniencia”, además de requerir que se establezca una “relación auténtica” entre los Estados y los buques pesqueros que enarbolan sus pabellones;
- Plena aplicación de los requisitos de identificación de buques, de conformidad con la Norma de especificación y las directrices para marcar e identificar buques pesqueros, además de todos los requisitos aplicables que formulen los organismos regionales de gestión de la pesca;
- Todos los Estados partes en el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO, 1993, a fin de dar cumplimiento a sus obligaciones de presentar a la FAO, para su inclusión en el Registro de autorizaciones de buques de alta mar, datos sobre los buques que tienen derecho a enarbolar su pabellón y estén autorizados para la pesca en alta mar; los Estados que aún no son parte en el Acuerdo de Cumplimiento han de presentar esos datos a título voluntario y suministrar información detallada sobre los buques pesqueros que enarbolan su pabellón a las pertinentes RFMO, de conformidad con los requisitos aprobados por dichas RFMO; y cuando tales requisitos no existen, han de establecerlos en las RFMO.

49. En relación con la directiva ministerial de establecer en la FAO un registro mundial de buques pesqueros, el Servicio de Tecnología Pesquera está realizando un estudio sobre la creación de dicho registro.

Otras actividades pertinentes al programa del Código de Pesca

50. Cuando las iniciativas de la FAO se relacionan con la aplicación del Código, suelen abarcar el apoyo al Código de Pesca⁹, inclusive mediante actividades de colaboración, coordinación, patrocinio y publicación. Muchas iniciativas de ese tipo ya están documentadas en las anteriores secciones del presente informe.

51. Se indican a continuación algunas de las principales iniciativas relativas a la aplicación de las normas por el Estado del pabellón que atañen al Código de Pesca:

- Organizar y coordinar dos consultas técnicas: la Consulta de Expertos en buques pesqueros que operan bajo registros abiertos y sus efectos sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, Miami, Florida (Estados Unidos de América), 23 a 25 de septiembre de 2003 y la Consulta Técnica para revisar las medidas adoptadas por los Estados del puerto a fin de combatir la pesca ilegal, no declarada y o reglamentada. Roma, 31 de agosto a 2 de septiembre de 2004.
- Organizar y coordinar el Taller sobre aplicación mundial de las normas pesqueras realizado en Malasia en julio de 2005, conjuntamente con la Red internacional de control, seguimiento y vigilancia;
- Facilitar la participación de funcionarios de la FAO en talleres regionales sobre control, seguimiento y vigilancia, inclusive talleres sobre sistemas de seguimiento de buques;
- Patrocinar talleres para la aplicación del Código y del IPOA-IUU mediante planes de acción nacionales;
- Establecer el sitio Web de la FAO sobre sistemas de seguimiento de buques (véase el enlace en: www.fao.org/fi);
- Prestar asistencia técnica a los países miembros en temas como las políticas y la legislación; y
- Encomendar varios estudios y documentos de información técnica.

Asistencia de la FAO a países seleccionados, inclusive para la aplicación del Acuerdo de Cumplimiento 1993 de la FAO, el Código de Conducta para la Pesca Responsable, los planes de acción internacionales y otros instrumentos pertinentes a las pesquerías

52. La FAO prestó asistencia a los países en relación con las responsabilidades del Estado del pabellón con arreglo a los siguientes proyectos documentados:

- TCP/ANT/2902, *Report of Assistance in the Review of the Fisheries Legislation of Antigua and Barbuda, prepared by Henning O. Teigene, Associate Legal Officer and Bisessar Chakalall Senior Fishery Officer*. FAO, julio de 2004.
- FAO/Código de Pesca - FAO/*FishCode* - Report of the Conference on the National Strategy for Marine Fisheries Management and Development in Viet Nam, Hanoi (Viet Nam), 25 y 27 de abril de 2005. *FAO/FishCode Review, No. 16*. Roma, FAO. 2005. 64 págs.

- FAO/Código de Pesca - *Report of the National Seminar on the reduction and management of commercial fishing capacity in Thailand. FAO/FishCode Review. No. 13.* Roma, FAO. 2005. 59 págs.
- FAO/Código de Pesca - *FAO/Fish Code Fishery policy in the Marshall Islands FAO/FishCode Review. No. 15.* Roma, FAO. 2005. 33 págs.
- TCP/GEO/2904 - *Strengthening the Capacity of the Department of Fisheries to Support Fisheries Sector Rehabilitation, Final Report by Melvin Spreij International Legal Consultant for the Development Law Service, Food and Agriculture Organization of the United Nations,* Roma, marzo de 2005.
- TCP/GEO/2901: *Development of a Policy Framework and Strategic Plan for Sustainable Fisheries Management (Report on the Drafting Instructions for Revision of the Jamaican Draft Fisheries Bill, by Blaise Kuemlangan, Legal Officer, Development Law Service,* FAO, marzo de 2005.
- TCP/MDV/2801 - *Assistance In Fisheries And Marine Resources Management Policy And Legislation (Report to the Government of the Maldives on revision of the legal framework for fisheries development and management, by Annick Van Houtte, Legal Officer, Development Law Service, FAO).*
- TCP/URU/2802 - *Asistencia en Legislación Pesquera - (Aspectos Técnico-Institucionales del Sector Pesquero Uruguayo Francisco Pereira, Oficial Regional de Pesca, José Juste, Consultor en Legislación Pesquera, Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación),* Roma, abril de 2005.

Documentos, estudios e informes seleccionados relativos a la aplicación de las normas por el Estado del pabellón, el Acuerdo de Cumplimiento 1993 FAO, el Código, los planes de acción internacionales y el Código de Pesca

- Informe de la Consulta de Expertos sobre buques pesqueros que operan con registros abiertos y sus efectos sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Miami, Florida (Estados Unidos de América), 23 a 25 de septiembre de 2003. *FAO Fisheries Report, No. 722.* Roma, FAO. 2004. 168 págs.
- Informe del Taller sobre la aplicación del Código de Conducta para la Pesca Responsable 1995 de la FAO en las Islas del Pacífico: Un llamado a la acción. Nadi (Fiji), 27 a 31 de octubre de 2003. *FAO Fisheries Report. No. 731.* Roma, FAO. 2004. 151 págs.
- Informe del Taller Regional sobre la elaboración de planes de acción nacionales para prevenir, reprimir y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada - Subregión del África Meridional y Oriental. Kariba (Zimbabwe), 24 a 28 de noviembre de 2003. *FAO Fisheries Report. No. 730.* Roma, FAO. 2004. 42 págs.
- Informe del Taller de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (GFCM) sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el Mediterráneo. Roma, 23 y 26 de junio de 2004.
- Informe de la Consulta Técnica sobre directrices internacionales para el rotulado ecológico de peces y productos pesqueros de pesquerías con captura marina. Roma. 19 a 22 de octubre de 2004.

- Informe de la Consulta Técnica para examinar medidas del Estado del puerto a fin de combatir la pesca ilegal, no declarada y no registrada. Roma, 31 de agosto a 2 de septiembre de 2004. *FAO Fisheries Report. No. 759*. Roma, FAO. 2004. 34 págs.
- Informe de la Consulta Técnica para examinar el adelanto y promover las medidas del Estado del puerto encaminadas a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y el Plan de Acción Internacional para la gestión de la capacidad pesquera. Roma, 24 a 29 de junio de 2004. *FAO Fisheries Report, No. 753*. Roma, FAO. 2004, 43 págs.
- Informe de la Tercera Consulta Intergubernamental sobre el establecimiento de una Comisión Pesquera del Océano Índico Sudoccidental. Nairobi (Kenya), 27 a 30 de enero de 2004. *FAO Fisheries Report/FAO No. 742*. Roma, FAO. 2004. 51 págs.
- Swan, J. *International action and responses by Regional Fishery Bodies or Arrangements to prevent, deter and eliminate illegal, unreported and unregulated fishing*. *FAO Fisheries Circular*. No. 996. Roma, FAO. 2004. 64 págs.
- Informe del Taller Regional de la FAO sobre la elaboración de Planes de Acción Nacionales para prevenir, reprimir y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada - Subregión del Caribe. Puerto España (Trinidad y Tabago), 22 a 26 de noviembre de 2004. *FAO Fisheries Report. No. 764*. Roma, FAO. 2005. 93 págs.
- Brown, C. *Model plan for a Pacific Island country. National Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*. Roma, FAO. 2005. 43 págs.
- Cacaud, P., *Fisheries laws and regulations in the Mediterranean: a comparative study*. *Studies and Reviews. General Fisheries Commission for the Mediterranean. No. 75*. Roma, FAO. 2005, 40 págs.
- FAO/Comisión General de Pesca del Mediterráneo. Informe del Taller de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el Mediterráneo. Roma, 23 y 26 de junio de 2004. *FAO Fisheries Report. No. 767*. Roma, FAO. 2005. 80 págs.
- Adelantos en la aplicación del Código de Conducta para la Pesca Responsable y Planes de Acción Internacionales conexos, Comité de Pesca - COFI 2005/2.
- Informe de la Consulta de Expertos sobre formatos de datos y procedimientos de seguimiento, control y vigilancia. Bergen (Noruega), 25 a 27 de octubre de 2004. *FAO Fisheries Report. No. 761*. Roma, FAO. 2005, 16 págs.
- Informe del Taller Regional de la FAO sobre la elaboración de Planes de Acción Nacionales para prevenir, reprimir y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada - Subregión de las Islas del Pacífico. Nadi (Fiji), 29 de agosto a 2 de septiembre de 2005. *FAO Fisheries Report. No. 786*. Roma, FAO. 74 págs.
- Informe del Taller Regional de la FAO sobre la elaboración de Planes de Acción Nacionales para prevenir, reprimir y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada - Subregión del Asia Sudoriental. Penang (Malasia), 10 a 14

de octubre de 2004. *FAO Fisheries Report. No. 757*. Roma, FAO. 2005, 88 págs.

- Informe de la Cuarta Reunión de Órganos Regionales de Pesca. Roma, 14 y 15 de marzo de 2005. *FAO Fisheries Report. No. 778*. Roma, FAO. 2005. 29 págs.
- Informe del Comité de Pesca, 26° período de sesiones, Roma, 7 a 11 de marzo de 2005. *FAO Fisheries Report. No. 780*. Roma, FAO. 23005, 88 págs.
- Informes de los Talleres Regionales sobre sistemas de vigilancia de buques: Océano Índico Sudoccidental, Centroamérica, Caribe y Asia sudoriental. *FAO/FishCode Review. No. 14*. Roma, FAO. 2005, 91 págs. (incluye un CD-ROM).
- Swan, J. *Implementation of the International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: relationship to, and potential effects on, fisheries management in the Mediterranean. Studies and Reviews. General Fisheries Commission for the Mediterranean. No. 76*. Roma, FAO. 2005. 48 págs.
- Declaración de Roma sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, 2005, aprobada por la Reunión Ministerial de la FAO sobre la Pesca. Roma, 12 de marzo de 2005.
- Informe del Taller Regional de la FAO sobre la elaboración de Planes de Acción Nacionales para prevenir, reprimir y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada - Varios países de la región del Cercano Oriente, El Cairo (Egipto), 11 a 15 de diciembre de 2005, *FAO Fisheries Report. No. 793*. Roma, FAO. 2006. 57 págs.
- Informe del Taller Regional de la FAO sobre la elaboración de Planes de Acción Nacionales para prevenir, reprimir y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada - Subregión del África Occidental. Accra (Ghana), 28 de noviembre a 2 de diciembre de 2005. *FAO Fisheries Report. No. 792*. Roma, FAO. 2006, 80 págs.

C. Organización Internacional del Trabajo

Prefacio

53. Esta actualización de 2006 se basa en un documento originariamente preparado en 2003 para el informe del Grupo Consultivo sobre la Aplicación por el Estado del Pabellón (documento de las Naciones Unidas A/59/63, párrs. 94 a 136). Dicho documento proporcionaba información de antecedentes y pasaba revista a las medidas que estaba adoptando la OIT con respecto a la aplicación de las normas por el Estado del pabellón en relación con los sectores de marina mercante y pesca. La presente actualización de 2006 fue preparada a los fines del informe de la Reunión Consultiva *ad hoc* de altos funcionarios representantes de organizaciones internacionales invitadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas a examinar y aclarar la función de la “relación auténtica” en relación con el deber del Estado del pabellón de ejercer un efectivo control sobre los buques, y la cuestión conexas de las posibles consecuencias del incumplimiento de esas obligaciones internacionales. En la Reunión se consideró que para comprender la gama completa de las obligaciones

del Estado del pabellón con respecto a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, y las posibles consecuencias del incumplimiento por parte de un Estado de sus responsabilidades, sería útil que en la actualización se reprodujeran los elementos clave del informe de 2003. Es importante describir la gama completa del sistema reglamentario internacional elaborado bajo los auspicios de la OIT, la OMI y la FAO y otras organizaciones internacionales pertinentes en relación con los deberes de los Estados del pabellón, a fin de detectar las lagunas que puedan existir y las oportunidades de mejorar dicho sistema. Al reproducir los elementos del documento de 2003 también se refleja la opinión de que ambas tareas están intrínsecamente conectadas: el propósito y la función del requisito de “relación auténtica” estipulado en el artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, es reforzar y apoyar, indicando la naturaleza de la conexión esperada en el derecho internacional, el requisito de que un Estado ejerza jurisdicción y control efectivos sobre los buques y embarcaciones que enarbolan su pabellón y sobre las condiciones de trabajo de la gente de mar y los pescadores en esos buques y embarcaciones pesqueras.

54. Los Estados del pabellón tienen una función importante, en verdad, central, en el sistema reglamentario marítimo internacional. Tiene importancia crítica que todo Estado que asume ese importante papel esté en condiciones de ejercer plena y responsablemente sus obligaciones internacionales con respecto a los buques y embarcaciones pesqueras y las personas que trabajan en ellos. El sistema jurídico internacional proporciona sólo una gama muy limitada de mecanismos para responder a los Estados que no cumplen de buena fe con sus responsabilidades internacionales, como también lo requiere el derecho internacional. Las organizaciones internacionales que tienen responsabilidad en esos sectores disponen de una cantidad menor aun de mecanismos con arreglo al derecho internacional cuando los tienen para abordar directamente el problema de los Estados que no cumplen con sus responsabilidades internacionales. No obstante, según se indica a continuación en relación con la OIT y con otras organizaciones, cuyas actualizaciones figuran en este anexo y como se indicó en el informe de 2003 (documento A/59/63), las organizaciones internacionales han elaborado un conjunto de respuestas estratégicas encaminadas a apoyar y alentar y, en última instancia, mejorar y asegurar una eficaz aplicación de las normas por el Estado del pabellón —el propósito intrínseco del requisito de la “relación auténtica” —mediante una gama de medidas de apoyo y rendición de cuentas aplicables al Estado y medidas disuasorias aplicables a nivel de las embarcaciones, en lugar de establecer enfoques punitivos que excederían sus respectivos mandatos.

Información de antecedentes y examen de las medidas adoptadas por la OIT con respecto a las obligaciones del Estado del pabellón para asegurar el efectivo cumplimiento de esas obligaciones

El programa de trabajo decoroso, y la gente de mar y los pescadores

55. El objetivo primordial de la Organización Internacional del Trabajo es promover oportunidades para que los hombres y las mujeres obtengan trabajo decoroso y productivo, en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana. El trabajo decoroso significa trabajo productivo en que están protegidos los derechos y que genera un ingreso suficiente, con adecuada protección social. Uno de los medios por los cuales la OIT trata de alcanzar ese objetivo es mediante la formulación, en un marco tripartito, de convenios internacionales que estipulen normas laborales. La importancia de tratar de asegurar un trabajo decoroso mediante la implantación de

normas que se apliquen cabalmente a nivel nacional es particularmente pertinente a los trabajadores en el mar, muchos de los cuales trabajan en buques y en embarcaciones pesqueras que operan a escala internacional. Esos trabajadores figuran entre los más vulnerables debido a la movilidad de su lugar de trabajo y de sus empleadores, y debido al complejo marco económico y jurídico globalizado que rodea a sus vidas y sus lugares de trabajo.

El derecho del mar, la jurisdicción del Estado del pabellón y las normas laborales

56. Tanto la Convención sobre la Alta Mar, 1958, como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, estipulan que el Estado cuya bandera enarbola un buque tiene, de conformidad con el derecho internacional, la responsabilidad de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales atinentes a sus buques. Con arreglo al derecho internacional, esta jurisdicción puede considerarse, *prima facie*, como “exclusiva”. Esto está indicado en el artículo 92 de la Convención de 1982, que estipula: “Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado...”. Aun cuando el artículo 92 menciona solamente el alta mar, la primacía de la jurisdicción del Estado del pabellón, a la vez como necesidad operacional y como cuestión de práctica, queda entendida y reforzada en todo el texto de la Convención de 1982 y en otras convenciones internacionales reglamentarias, con alguna flexibilidad para dar lugar a la jurisdicción del Estado ribereño en cuestiones como la protección del medio ambiente y otras cuestiones de derecho público, cuando el buque está en el territorio de otro Estado. La concertación de acuerdos (convenios y memorandos de entendimiento) que tienen disposiciones para la inspección de los buques en puertos extranjeros por diversas razones, refleja las circunstancias previstas en el artículo 92 y la interacción con la soberanía y la jurisdicción intrínseca de todos los Estados respecto de las actividades realizadas en sus respectivos territorios.

57. El artículo 94 de la Convención de 1982 aclara que el Estado del pabellón deberá ejercer “de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón”. En particular, el Estado del pabellón debe asumir jurisdicción en virtud de su legislación interna (nacional) sobre los buques que enarbolan su pabellón y sobre la gente de mar en esos buques “en cuestiones administrativas, técnicas y sociales”. Esta solución se ha previsto a fin de ofrecer claras reglas y orientaciones y evitar así la incertidumbre y los posibles conflictos respecto de la aplicación de leyes nacionales y el ejercicio de jurisdicción sobre un buque y sobre los trabajadores cuando el buque o la embarcación pesquera viaja fuera del territorio del Estado del pabellón. Sea cual fuere la situación subyacente respecto de la nacionalidad de los trabajadores en el buque o de los propietarios de este último, de conformidad con el derecho internacional el Estado del pabellón tiene la responsabilidad primordial de reglamentar (y proteger) sus buques y los trabajadores a bordo de esos buques. El artículo 91 aclara que se considera que los poseerán “la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar” y que ha de existir una “relación auténtica” entre el Estado del pabellón y el buque. Dada la gama de responsabilidades del Estado del pabellón en virtud del artículo 94 y de otros artículos de la Convención de 1982, es claro que, independientemente de la naturaleza de la “relación” con cada Estado, ésta debe ser suficiente y bastante real (“auténtica”) para posibilitar que el Estado aplique su legislación interna

y ejerza efectivamente su jurisdicción y control sobre el buque y sus trabajadores, en las cuestiones estipuladas en el artículo 94 y en otros artículos de la Convención, así como en los convenios reglamentarios internacionales que amplían el contenido de dichas obligaciones, inclusive en lo concerniente a condiciones de trabajo y cuestiones sociales.

58. El párrafo 3 del artículo 94 de la Convención de 1982 establece que “todo Estado tomará, en relación con los buques que enarbolen su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a: a) la construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques; b) la dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables”. En el párrafo 4 del artículo 94 se establecen requisitos mínimos para la aplicación de esas medidas. Es importante señalar que el párrafo 5 del artículo 94 estipula que al tomar las medidas a que se refieren los párrafos 3 y 4 del artículo 94, “todo Estado deberá actuar de conformidad con las reglamentaciones, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, y hará lo necesario para asegurar su observancia”. Las normas laborales internacionales aprobadas por la OIT con respecto a las condiciones de trabajo a bordo de buques (y embarcaciones pesqueras; al respecto, la Convención de 1982 no distingue entre diversos tipos de buques) proporcionan parte del contenido sustantivo de las obligaciones estipuladas en el párrafo 5 del artículo 94 y las obligaciones de marco más general estipuladas por la Convención sobre la Alta Mar de 1958.

La OIT y la fijación de normas para el trabajo decoroso en los sectores marítimo y pesquero

59. Entre 1920 y 2006, la OIT aprobó 47 convenios sectoriales¹⁰ (inclusive, más recientemente, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, que consolida muchos de los convenios anteriores), además de convenios laborales de aplicabilidad general (por ejemplo, el Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (No. 87) y otros instrumentos internacionales, entre ellos Recomendaciones de la OIT relativas a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar y los pescadores¹¹. Los convenios aprobados entre 1920 y 2005 contienen normas laborales internacionales relativas a cuestiones como: formación y admisión al empleo; condiciones de admisión al empleo; certificados de capacidad; condiciones generales de empleo; seguridad, salud y bienestar social; inspección del trabajo; y protección de la seguridad social. Estas normas atañen primordialmente a las obligaciones del Estado del pabellón, inclusive estándares para las inspecciones por el Estado del pabellón; por otra parte, también incluyen las obligaciones de los Estados en su condición de países que ofrecen trabajo marítimo y, cuando los Estados optan por obligar al cumplimiento de las normas, prevén la realización de inspecciones y la eventual detención de buques extranjeros que atracan en sus puertos. Algunos de esos convenios fueron ratificados más de 60 Estados; otros, por sólo unos pocos. Además de los convenios indicados *infra*, la OIT, por su cuenta o en colaboración con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, la Organización Marítima Internacional y otras organizaciones internacionales, ha formulado varios códigos y directrices que ofrecen orientación a los Estados del pabellón para que apliquen las normas sobre el trabajo marítimo¹².

Convenios sobre el trabajo marítimo 1920-2005

- Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (No. 7)
- Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (No. 8)
- Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (No. 9)
- Convenio sobre edad mínima (bodegueros y pañoleros), 1921 (No. 15)
- Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (No. 16)
- Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (No. 22)
- Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (No. 23)
- Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (No. 53)
- Convenio sobre las vacaciones pagadas (trabajo marítimo), 1936 (No. 54)
- Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, 1936 (no. 55)
- Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (No. 56)
- Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1936 (No. 57)
- Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (No. 58)
- Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (No. 68)
- Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buques, 1946 (No. 69)
- Convenio sobre seguridad social (gente de mar), 1946 (No. 70)
- Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (No. 71)
- Convenio sobre las vacaciones pagadas (gente de mar), 1946 (No. 72)
- Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (No. 73)
- Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (No. 74)
- Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946 (No. 75)
- Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1946 (No. 76)
- Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (No. 91)
- Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (No. 92)
- Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (No. 93)
- Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (No. 108)
- Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (No. 109)
- Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (No. 133)
- Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (No. 134)

Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (No. 145)

Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (No. 146)

Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (No. 147)

Protocolo de 1996 al convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976

Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1977 (No. 163)

Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (No. 164)

Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (No. 165)

Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (No. 166)

Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (No. 178)

Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (No. 179)

Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (No. 180)

Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (No. 185).

Convenios relativos al trabajo en la pesca¹³ 1920-2005

Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (No. 112)

Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (No. 113)

Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (No. 114)

Convenio sobre los certificados de competencia de los pescadores, 1966 (No. 125)

Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (No. 126).

60. A partir de 2001 y en forma ininterrumpida, con tareas previstas hasta 2007, la OIT ha participado en este sector en una iniciativa de modernización de gran magnitud con respecto a las normas sobre el trabajo marítimo y las normas sobre el trabajo en la pesca, con el propósito de refundir la mayoría de esas convenciones en dos instrumentos integrales (véase el análisis *infra*, sección 4.2) que también incluiría nuevas obligaciones adicionales con el propósito de mejorar el cumplimiento por el Estado del pabellón de las obligaciones para lograr un trabajo decoroso.

Puesta en práctica de las normas sobre el trabajo y las obligaciones de los Estados miembros de la OIT

61. Los convenios laborales enumerados *supra* son importantes para lograr condiciones de trabajo decoroso; pero la labor de la OIT no termina con la formulación de normas. Un complejo mecanismo de supervisión establecido por la Constitución de la OIT no se limita al simple cumplimiento unilateral por parte de los Estados que han ratificado los convenios, sino que posibilita que los tres grupos participantes en la OIT (trabajadores, empleadores y Gobiernos miembros) un seguimiento de la manera en que los Estados miembros aplican dichas normas. Para comenzar, los Estados miembros, de conformidad con el artículo 19 de la Constitución de la OIT, están obligados a someter todo convenio aprobado por la Conferencia “a la autoridad o las

autoridades a quienes compete el asunto, a los efectos de que le den forma de ley o adopten otras medidas”, en un plazo de 12 meses, o como máximo, de 18 meses a contar de la fecha de aprobación por una Conferencia Internacional del Trabajo. Una vez que el convenio ha sido ratificado, su aplicación será objeto de informes periódicos de los Estados a la OIT, presentados con arreglo a un formato específico estipulado por el Consejo de Administración de la OIT. Esos informes, presentados en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT, son examinados seguidamente por la Comisión de Expertos en la implantación de convenios y recomendaciones, así como por la Conferencia Internacional del Trabajo o, más concretamente, su Comité tripartito sobre la implantación de convenios y recomendaciones. Además de esos procedimientos para la presentación de informes y el seguimiento, el artículo 24 de la Constitución dispone que una organización profesional de empleadores o de trabajadores puede presentar a la Oficina Internacional del Trabajo una reclamación contra cualquier miembro que, a su juicio, no haya adoptado medidas para el cumplimiento satisfactorio, dentro de su jurisdicción, de un convenio que haya ratificado. Por último, la queja presentada por un Estado miembro o por un delegado a la Conferencia, de conformidad con el artículo 26 de la Constitución, puede conducir a la creación de una comisión investigadora y, llegado el caso, a una decisión de la Corte Internacional de Justicia.

62. Además de esos mecanismos generales de la OIT sobre presentación de informes y rendición de cuentas, el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (No. 147) (véase el análisis *infra* en la sección 4.1) también prevé que cuando un Estado miembro, al realizar una inspección de un buque de otro Estado miembro atracado en su puerto, comprueba, tal vez a raíz de una denuncia, que se han incumplido las normas pertinentes sobre trabajo marítimo de la OIT, ha de informar al respecto a la OIT (y puede detener al buque).

Medidas de la OIT para mejorar la aplicación de las normas por el Estado del paellón y hacer cumplir las normas sobre el trabajo en los sectores marítimo y pesquero

Medidas establecidas

63. De las normas sobre el trabajo marítimo actualmente en vigor, las más amplias son las del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (No. 147). El Convenio No. 147 prevé, entre otras cosas, que un Estado miembro que lo ratifique se compromete a implantar leyes y reglamentaciones que abarquen una gama amplia de asuntos y a ejercer jurisdicción y control efectivos sobre los buques matriculados en su territorio con respecto a esas cuestiones. Entre los temas que abarca el Convenio figuran: normas de seguridad, inclusive normas de aptitud, horas de trabajo y dotación del buque; medidas apropiadas de seguridad social; y disposiciones de empleo a bordo y alojamiento a bordo en la medida en que, en opinión del Estado miembro, dichas disposiciones no estén cubiertas por acuerdos colectivos ni surjan de dictámenes de tribunales competentes igualmente obligatorios para los armadores y la gente de mar involucrados. Entre otros requisitos, el Estado miembro debe verificar mediante inspección u otro medio que los buques registrados en su territorio den cumplimiento a los convenios laborales internacionales aplicables y en vigor que dicho Estado haya ratificado, así como a las leyes y reglamentaciones y, según proceda en virtud de la legislación nacional, a acuerdos colectivos aplicables. El Protocolo de 1996 al Convenio de 1947 amplía los temas cubiertos por el Convenio, en particular incorpora la cuestión de limitar las horas de trabajo de la gente de

mar o prever períodos mínimos de descanso. El Convenio prevé la inspección en un Estado extranjero (control por el Estado del puerto) en algunas circunstancias. El artículo 4 del Convenio No. 147 prevé que el Estado miembro que realice una inspección de un buque atracado en sus puertos “puede adoptar las medidas necesarias para rectificar cualesquiera condiciones a bordo que sean claramente peligrosas para la seguridad o la salud”. Es importante señalar que también prevé que el Estado miembro puede enviar una copia de cualquier informe acerca del problema que haya presentado al Estado del pabellón al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. El Convenio No. 147 ha sido ratificado por 52 Estados (a febrero de 2006), que representan más del 50% del transporte marítimo mundial (por tonelaje bruto).

64. La OIT está promoviendo activamente la adopción del Convenio No. 147 y su Protocolo de 1996 mediante el Programa de trabajo decoroso en las empresas marítimas.

65. Hay otros dos instrumentos particularmente pertinentes a la aplicación de las normas por el Estado del pabellón: el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (No. 178) y la Recomendación conexas (No. 185). El Convenio No. 178 establece normas internacionales para los sistemas de inspección marítima instituidos por el Estado del pabellón y prevé, entre otras cosas, que un Estado miembro que ratifique el Convenio debe asegurar que todos los buques registrados en su territorio sean inspeccionados con intervalos no superiores a tres años y, de ser practicable, todos los años, para verificar que “las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar” (según se define en el párrafo 7 del artículo 1) se ajustan a las leyes y reglamentaciones nacionales al respecto. En la medida en que sea practicable, las disposiciones del Convenio también han de aplicarse a las embarcaciones de pesca marítima comercial (párrafo 5 del artículo 1). El Convenio No. 178 ha sido ratificado por 12 países (a febrero de 2006).

66. La OIT participa, con carácter de observadora (en la medida de sus recursos), en los comités de varios acuerdos regionales de control por el Estado del puerto, además de cooperar activamente con la Organización Marítima Internacional en varias iniciativas conexas. Esto ha conducido, en particular, particularmente en los países signatarios del Memorando de Entendimiento de París sobre control por el Estado del puerto, en ejercer presión sobre los buques (e indirectamente, sobre las autoridades del Estado del pabellón) para que aseguren que las condiciones de vida y de trabajo satisfagan como mínimo las normas del Convenio No. 147 y su Protocolo, dado que dicho Convenio se aplica en virtud de este Memorando de Entendimiento. Cabe señalar que el Comité del Memorando de Entendimiento de París aprobó recientemente un régimen de inspección de “buques peligrosos” sobre la base de criterios de riesgo, con la intención de proporcionar incentivos a los buques y a los armadores, así como a los Estados del pabellón, para que acumulen antecedentes de cumplimiento con las normas internacionales, inclusive con las normas laborales.

Medidas recientes y futuras

67. De conformidad con las recomendaciones formuladas en 2001 por su Comisión Paritaria Marítima, bipartita, y con ulteriores decisiones de su órgano rector, la OIT ha refundido la mayoría de sus convenios y recomendaciones sobre trabajo marítimo en un único convenio marco, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Después de más de cuatro años de celebrar amplias consultas, el 23 de febrero de

2006 la Conferencia Internacional del Trabajo, en su 94° período de sesiones, aprobó el Convenio sobre el trabajo marítimo (mediante votación registrada, con 314 votos a favor y ninguno en contra y con abstenciones por parte de dos de los 106 países, por razones que no guardan relación con los aspectos sustantivos del Convenio). El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, fue preparado para establecer firmemente normas laborales internacionales con carácter de “cuarto pilar” (complemento de SOLAS, MARPOL y STCW) del sistema internacional de reglamentaciones marítimas. Se prevé que tendrá efectos sustanciales en cuanto a mejorar la ratificación, la aplicación y el cumplimiento por parte del Estado del pabellón de las normas laborales internacionales en lo atinente a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar.

68. El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 se basa en los convenios sobre el trabajo marítimo existentes, precedentemente analizados, pero asigna más claramente responsabilidades al Estado del pabellón por todas las cuestiones de índole social y laboral a bordo de sus buques. El Convenio tiene varios objetivos, entre ellos, prevé expresamente un sistema efectivo de cumplimiento y aplicación obligatoria de los requisitos laborales y sociales a bordo de los buques y para asegurar condiciones equitativas de trabajo en este sector. Se aplica a todos los buques que normalmente realizan operaciones comerciales, a excepción de los buques de estructura tradicional y las embarcaciones pesqueras. Tampoco se aplica a los buques de guerra. Además, se prevé algún grado de flexibilidad a nivel nacional con respecto a la aplicación de los requisitos del Convenio cuando los buques tienen un tonelaje bruto de 200 toneladas o menos y no realizan viajes internacionales. Dos características del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, son especialmente importantes puesto que amplía las disposiciones de los convenios sobre el trabajo marítimo de la OIT existentes, y agrega sistemas para la certificación por el Estado del pabellón de las condiciones mínimas reglamentarias a bordo de los buques¹⁴. El sistema de certificación se ha elaborado expresamente para su incorporación al sistema existente de control por el Estado del puerto, se basa en diversos memorandos de entendimiento y está bien establecido en relación con los instrumentos de la OMI atinentes a la seguridad en el buque, la contaminación marina y, más recientemente, en relación con la gestión del buque y las medidas de seguridad. Por otra parte, el sistema de documentación del trabajo marítimo cuenta con elementos adicionales que pueden asegurar mejor tanto la aplicación y el cumplimiento de las normas por el Estado del pabellón, como el cumplimiento continuo por los armadores de las normas del Convenio. En primer lugar, contiene una cláusula de “trato no más favorable” para las actividades de control en los puertos de los países que ratifiquen el Convenio. En segundo lugar, requiere que los armadores, definidos con criterios de amplitud, se remitan a cualquier entidad que ejerza la responsabilidad de los armadores, con arreglo al Convenio, de elaborar para todo buque sus criterios a fin de garantizar el cumplimiento continuo de las leyes nacionales de aplicación del Convenio. Esta declaración figurará en un documento, la Declaración de cumplimiento de las normas de trabajo marítimo, que llevarán a bordo los buques¹⁵. Es importante señalar que el Estado del pabellón también ha de indicar en la Declaración cuáles son los requisitos de las leyes nacionales para dar cumplimiento a las estipulaciones del Convenio. Esta sola medida puede ser de utilidad para mejorar la aplicación de las normas por el Estado del pabellón. La Declaración se adjuntará al Certificado y estará disponible para su inspección en los puertos extranjeros. Este sistema está apoyado por un mecanismo de denuncias con arreglo al cual la gente de mar u otras entidades interesadas pueden presentar una denuncia relativa a una infracción en un puerto de las

normas del Convenio. Este sistema estaría vinculado con el mecanismo de la OIT para supervisión (analizado *supra*) mediante los informes que presenten los Estados miembros y la presentación al Director General de la OIT de informes de inspección por parte del Estado del puerto cuando se efectúen denuncias y se disponga la detención de un buque. Una vez que el Convenio sea aprobado, se prevé el establecimiento de una base de datos para el seguimiento de tales informes. En virtud del Convenio también se establecerán normas obligatorias para su aplicación por los Estados del pabellón y las organizaciones reconocidas. También incluye normas relativas a la provisión de garantías financieras por parte de los armadores para la repatriación de la gente de mar y el pago de indemnizaciones en caso de muerte o invalidez a largo plazo de la gente de mar debido a lesiones de trabajo, enfermedades o accidentes.

69. La OIT está realizando similares tareas de consolidación con miras a preparar un convenio relativo al trabajo decoroso en el sector pesquero. La Conferencia Internacional del Trabajo consideró en 2005 un proyecto de texto de convenio sobre el trabajo en la pesca (y una Recomendación sobre el mismo tema). El Convenio sobre el trabajo en la pesca será considerado para su aprobación por la Conferencia Internacional del Trabajo en 2007. El proyecto de convenio examinado por la Conferencia en junio de 2005 tiene un enfoque y temas similares a los del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006; pero se ajustó para responder a las características particulares del sector pesquero y también incluye una parte dedicada concretamente a asegurar el cumplimiento y la aplicación de las normas sobre condiciones de trabajo en las embarcaciones pesqueras. Por ejemplo, estipula que un Estado que lo ratifique debería “ejercer jurisdicción y control efectivos sobre los buques que enarbolan su pabellón estableciendo un sistema que garantice el cumplimiento de las normas del Convenio, inclusive, según proceda, inspecciones, presentación de informes, seguimiento, procedimientos de denuncia, sanciones apropiadas y medidas correctivas...”. También prevé la preparación de un documento que pruebe el cumplimiento de las leyes nacionales de aplicación del Convenio y un sistema de denuncias, así como una cláusula de “trato no más favorable”.

70. El establecimiento de un sistema de documentación en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en que se combinan las bien establecidas medidas de control por el Estado del puerto sobre barcos que no cumplen con las normas internacionales, con un informe por el Estado del puerto a la OIT sobre las respuestas del Estado del pabellón a las comunicaciones sobre incumplimiento de las normas y a las denuncias de infracciones, así como el funcionamiento normal del sistema de la OIT para supervisión, puede mejorar la rendición de cuentas por parte de los armadores y la responsabilidad de los Estados del pabellón de ejercer jurisdicción y control efectivos sobre sus buques. La inclusión en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de una cláusula de “trato no más favorable” y también, posiblemente, en un futuro convenio sobre trabajo en la pesca, si fuera aprobado, también podría contribuir a asegurar que las reglas se aplicaran uniformemente y a mejorar las condiciones de trabajo y de vida a bordo de buques y embarcaciones pesqueras. Para asegurar mejor su eficacia, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, estipula que ha de ser ratificado por 30 miembros de la OIT, que representen al menos un 33% del tonelaje bruto mundial de barcos.

71. El éxito de esos adelantos jurídicos dependerá de obtener cooperación técnica para la capacitación y recursos para que el personal ponga en práctica medidas de control en los puertos, capacitación para los sistemas del Estado del pabellón con

finés de inspección, inclusive aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, revisiones relativas a las organizaciones reconocidas y recursos para contribuir a establecer y mantener una base de datos con fines de seguimiento de las denuncias no resueltas y otras actividades de supervisión. Será necesario obtener un apoyo similar para la aplicación del convenio sobre el trabajo en la pesca, una vez que se haya finalizado y aprobado.

72. En el sitio Web de la OIT se dispone de información acerca de la elaboración de ambos instrumentos, inclusive los informes preparados para reuniones, los informes sobre reuniones y los textos de los convenios.

Notas

- ¹ El Convenio fue aprobado el 23 de febrero de 2006 por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 94° período de sesiones (asuntos marítimos).
- ² Por ejemplo, el informe del Secretario General de las Naciones Unidas a la Asamblea General en su quincuagésimo cuarto período de sesiones (1999) sobre “Los océanos y el derecho del mar” (A/54/429), párrs. 181 a 189, en particular; el informe del Secretario General de las Naciones Unidas a la Asamblea General en su quincuagésimo noveno período de sesiones, sobre “La pesca sostenible, inclusive el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos (A/59/298), en particular, la recomendación con respecto a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada que figura en los párrafos 37 y 38.
- ³ En particular, la decisión del Tribunal sobre el caso *M/V “Saiga”* (No. 2) (San Vicente y las Granadinas v. Guinea), Dictamen de 1° de julio de 1999 (<http://www.un.org/depts/los/ITLOS>), párrs. 55 a 88; véase también el caso *M/V “Grand Prince”* (Belice v. Francia), Dictamen de 20 de abril de 2001 (<http://www.un.org.depts/los/ITLOS>), párrafos 80 a 94 y otros casos que atañen a aplicaciones en virtud del artículo 292 de la Convención de 1982.
- ⁴ Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (No. 7); Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufregio), 1920 (No. 8); Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (No. 9).
- ⁵ El sistema de certificación previsto en el proyecto de Convenio sería obligatorio para buques con tonelaje bruto de 500 GT o más, que realizan viajes internacionales o entre puertos extranjeros. A petición de un armador, también se aplicará a otros buques.
- ⁶ Actualización de la información que figura en el documento A/59/63.
- ⁷ La información aquí presentada sobre aplicación de las normas por el Estado del pabellón es selectiva. No es una descripción exhaustiva de todas las actividades pertinentes de la FAO. Brinda un panorama general de las principales iniciativas de la FAO que puede servir de referencia para buscar información más completa.
- ⁸ Otras consultas indirectamente relacionadas con la aplicación de las normas por el Estado del pabellón son: “FAO Technical Guidelines on Responsible Fishing” y “Other relevant work undertaken by FAO”.
- ⁹ El Código de Pesca (*FishCode*) es el Programa especial de la FAO de alianzas mundiales para la pesca responsable. Es el principal medio para aunar o englobar recursos de fondos fiduciarios y del Programa ordinario en apoyo de actividades para facilitar la aplicación del Código.
- ¹⁰ No todos estos convenios han entrado en vigor y algunos son revisiones de convenios anteriores. También hay convenios marítimos sobre los trabajadores en los muelles.
- ¹¹ Véase <<http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti.htm>>
- ¹² Por ejemplo: *Inspection of labour conditions on board ship: Guidelines for procedure* (publicado en 1990) y *IMO/ILO Guidelines for the Development of Tables of Seafarers’*

Shipboard Working Arrangements and Formats of Records of Seafarers' Hours of Work or Hours of Rest (publicado en 1999).

- 13 Varios convenios laborales marítimos aplicables a transporte por la marina mercante también exhortan a los Estados parte a que traten de aplicar, en la medida de lo posible, esas normas a los buques que realicen pesca marítima comercial. Véase, por ejemplo, Convenio No. 180.
- 14 El sistema de certificación con arreglo al Convenio será obligatorio para buques con tonelaje bruto de 500 y más toneladas que realicen viajes internacionales o viajes entre puertos extranjeros. A petición de un armador, también se aplicará a otros buques.
- 15 Como se indica en la nota a pie de página 5, el sistema de certificación con arreglo al Convenio será obligatorio para buques con tonelaje bruto de 500 y más toneladas que realicen viajes internacionales y viajes entre puertos extranjeros. A petición de un armador, también se aplicará a otros buques.
