

Proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo

Preguntas frecuentes

**Conferencia
Internacional
del Trabajo
94.^a reunión (marítima), 2006**

**Ginebra
7-23 de febrero de 2006**

SBN 92-2-318207-7 (Impreso)
ISBN 92-2-318208-5 (Web pdf)

Primera edición 2005

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Las publicaciones de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolas a: Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza. También pueden solicitarse catálogos o listas de nuevas publicaciones a la dirección antes mencionada o por correo electrónico a: pubvente@ilo.org
Vea nuestro sitio en la red: www.ilo.org/publns

Proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo

Preguntas frecuentes ¹

1. ¿Qué es el proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo?

Es un nuevo e importante convenio internacional del trabajo que deberá adoptar la Conferencia Internacional del Trabajo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en virtud del artículo 19 de su Constitución, en una reunión que se ha de celebrar en febrero de 2006 en Ginebra, Suiza. Este texto establece los derechos de la gente de mar a disfrutar de condiciones de trabajo decentes en una amplia gama de esferas y aspira a ser un instrumento aplicable de manera uniforme en todo el mundo, fácil de entender y fácil de actualizar. Ha sido diseñado para convertirse en un instrumento de alcance mundial conocido como el «cuarto pilar» del régimen normativo internacional para proporcionar un transporte marítimo de calidad, que complementa los convenios clave de la Organización Marítima Internacional (OMI)

¹ **Nota:** Estas preguntas y respuestas se proponen dar una rápida idea general del proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo a las personas que no están familiarizadas con este nuevo convenio. No pretenden ofrecer interpretaciones de ninguna de sus disposiciones y no deben considerarse en modo alguno como un sustitutivo de las disposiciones propiamente dichas del proyecto de convenio.

tales como el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado (SOLAS), el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, enmendado, y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78).

2. ¿Por qué también se le suele llamar convenio refundido sobre el trabajo marítimo?

El proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo contiene una amplia serie de normas de alcance mundial, basadas en normas que ya están contenidas en más de 60 instrumentos sobre el trabajo marítimo adoptados por la OIT desde 1920. El nuevo convenio reúne casi todas las normas y recomendaciones vigentes sobre el trabajo marítimo en un nuevo instrumento único elaborado con un formato diferente, en el que se han introducido algunas actualizaciones consideradas necesarias para reflejar las condiciones y el vocabulario actuales. Este texto «refundirá» el derecho internacional vigente relativo a todas estas cuestiones. Las normas sobre los documentos de identidad de la gente de mar fueron revisadas recientemente – en 2003 – y no se han incluido en este nuevo convenio.

3. ¿Por qué necesitamos un nuevo convenio? ¿Es necesario refundir las normas vigentes?

La decisión de la OIT de impulsar la creación de este nuevo e importante convenio sobre el trabajo marítimo fue el resultado de una resolución conjunta que formularon en 2001 las organizaciones internacionales de gente de mar y de armadores, y que luego contó con el apoyo de los gobiernos. Estos representantes señalaron que la industria naviera es «la primera industria del mundo de alcance realmente mundial», que requiere «una respuesta global, medidas reglamentarias internacionales adecuadas – normas globales aplicables a toda la industria». La industria pidió a la OIT «la elaboración de un instrumento que unifique de ser factible en un texto refundido la mayor parte posible del cuerpo de instrumentos existentes de la OIT», como cuestión prioritaria

«con el fin de mejorar la pertinencia de estas normas para las necesidades de todas las partes interesadas en la industria marítima». Se estimó que el elevadísimo número de convenios marítimos vigentes – muchos de los cuales son muy detallados – dificultaba la ratificación y el control de la aplicación de todas las normas por parte de los gobiernos. Muchas de las normas eran obsoletas y no reflejaban las actuales condiciones de trabajo y de vida a bordo. Además, era necesario elaborar un sistema más eficaz de control de la aplicación y de cumplimiento que ayudara a eliminar los buques que no se ajustaran a las normas, y que encajara en el bien fundamentado sistema internacional, adoptado por la Organización Marítima Internacional, para la aplicación de las normas internacionales sobre seguridad y protección de los buques y protección del medio ambiente.

4. **¿Qué ocurrirá con los convenios sobre el trabajo marítimo vigentes cuando entre en vigor el nuevo convenio?**

Tal como está redactado, el proyecto de convenio permitirá que, por regla general, los países que lo ratifiquen dejen de tener que asegurar el cumplimiento de los convenios existentes cuando el nuevo convenio entre para ellos en vigor. Los países que no ratifiquen el nuevo convenio seguirán teniendo que respetar los convenios que hayan ratificado, pero esos convenios quedarán cerrados a nuevas ratificaciones.

5. **¿Tratará el nuevo convenio sobre temas que aún no han sido abordados en los convenios actuales?**

El proyecto de convenio consta de tres partes principales: los **artículos**, que establecen los principios y obligaciones generales. Van seguidos de las disposiciones más detalladas del **Reglamento** y el **Código** (Partes A y B). El Reglamento y las **normas (Parte A)** y las **pautas (Parte B)** del Código están integrados y organizados en temas de interés general desglosados en cinco Títulos:

Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

PROYECTO DE CONVENIO REFUNDIDO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO

Título 2: Condiciones de empleo

Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda

Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social

Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación

Estos cinco títulos cubren esencialmente los mismos temas que los instrumentos sobre el trabajo marítimo vigentes y, de ser necesario, los actualizan. En algunos casos contienen temas nuevos, particularmente por lo que se refiere a la seguridad y la salud en el trabajo, para responder a las preocupaciones actuales en materia de salud, tales como los efectos del ruido y las vibraciones sobre los trabajadores, tema que no se considera controvertido. Las disposiciones del Título 5 relativas a las inspecciones por el Estado de abanderamiento, el recurso a organizaciones reconocidas y la posibilidad de efectuar inspecciones en puertos extranjeros (control por el Estado rector del puerto) se basan en normas vigentes sobre el trabajo marítimo, pero el nuevo convenio desarrolla a partir de ellas un enfoque más eficaz de estas importantes cuestiones, que está en conformidad con otras reglamentaciones marítimas internacionales.

6. ¿Por qué necesitamos normas internacionales eficaces en relación con las condiciones de trabajo de la gente de mar?

En los buques que enarbolan pabellones de países que no ejercen su jurisdicción y control efectivos sobre ellos, como lo exige el derecho internacional, la gente de mar a menudo debe trabajar en condiciones inaceptables, en detrimento de su bienestar, su seguridad y salud y la seguridad del buque en que trabaja. Dado que la vida laboral de la gente de mar transcurre fuera del país de matrícula, y que sus empleadores tampoco suelen estar ubicados en su país, es necesario contar con normas internacionales eficaces para este sector. Evidentemente, estas normas también deben ser aplicadas en el plano nacional, en particular por los gobiernos que cuentan con un registro de buques y que autorizan a los buques a enarbolar sus pabellones. Este hecho ya

está bien reconocido por lo que se refiere a garantizar la seguridad y protección de los buques y a proteger el medio ambiente marino. También es importante comprender que muchos Estados de abanderamiento y armadores se sienten orgullosos de brindar condiciones de trabajo decentes a la gente de mar que trabaja en sus buques. Esos países y armadores tienen que pagar el precio de la competencia desleal ejercida por los buques que no cumplen las normas.

7. ¿Cómo podrá el nuevo convenio proteger a una mayor proporción mundial de gente de mar?

El convenio pretende lograr una protección de alcance mundial. Se estima que en todo el mundo hay alrededor de 1,2 millones de marinos. Muchos de los convenios sobre el trabajo marítimo existentes cuentan con un bajo nivel de ratificación. El nuevo convenio ha sido diseñado para abordar este problema. Se logrará una mayor protección para la gente de mar mediante la pronta ratificación y la aplicación a escala nacional del nuevo convenio por la gran mayoría de los Estados Miembros de la OIT que despliegan actividades en el sector marítimo, como ocurre con los principales convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI): SOLAS, Convenio de Formación y Convenio MARPOL.

8. ¿Quiénes son los «marinos» o «gente de mar» cubiertos por el convenio?

El proyecto de convenio se aplica a toda la «gente de mar», lo cual significa toda persona empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de buques cubiertos por el convenio. El término buque designa todos los buques dedicados normalmente a actividades comerciales, con excepción de los que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que se apliquen reglamentaciones portuarias, o de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como las gabarras y los juncos. Estas definiciones de los buques y de la gente de mar

que figuran en el convenio se basan en definiciones que aparecen en las normas vigentes sobre el trabajo marítimo. Sin embargo, hay cierto margen de flexibilidad para la aplicación de las normas dentro de las distintas esferas abordadas en el convenio. Por ejemplo, algunas de las disposiciones relativas al alojamiento a bordo contenidas en el Título 3 del convenio sólo se aplicarán a buques de cierto tipo o de ciertas dimensiones o, en ciertos casos, es posible excluir de su aplicación a los buques pequeños. Además, en virtud del Título 5, sólo los buques de 500 toneladas de arqueo bruto o más y que se dedican a viajes internacionales (o que operan en un país extranjero) tendrán que llevar a bordo el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima para demostrar que el buque está siendo explotado de conformidad con los requisitos del convenio. En el caso de otros buques, los armadores también pueden pedir a su Estado de abanderamiento que incluya sus buques en el sistema de certificación, para evitar o reducir la posibilidad de que sean inspeccionados en puertos extranjeros.

9. ¿Tienen los armadores deberes y responsabilidades respecto de la gente de mar cuyo trabajo no esté relacionado con la navegación o con la explotación del buque en condiciones de seguridad?

Sí, los armadores y/o operadores de buques, en su calidad de empleadores, son globalmente responsables de toda la gente de mar que trabaja en sus buques. Queda entendido que podrían concertar acuerdos con personas que también pueden tener responsabilidades en lo que se refiere al empleo de algún tipo particular de gente de mar, lo cual permitiría, por ejemplo, que los armadores recuperen los costos incurridos.

10. ¿Por qué es probable que el nuevo convenio logre el objetivo de una ratificación casi universal?

Por el apoyo indefectible que le han demostrado los gobiernos, los trabajadores y los empleadores (más de 500 delegados procedentes de más de 80 países participaron en una conferencia

preparatoria celebrada en 2004 para adoptar el texto del proyecto de convenio), quienes han trabajado juntos desde 2001 para elaborar ese texto. También logrará una ratificación casi universal porque sus disposiciones son una combinación de firmeza – por lo que respecta a los derechos – y de flexibilidad – por lo que respecta a los enfoques para la aplicación de los requisitos más técnicos – y porque ofrece ventajas a los buques de los países que lo ratifiquen.

11. ¿Cómo se combinan firmeza y flexibilidad?

Un obstáculo importante para la ratificación de los convenios sobre el trabajo marítimo existentes es el nivel excesivo de detalles que muchos de ellos contienen. El nuevo convenio establecerá los derechos básicos de la gente de mar a un trabajo decente por medio de declaraciones firmes, pero dará un amplio margen de flexibilidad a los países ratificantes sobre cómo habrán de aplicar esas normas sobre el trabajo decente en el marco de sus legislaciones nacionales.

12. ¿Qué ventajas tendrán los buques de los países ratificantes?

Los buques de países ratificantes que proporcionen condiciones de trabajo decentes a su gente de mar gozarán de protección contra la competencia desleal de los buques que no se ajusten a las normas y se beneficiarán de un sistema de certificación, evitando o reduciendo así la posibilidad de sufrir prolongados retrasos causados por las inspecciones realizadas en puertos extranjeros.

13. ¿Cómo propone el nuevo convenio mejorar el cumplimiento y el control de la aplicación?

El proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo trata de desarrollar una continua «cultura del cumplimiento» en cada fase, desde los sistemas nacionales de protección hasta el sistema

internacional. Esta continuidad empezará en el plano individual con la **gente de mar** que, en virtud del convenio, tendrá que ser debidamente informada de sus derechos y los recursos que tiene a su disposición en caso de presunto incumplimiento de los requisitos del convenio, y cuyo derecho a presentar quejas, tanto a bordo del buque como en tierra, se reconocerá en el convenio. Después, continuará con los **armadores**. Así, los que poseen o explotan buques de 500 toneladas de arqueo bruto o más dedicados a viajes internacionales o a viajes entre puertos extranjeros tendrán que desarrollar y llevar a cabo planes para asegurarse de que la legislación y otras medidas nacionales aplicables para poner en práctica el convenio se respetan de manera efectiva. Los **capitanes** de esos buques tendrán entonces la responsabilidad de aplicar los planes indicados por los armadores, y de llevar registros apropiados que puedan demostrar la aplicación de los requisitos del convenio. Como parte de sus responsabilidades actualizadas para las inspecciones laborales, en el caso de los buques con un arqueo bruto superior a 500 toneladas que se dedican a viajes internacionales o a viajes entre puertos extranjeros, el **Estado de abanderamiento** examinará los planes de los armadores y verificará y certificará que sean adoptadas las medidas necesarias y que se estén aplicando. A continuación, se exigirá que los buques lleven a bordo un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral. También se prevé que los Estados de abanderamiento se aseguren de que la legislación nacional por la que se aplican las normas del convenio se respete en los buques más pequeños que no están cubiertos por el sistema de certificación. Los Estados de abanderamiento tendrán que llevar a cabo evaluaciones de la calidad periódicas sobre la eficacia de sus sistemas nacionales de cumplimiento, y las **memorias que presenten a la OIT en virtud del artículo 22 de la Constitución** deberán proporcionar información sobre sus sistemas de inspección y certificación, incluidos sus métodos de evaluación de la calidad. Este sistema de inspección general en el Estado de abanderamiento (que se basa en el Convenio núm. 178 de la OIT) se complementará con procedimientos que habrán de seguir los países que son también o que constituyen incluso la fuente principal de suministro de gente de mar del mundo, que también tendrán que presentar memorias en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT. Este sistema se reforzará mediante **medidas voluntarias** de inspección en **puertos extranjeros (control por el Estado rector del puerto)**.

14. ¿Qué son el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral?

Los anexos del convenio contienen modelos de documentos clave: un **certificado de trabajo marítimo** y una **declaración de conformidad laboral**. La expedición del certificado corresponde al Estado de abanderamiento para los buques que enarboleden su pabellón, una vez que el Estado (o una organización reconocida que haya sido autorizada a llevar a cabo las inspecciones) haya verificado que las condiciones de trabajo en el buque están en conformidad con la legislación nacional por la que se aplica el convenio. El certificado tendría una validez de cinco años, a reserva de las inspecciones periódicas que realice el Estado de abanderamiento. La declaración se adjunta al certificado y contiene un resumen de la legislación nacional por la que se aplica una lista convenida de 14 temas de las normas marítimas y por la que se establece el plan del armador o del operador para garantizar el respeto de las normas a bordo del buque entre las distintas inspecciones. Las listas de los 14 temas que ha de certificar el Estado de abanderamiento y que pueden ser objeto de inspección si se efectúa una inspección en un puerto extranjero también figuran en los anexos del convenio.

15. ¿Qué se entiende por «trato no más favorable» en el caso de los buques de países no ratificantes?

Esta frase figura en el artículo V, párrafo 7, del proyecto de convenio. Este concepto, que también recogen los convenios de la OMI, significa que los buques no deben encontrarse en situación de desventaja por el hecho de que su país haya ratificado el nuevo convenio. Las consecuencias prácticas de este concepto se ven claramente en las disposiciones del Título 5 del convenio sobre el «control por el Estado rector del puerto»: en virtud de estas disposiciones, los buques de todos los países (hayan ratificado o no el convenio) serán objeto de inspección en cualquier país que haya ratificado el convenio, y podrán ser inmovilizados si no cumplen las normas mínimas del nuevo convenio.

16. ¿Serán las normas del nuevo convenio de un nivel inferior al de las normas actuales sobre el trabajo marítimo?

No, el objetivo que se busca es mantener el nivel actual de las normas de los convenios sobre el trabajo marítimo vigentes, dejando al mismo tiempo a cada país un mayor poder discrecional en cuanto a la elaboración de su legislación nacional por la que se establece ese nivel de protección.

17. ¿Cómo se controlará en la práctica la aplicación del nuevo convenio?

El nuevo convenio se propone alcanzar un mayor grado de cumplimiento por parte de los operadores y propietarios de buques y reforzar el control de la aplicación de las normas mediante mecanismos en todos los niveles. Por ejemplo, contiene disposiciones sobre: procedimientos para la presentación de quejas por parte de la gente de mar; la supervisión por los armadores y los capitanes de las condiciones a bordo de sus buques; la jurisdicción y el control por parte de los Estados de abanderamiento sobre sus buques; y las inspecciones de buques extranjeros por el Estado rector del puerto. Al exigir que los Estados Miembros ratificantes no sólo apliquen el convenio en virtud de su legislación nacional, sino que también documenten esa aplicación, el convenio también debería aumentar la eficacia del control que se lleva a cabo en el plano internacional, sobre todo por los órganos competentes de la OIT.

18. ¿Cómo se mantendrá el nuevo convenio más actualizado que los convenios vigentes?

La parte del convenio que habrá que actualizar cada cierto tiempo, a saber, el Código relativo a la aplicación técnica y detallada de las obligaciones básicas del convenio, podría enmendarse mediante un procedimiento acelerado (previsto en el artículo XV) que permita que los cambios entren en vigor, para todos o casi todos los países ratificantes, en un plazo de tres a cuatro años a partir del momento en que se propongan.

19. ¿Quedarán obligados los Estados Miembros ratificantes por todas las nuevas enmiendas?

Un Estado Miembro ratificante no quedará obligado por una enmienda del Código aplicada en virtud del artículo XV del convenio si expresa su desacuerdo formal dentro de un período que normalmente será de dos años. Las enmiendas en virtud del artículo XIV, en el que se establece el procedimiento que se habrá de seguir en el caso de las enmiendas relativas a las disposiciones básicas, por ejemplo, los artículos y el Reglamento, sólo podrán entrar en vigor para los países que ratifiquen la enmienda de que se trate.

20. ¿En qué difieren los procedimientos de enmienda del convenio de los de los convenios de la OMI?

Los dos tipos de procedimientos de enmienda – en virtud del artículo XIV, para modificar los artículos y el Reglamento, y en virtud del artículo XV, para modificar el Código – se basan en cierta medida en procedimientos de la OMI. Sin embargo, el procedimiento en virtud del artículo XIV se parece más al procedimiento actual de la OIT para revisar convenios. El procedimiento acelerado en virtud del artículo XV sigue los procedimientos de la OMI, sobre todo en relación con la presentación de enmiendas a los Estados Miembros y con su entrada en vigor; la principal diferencia radica en la adopción de las enmiendas: en este caso (a diferencia de lo que ocurre con los procedimientos de la OMI), los Estados Miembros no ratificantes tienen un papel que desempeñar y las enmiendas deben ser aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo, que está abierta a todos los Estados Miembros de la OIT.

21. ¿Cuáles son las características novedosas del nuevo convenio?

Hay varias novedades, por lo que se refiere a la OIT. El conjunto de la estructura del nuevo convenio difiere de la estructura tradicional de los convenios de la OIT. Consta de las disposiciones básicas, a saber, los artículos y el Reglamento, seguidas de

PROYECTO DE CONVENIO REFUNDIDO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO

un Código de dos partes dividido en cinco Títulos, uno de los cuales trata sobre el cumplimiento y el control de la aplicación. El Reglamento y el Código que contienen normas y pautas están organizados en cinco Títulos.

- Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques
- Título 2: Condiciones de empleo
- Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda
- Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social
- Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación

También contiene una nota explicativa para ayudar más a los Estados Miembros a aplicar el convenio.

Otras innovaciones son los procedimientos de enmienda y el sistema para la certificación de buques. Sin embargo, la mayoría de estas innovaciones se basan en las contenidas en los instrumentos de otras organizaciones, sobre todo de la OMI. Una característica única es el régimen especial de la Parte B, no obligatoria, del Código y su relación con la Parte A, obligatoria.

22. ¿Qué se entiende por régimen especial de la Parte B del Código y por qué es necesario?

El régimen especial de la Parte B del Código se basa en la idea de firmeza respecto de los principios y derechos combinada con un margen de flexibilidad en cuanto a la aplicación. Sin esta innovación, el nuevo convenio no podría aspirar nunca a lograr un nivel amplio de ratificación: muchas de las disposiciones de los convenios vigentes sobre el trabajo marítimo, que están relacionadas con el método de aplicar los derechos básicos de la gente de mar (más que con el contenido de esos derechos), se han trasladado a las pautas de la Parte B del Código, que no son obligatorias. Su inclusión en el Reglamento y en las normas de la Parte A, que son obligatorios, podría haber creado obstáculos evidentes para la ratificación.

PROYECTO DE CONVENIO REFUNDIDO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO

El régimen especial se refleja en las siguientes preguntas y respuestas, que han sido objeto de un acuerdo:

¿Es obligatoria la Parte B del Código?

Respuesta: No.

¿Pueden los Estados Miembros ratificantes pasar por alto la Parte B?

Respuesta: No.

¿Verifican los inspectores de los Estados rectores del puerto la aplicación de la Parte B?

Respuesta: No.

¿Tiene que seguir el Estado Miembro ratificante las orientaciones de la Parte B?

Respuesta: No, pero si no sigue las orientaciones, es posible que tenga que justificar – ante los órganos competentes de la Organización Internacional del Trabajo – la manera en que ha aplicado las disposiciones obligatorias correspondientes del convenio refundido.

23. Dado que la Parte B no es obligatoria, ¿por qué formará parte del convenio en vez de ser objeto de una recomendación internacional del trabajo?

Las Partes A y B del Código están relacionadas. Las disposiciones de la Parte B, denominadas pautas, si bien no son obligatorias, son útiles y en algunos casos esenciales para entender correctamente el Reglamento y las normas obligatorias de la Parte A. En algunos casos, las normas obligatorias de la Parte A están formuladas de una manera tan general que puede resultar difícil aplicarlas sin consultar las orientaciones de las disposiciones correspondientes de la Parte B.

24. Desde el punto de vista jurídico, ¿puede un convenio de la OIT contener disposiciones no obligatorias?

Nada impide complementar las disposiciones obligatorias con disposiciones no obligatorias. Hay precedentes de convenios internacionales del trabajo en los que se utiliza el término «debería», que no tiene carácter obligatorio, en lugar de «deberá».

25. ¿Por qué en algunas ocasiones parece haber una duplicación entre el Reglamento y la Parte A del Código del convenio?

El Reglamento, que han de aprobar los parlamentos o las asambleas legislativas durante los procesos nacionales de ratificación, no sólo establece los derechos básicos de la gente de mar, sino que también rige el contenido del Código, incluso su posible contenido futuro tras la adopción de una enmienda en virtud del procedimiento acelerado. Para ser válida, toda disposición de la Parte A del Código debe formar parte del alcance general de los artículos o del Reglamento. Por esta razón, en ciertas ocasiones puede haber cierto grado de duplicación.

26. ¿Requeriría también el convenio que los países ratificantes apliquen los convenios fundamentales de la OIT sobre derechos humanos?

No, pero, en virtud del artículo III del convenio, tendrían que cerciorarse de que su legislación respeta, en el contexto del convenio, los derechos fundamentales, tales como la libertad sindical, que están incorporados en los convenios fundamentales (no habría ningún requisito acerca de las disposiciones concretas de esos convenios).