

Revisión de los instrumentos marítimos pertinentes de la OIT

Informe para el debate
de la 29.^a reunión de la Comisión Paritaria Marítima

Ginebra, 2001

Indice

Resumen general.....	v
Parte I. Resumen del examen y de las decisiones del Consejo de Administración relativas a la revisión de las normas marítimas.....	1
Decisiones relativas a los convenios marítimos del trabajo.....	2
Decisiones relativas a la revisión de los convenios marítimos	2
Decisión de mantener el statu quo	6
Promoción de los convenios marítimos actualizados	8
Convenios marítimos propuestos para denuncia una vez que se hayan ratificado convenios más actuales.....	10
Decisiones de dejar de lado, derogación y retiro de convenios marítimos	11
Decisiones relativas a las recomendaciones internacionales del trabajo	12
Decisiones de revisión de recomendaciones marítimas	13
Actualización de recomendaciones marítimas.....	13
Solicitudes de información complementaria.....	13
Recomendaciones marítimas expresamente «reemplazadas»	14
Decisión de mantener el statu quo	14
Retiro de recomendaciones marítimas	15
Parte II. Examen de convenios y recomendaciones marítimos en materia de seguridad social.....	16
Convenios sobre seguridad social.....	16
Cinco convenios requieren examen bajo este epígrafe	16
Tres recomendaciones requieren examen bajo este epígrafe	21
Parte III. Un paso adelante en las normas laborales marítimas: un eventual convenio marítimo de «trabajo decente»	23
Cuestiones planteadas	23
Opciones	27
El enfoque marco.....	28
Primera opción: revisión de los siete instrumentos.....	29
Segunda opción: un instrumento marco.....	29
Tercera opción: cinco instrumentos marco	30
Simplificación de mecanismos para la actualización de normas	30
Posible valor añadido del nuevo instrumento o instrumentos marco	31
Posibles inconvenientes del nuevo enfoque.....	32
Intensificación del papel de la Comisión Paritaria Marítima.....	33
Conclusión	34
Puntos que requieren discusión.....	34
Anexo I. Resumen de las decisiones tomadas por el Consejo de Administración en relación con los convenios y recomendaciones marítimos.....	35
Anexo II. Actualización de la lista de ratificaciones por convenio (a 8 de agosto de 2000).....	36
Anexo III. El procedimiento de enmienda tácito en los tratados depositados en la Organización Marítima Internacional (OMI).....	56

Resumen general

El presente examen de los instrumentos marítimos pertinentes de la OIT se divide en tres partes. En las partes I y II se recogen un resumen del análisis y de las decisiones que el Consejo de Administración ha adoptado hasta la fecha acerca de la revisión de las normas marítimas y un análisis de los instrumentos sobre seguridad social en el sector marítimo. Ambas partes se presentan a la Comisión Paritaria Marítima a título informativo y, como se explica en detalle más abajo, para que sean objeto de un examen más detenido a la luz de las propuestas presentadas en la parte III del presente documento para mejorar las normas marítimas del trabajo. En la parte III se propone la adopción de un enfoque integral para la formulación de normas marítimas en el futuro. Se propone la elaboración de uno o de posiblemente cinco instrumentos marco para reemplazar el conjunto actual que consta de 30 convenios y 23 recomendaciones. La principal propuesta de la parte III es la creación de un instrumento bandera que constituya el «estatuto de derechos» de la industria para tratar de obtener progresos en el cumplimiento de las obligaciones en el conjunto del sector. El convenio marco se complementaría con anexos a los que se aplicarían procedimientos de enmienda fáciles. Una supervisión eficaz del instrumento basada en el artículo 19 de la Constitución de la OIT crearía cierta dinámica que contribuya a progresar en el alcance de los objetivos contenidos en el instrumento. En la parte III también se promueve la atribución de un papel más destacado a la Comisión Paritaria Marítima y a una subcomisión tripartita. Estas propuestas buscan garantizar que toda actividad normativa futura pueda responder a los rápidos cambios y a la rápida evaluación de las necesidades y de la tecnología que está experimentando una industria verdaderamente mundial, la del transporte marítimo. Los puntos de discusión pertinentes se refunden al final del documento. En el presente documento se adjuntan dos cuadros que contienen un resumen de las decisiones adoptadas por el Consejo de Administración acerca de los instrumentos marítimos y una lista actualizada de las ratificaciones de los convenios marítimos.

Parte I

Resumen del examen y de las decisiones del Consejo de Administración relativas a la revisión de las normas marítimas

El objetivo de esta parte del documento es hacer un resumen del examen y de las decisiones adoptadas por el Consejo de Administración acerca de las normas laborales marítimas que examinó el Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas de la Comisión de Cuestiones Jurídicas y Normas Internacionales del Trabajo del Consejo de Administración.

Tras la discusión sobre la política normativa celebrada en la 81.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo en 1994, el Consejo de Administración, en su 262.^a reunión (marzo-abril de 1995), decidió establecer un Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas (en adelante, el Grupo de Trabajo), que forma parte de la Comisión de Cuestiones Jurídicas y Normas Internacionales del Trabajo (LILS). Se decidió que el Grupo de Trabajo examinaría la necesidad de revisar todos los convenios y recomendaciones adoptados antes de 1985 a fin de actualizar y reforzar el sistema normativo. Las propuestas no debían reducir la protección de que gozaban los trabajadores en virtud de los convenios ratificados ¹.

Desde que se estableció, el Grupo de Trabajo se ha reunido diez veces y ha examinado casi todos los convenios y recomendaciones incluidos en su mandato. El Grupo de Trabajo llevó a cabo un examen individual de cada uno de los instrumentos. Formuló propuestas que fueron aprobadas por la Comisión LILS y por el Consejo de Administración a fin de revisar los convenios anticuados, promover la ratificación de los convenios actualizados, invitar a los Estados Miembros a que apliquen debidamente las recomendaciones actualizadas y proponer que se deje de lado, se abroge o se retire los instrumentos obsoletos, según sea necesario.

El Grupo de Trabajo inició su examen de los instrumentos marítimos durante la 273.^a reunión (noviembre de 1998) del Consejo de Administración. En el examen de los instrumentos marítimos aplicó los mismos criterios y metodología que utilizó para el examen de otros instrumentos ². Examinó 23 convenios y 22 recomendaciones del sector marítimo como parte de ese proceso ³. La labor del

¹ El mandato del Grupo de Trabajo se recoge en el documento GB.262/9/2, párrafo 52.

² Los detalles sobre los criterios y la metodología utilizados se recogen en los documentos GB.264/9/2, párrafo 16; GB.265/8/2, párrafo 24 y GB.273/LILS/WP/PRS/4, párrafos 2 y 3.

³ En los siguientes documentos se pueden consultar informaciones detalladas sobre el examen de los instrumentos del sector marítimo que efectuaron el Grupo de Trabajo, la Comisión LILS y el Consejo de Administración GB.273/LILS/WP/PRS/4; GB.273/LILS/4 (Rev.1); GB.274/LILS/WP/PRS/2; GB.274/LILS/4; GB.273/10/2; GB.276/LILS/WP/PRS/4, y GB.276/LILS/5.

Grupo de Trabajo relativa a los instrumentos marítimos fue facilitada por las recomendaciones que los miembros mandantes de la Comisión Paritaria Marítima formularon a petición del Grupo de Trabajo. Un Grupo de Trabajo Paritario de organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar (en adelante, el Grupo de Trabajo Paritario) se reunió en Ginebra en julio de 1998 y formuló recomendaciones, que en su mayoría fueron aprobadas por el Consejo de Administración ⁴.

A continuación se resumen las propuestas del Grupo de Trabajo, de la Comisión LILS y las decisiones del Consejo de Administración, con inclusión de las decisiones que adoptó el Consejo de Administración en su 277.^a reunión (marzo de 2000).

Decisiones relativas a los convenios marítimos del trabajo

Decisiones relativas a la revisión de los convenios marítimos

En la presente sección se resume el examen de cada uno de los siete convenios que el Consejo de Administración decidió revisar.

Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16)

Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73)

Además de las ratificaciones (incluidas las declaraciones de aplicación a los territorios no metropolitanos (TNM)) ⁵, el Convenio núm. 73 se menciona en el anexo del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147) — y en virtud del artículo 2, *a*) del Convenio núm. 147, se aplica a 11 países adicionales por ser «en sustancia equivalentes». El Convenio núm. 73 no ha registrado tantas ratificaciones como el Convenio núm. 16.

Durante el examen del Convenio núm. 16 y del Convenio núm. 73, se señaló que uno de los problemas para su aplicación era que las normas sobre aptitud física

⁴ Si bien el Consejo de Administración aprobó la mayoría de las recomendaciones que formuló el Grupo de Trabajo Paritario, se aprobaron diferentes decisiones relativas a cuatro convenios, a saber, el Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9); el Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53); el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58); el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92). Si bien el Grupo de Trabajo Paritario recomendó que se dejara de lado el Convenio núm. 53, el Consejo de Administración decidió mantener el *statu quo*. En el caso del Convenio núm. 92, el Grupo de Trabajo Paritario propuso que se revisara, pero el Consejo de Administración decidió mantener el *statu quo*. En el caso de los Convenios núms. 9 y 58, el Grupo de Trabajo Paritario propuso que se mantuviera el *statu quo*, pero el Consejo de Administración decidió invitar a los Estados Miembros a que ratificaran los convenios más actualizados pertinentes y reexaminar la situación de ambos convenios en el momento oportuno.

⁵ Véase el anexo II.

de la gente de mar variaban en gran medida⁶. En 1997, la OIT y la OMS elaboraron un conjunto de Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos, a fin de solucionar esta situación.

El Grupo de Trabajo Paritario propuso que ambos instrumentos fueran revisados.

Se invitó a los Estados Miembros a que opinaran si la revisión de estos Convenios debía hacerse por separado o conjuntamente. La mayoría de los 21 países y una organización de trabajadores que respondió estaban a favor de una revisión conjunta de ambos Convenios⁷. Cinco países recalcaron el objetivo común de los dos instrumentos y opinaron que el reconocimiento médico de los jóvenes debe considerarse como parte del examen médico de la gente de mar en general. Tres países especificaron que la revisión de los dos instrumentos debería dar como resultado la adopción de un convenio único. De los ocho países que estaban a favor de un examen por separado, dos subrayaron la necesidad de garantizar una protección especial para los jóvenes. Además, cuatro países opinaban que debían revisarse las disposiciones de los dos Convenios para tener en cuenta la tecnología y la normativa actuales, por ejemplo, los convenios internacionales de la OMI sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (convenio STCW de la OMI).

El Grupo de Trabajo recalcó que la revisión conjunta de estos dos Convenios no sería de por sí un obstáculo para garantizar una protección especial a los jóvenes si se ha de considerar la introducción de tales disposiciones.

Sobre la base de las recomendaciones del Grupo de Trabajo de la Comisión LILS, el *Consejo de Administración* decidió que los Convenios núms. 16 y 73 debían revisarse conjuntamente.

Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22)

Además de las ratificaciones que ha registrado el Convenio núm. 22, este instrumento se aplica a 12 países adicionales en virtud de la disposición sobre los instrumentos «en sustancia equivalentes» del artículo 2, a) del Convenio núm. 147.

El Grupo de Trabajo Paritario recomendó la revisión de este Convenio.

Después de que el Consejo de Administración pidiera información, siete países indicaron que no veían ningún obstáculo ni dificultad para llevar a cabo una revisión completa o parcial del Convenio núm. 22, y otros dos países no estaban a favor de la revisión del Convenio núm. 22, porque éste se mencionaba en el anexo del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), del

⁶ Como indicó el Comité Mixto OIT/OMS sobre salud de los marinos (séptima reunión, mayo de 1993).

⁷ Para más detalles, véase el documento GB.277/LILS/WP/PRS/1/2, párrafos 6 a 13.

que eran parte⁸. Una mayoría formada por 14 países y una organización de trabajadores participantes se pronunció a favor de la revisión del Convenio núm. 22. Estos países consideraban que debía adaptarse el Convenio a los cambios que se habían producido en el sector del transporte marítimo tras su adopción. El Convenio se basaba en contratos de enrolamiento específicos para un buque, cuando en la práctica y en la legislación actuales se tiende a establecer contratos con los armadores. Era necesario llevar a cabo una revisión y una formulación general de los convenios más acorde con las condiciones actuales a la luz de los cambios de la industria marítima. También se propuso la revisión del Convenio para aumentar al máximo la flexibilidad y reducir al mínimo los problemas administrativos.

La Federación Internacional de Armadores (ISF) opinó que el Convenio núm. 22 ya no reflejaba las prácticas modernas en materia de empleo. A su modo de ver, en él se daba por sentada la existencia de una supervisión y control de los contratos por parte de la administración pública que muchos Estados de abanderamiento han dejado de aplicar; en su opinión, los contratos de enrolamiento debían celebrarlos el armador y el marino. La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) consideraba por su parte que, si bien había que revisar el Convenio, también había que tener mucho cuidado en asegurarse de que al dar cabida a las prácticas de empleo modernas no se anulara la responsabilidad fundamental del Estado de abanderamiento a este respecto.

Sobre la base de la recomendación del Grupo de Trabajo de la Comisión LILS, el *Consejo de Administración* decidió que debía revisarse el Convenio núm. 22.

Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68)

Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69)

Además de las ratificaciones que han registrado estos Convenios, el artículo 5 del Convenio núm. 68 se menciona en el anexo del Convenio núm. 147. Por esta razón, este artículo se aplica a 22 países adicionales, en virtud de la disposición sobre los instrumentos «en sustancia equivalentes» del artículo 2, *a*) del Convenio núm. 147.

Durante el examen de estos dos Convenios, se señaló que están relacionados con una cuestión que ha ido cobrando cada vez mayor importancia, a saber, la necesidad de garantizar que la gente de mar reciba comida suficiente y bien preparada. En la actualidad los marinos con frecuencia pasan semanas o meses a bordo de un buque sin ninguna otra alternativa de variar sus comidas. Los aspectos sanitarios de la manipulación de los alimentos y el servicio de comidas se han desarrollado considerablemente en tierra, y las deficiencias detectadas en los últimos años a este respecto a bordo de los buques han mostrado la necesidad de revisar los Convenios núms. 68 y 69.

⁸ Para más detalles, véase, *ibíd.*, párrafos 15-20.

El Grupo de Trabajo Paritario recomendó la revisión de los Convenios núms. 68 y 69.

En las consultas escritas que tuvieron lugar, 15 de los países participantes estaban a favor de la revisión de ambos Convenios. Muchos países recalcaron que el Convenio núm. 68 estaba anticuado y que probablemente no reflejaba la práctica actual, ni la evolución tecnológica ni las disposiciones legislativas del sector marítimo. Algunos países, recalcaron la complementariedad de los Convenios núms. 68 y 69 y propusieron que fueran revisados conjuntamente.

También se consideró que en el contexto de la revisión de estos Convenios debían tenerse en cuenta los instrumentos correspondientes de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Sobre la base de la recomendación del Grupo de Trabajo de la Comisión LILS, el *Consejo de Administración* decidió que estos Convenios deben revisarse conjuntamente, tomando en cuenta los instrumentos pertinentes de la OMI.

Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74)

En el examen de este Convenio se señaló que en el convenio OMI-STCW, revisado, se introdujo un enfoque nuevo y moderno en materia de formación y certificación de la gente de mar que tal vez indique la necesidad de revisar el Convenio núm. 74.

El Grupo de Trabajo Paritario recomendó la revisión de este Convenio.

En las consultas escritas que se celebraron, la mayoría de los países respondió que estaba a favor de la revisión. Algunos de ellos recalcaron la necesidad de modernizar este Convenio, que no reflejaba la práctica, la evolución tecnológica ni las disposiciones legislativas actuales del sector marítimo. Otros declararon que en el futuro debía hacerse una revisión para armonizar las disposiciones de este Convenio con el convenio OMI-STCW. Sin embargo, otros países opinaron que las normas de la OMI debían ser las únicas aplicables y que debía evitarse una revisión de este Convenio para impedir un traslapo con el convenio OMI-STCW.

El Grupo de Trabajo estimaba que si bien el convenio OMI-STCW era el instrumento internacional moderno en materia de formación y certificación de la gente de mar, en él no se abordaban todas las cuestiones pertinentes relativas a las normas laborales. Además, los mecanismos de control de los convenios de la OMI y de la OIT eran distintos.

Por esta razón, el Consejo de Administración decidió que debía revisarse el Convenio núm. 74, ya sea por separado o como parte de otro convenio marco, teniendo en cuenta los instrumentos correspondientes de la OMI.

Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134)

El Grupo de Trabajo Paritario recomendó la revisión de este Convenio.

La opinión mayoritaria en las consultas era claramente a favor de una revisión en la que se tomara en cuenta el convenio moderno OMI-STCW.

Sobre la base de la recomendación del Grupo de Trabajo, el *Consejo de Administración* decidió que debía revisarse el Convenio núm. 134 y que debían tenerse en cuenta en este contexto los instrumentos correspondientes de la OMI.

Decisión de mantener el *statu quo*

El Consejo de Administración decidió mantener el *statu quo* en relación con los siguientes convenios por considerar que no convenía adoptar ninguna otra decisión.

Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53)

Además de las ratificaciones que ha registrado este Convenio, sus artículos 3 y 4 se mencionan en el anexo del Convenio núm. 147; por esta razón, se aplican a otros 20 países en virtud de la disposición relativa a los instrumentos «en sustancia equivalentes» del artículo 2, *a*) del Convenio núm. 147.

El Grupo de Trabajo Paritario recomendó que se pusiera de lado el Convenio núm. 53.

Los Grupos de Trabajo Ventejol de 1979 y 1987 clasificaron el Convenio núm. 53 en la categoría de los «instrumentos que deberían promoverse con prioridad». El convenio OMI-STCW y el Convenio núm. 53 se aplican, con algunas excepciones, al mismo tipo de buques y a los mismos oficiales. El convenio OMI-STCW proporciona un enfoque moderno y contiene disposiciones más detalladas acerca de la formación, la certificación y la guardia de la gente de mar que el Convenio núm. 53. Además, el convenio OMI-STCW ha sido ratificado por 130 de los Estados miembros de la OMI. En relación con la recomendación del Grupo de Trabajo Paritario, el Consejo de Administración estimó que el Convenio núm. 53 seguía teniendo una función en algunas situaciones: en primer lugar, es plenamente aplicable a los Estados parte en el Convenio núm. 53 que no son parte en el convenio OMI-STCW; en segundo lugar, el convenio OMI-STCW no abarca a algunos oficiales de buques muy pequeños; y, en tercer lugar, el Convenio núm. 53 (sólo los artículos 3 y 4) figura en el anexo del Convenio núm. 147, por lo que será necesario que los Estados que lo hayan ratificado prevean algunas disposiciones en materia de titulación de los oficiales, así como un sistema eficiente de inspección al respecto. Además, la decisión de dejar de lado este Convenio, debido a la inclusión del Convenio núm. 53 en el anexo del Convenio núm. 147, podría afectar el objetivo y las obligaciones derivadas de este Convenio.

Sobre la base de la recomendación hecha por el Grupo de Trabajo de la Comisión LILS, el *Consejo de Administración* decidió por lo tanto pronunciarse por el *statu quo* de este Convenio y volver a examinar la situación al respecto en su debido momento.

Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92)

Además de los países cuyas ratificaciones del Convenio núm. 92 se han registrado, este instrumento se aplica también a otros diez países en función de las disposiciones «en sustancia equivalentes» a que se refiere el apartado a) del artículo 2 del Convenio núm. 147.

Desde que fuera adoptado el Convenio núm. 92, el sector marítimo ha experimentado profundas transformaciones técnicas. El Convenio núm. 92 está estrechamente relacionado con el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133)⁹. Este último Convenio está incluido en el Protocolo de 1996 al Convenio núm. 147, y es complementario del Convenio núm. 92¹⁰.

El Grupo de Trabajo Paritario recomendó la revisión de este Convenio.

En el proceso de consulta por escrito que se llevó a cabo, 15 países se manifestaron a favor de la revisión. Cinco países hicieron hincapié en que el Convenio núm. 92 correspondía a otros tiempos, y que probablemente no era compatible con las prácticas actuales, así como tampoco con los avances tecnológicos o la evolución de la legislación en el sector marítimo. Asimismo, se indicó específicamente que el Convenio núm. 92 debería ser actualizado a fin de que esté en armonía con las normas vigentes de la OMI, pero sin superponerse a éstas.

El Grupo de Trabajo tomó nota de que los Convenios núms. 92 y 133 están estrechamente vinculados. Habida cuenta de la decisión tomada con respecto al Convenio núm. 133, el *Consejo de Administración* decidió mantener también el *statu quo* con respecto al Convenio núm. 92, y volver a examinar en su momento la situación al respecto.

Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133)

El Convenio núm. 133 complementa las disposiciones del Convenio núm. 92; en virtud de su artículo 3, los países que ratifiquen el Convenio núm. 133 se comprometen a cumplir las disposiciones contenidas en las partes II y III del Convenio núm. 92

⁹ Véanse, más adelante, los párrafos 43 a 45.

¹⁰ El Protocolo de 1996 al Convenio núm. 147 no ha entrado en vigor todavía. Cuando ello ocurra, los Estados que hayan ratificado el Protocolo, y que no estén ya vinculados por los convenios que figuran en la lista de su anexo complementario, quedarán vinculados en virtud de las disposiciones «en sustancia equivalentes» en lo que atañe a los convenios mencionados en la parte A del anexo complementario; además, en lo que atañe a los convenios que figuran en la parte B de dicho anexo complementario, quedarán vinculados a cualesquiera convenios que el Estado acepte de conformidad con el artículo 3 del Protocolo.

El Grupo de Trabajo Paritario recomendó que se mantuviera el *statu quo* del Convenio núm. 133.

Basándose en la recomendación hecha por el Grupo de Trabajo de la Comisión LILS, el *Consejo de Administración* decidió mantener el *statu quo* del Convenio núm. 133.

Promoción de los convenios marítimos actualizados

Por lo que se refiere a los convenios que se indican a continuación, el Consejo de Administración consideró que debía alentarse su ratificación, ya que sus disposiciones seguían respondiendo a las necesidades actuales; por lo tanto, debería promoverse su ratificación. Sin embargo, en unos pocos casos, el Consejo de Administración también consideró que era apropiado solicitar información adicional con respecto a los posibles obstáculos a la ratificación. Estas solicitudes de información siguen pendientes.

Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147) y Protocolo de 1996

Conforme con lo solicitado por el Grupo de Trabajo, la Oficina aportó información sobre los antecedentes y el contenido mismo del Convenio núm. 147, así como un análisis de las eventuales consecuencias de las propuestas de revisar, dejar de lado o derogar los convenios enumerados en su anexo ¹¹.

Basándose en la recomendación hecha por el Grupo de Trabajo de la Comisión LILS, el *Consejo de Administración* decidió invitar a los Estados Miembros a considerar la posibilidad de ratificar el Convenio núm. 147 y el Protocolo de 1996 ¹². El Consejo decidió también que, en su momento y teniendo en cuenta la

¹¹ La revisión de uno o más de los convenios que se señalan en el anexo al Convenio núm. 147 no constituyen en sí una revisión de este Convenio. Del mismo modo, la revisión de los convenios que figuran en la lista del anexo no afecta las obligaciones contraídas por los Estados que hayan ratificado el Convenio núm. 147.

La modificación de la lista de convenios que figuran en el anexo al Convenio núm. 147 puede seguir dos pautas de índole distinta:

- 1) La adopción del Protocolo de 1996 al Convenio núm. 147 equivalió a una revisión parcial del citado Convenio. Concretamente, dejó intactas las obligaciones en virtud del Convenio núm. 147 y simplemente permitió la aceptación de obligaciones adicionales derivadas de los instrumentos incluidos en el anexo complementario. Los Estados vinculados por el Convenio núm. 147 tienen la opción de aceptar o no las obligaciones abarcadas en el marco del Protocolo.
- 2) La segunda forma de modificación posible sería la revisión total del Convenio núm. 147, lo que implicaría su cierre a nuevas ratificaciones y definiría una nueva lista de normas mínimas en el transporte marítimo. Ahora bien, incluso en este caso no serían afectadas las obligaciones vigentes en virtud del Convenio núm. 147; los Estados que lo hayan ratificado quedarían vinculados por este instrumento mientras no hayan ratificado el Convenio revisado y hasta que éste entre en vigor. En otras palabras, este método permite conservar el «capital» de ratificaciones de los convenios existentes.

¹² En el marco del programa marítimo de la OIT se ha dado prioridad a la ratificación y aplicación de este Convenio.

evolución y la adopción de nuevos instrumentos, se volverá a examinar la lista de convenios que figura que en el anexo al mismo.

Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108)

La importancia que reviste en la actualidad este Convenio ha quedado demostrada por — además de las ratificaciones registradas — su inclusión en la parte B del anexo complementario al Protocolo de 1996 del Convenio núm. 147¹³.

Basándose en las recomendaciones hechas por el Grupo de Trabajo Paritario, y también en las del Grupo de Trabajo de la Comisión LILS, el *Consejo de Administración* decidió invitar a los Estados Miembros a examinar la posibilidad de ratificar el Convenio núm. 108.

Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145)

El Grupo de Trabajo Paritario recomendó promover el Convenio núm. 145.

El Grupo de Trabajo tomó nota de que este Convenio había recibido un número relativamente escaso de ratificaciones. Basándose en la recomendación del Grupo de Trabajo, el *Consejo de Administración* decidió promover la ratificación de este Convenio y pedir a los Estados Miembros que proporcionen información sobre los obstáculos y dificultades que pudieran impedir o retrasar la ratificación del Convenio núm. 145. Esta solicitud sigue pendiente.

Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146)

El Grupo de Trabajo Paritario recomendó promover el Convenio núm. 146.

El Grupo de Trabajo tomó nota de que este Convenio había sido objeto de un número relativamente escaso de ratificaciones. Basándose en la recomendación hecha por el Grupo de Trabajo, el *Consejo de Administración* decidió promover la ratificación de este Convenio. También debería tomarse nota de que, en el marco del examen de los Convenios núms. 54, 72 y 91¹⁴, se invitó a los Estados parte en estos Convenios a considerar la posibilidad de ratificar también el Convenio núm. 146.

Convenios adoptados desde 1985

Bajo este epígrafe, deberían tomarse en consideración también los convenios sobre el trabajo marítimo adoptados a contar de 1985, que no estaban incluidos en el mandato del Grupo de Trabajo. El Consejo de Administración consideró que

¹³ Véase la nota 10, *supra*.

¹⁴ El Consejo de Administración decidió retirar los Convenios núms. 54 y 72 y dejar de lado el Convenio núm. 91, con efecto inmediato. Para más detalles, véase el documento GB.274/LISL/WP/PRS/2, págs. 36-38.

estos instrumentos conservaban su actualidad. Se trata de convenios adoptados en las reuniones marítimas en la Conferencia Internacional del Trabajo de 1987 y 1996: Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163); Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164); Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165); Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166); Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178); Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179), y Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180).

Convenios marítimos propuestos para denuncia una vez que se hayan ratificado convenios más actuales¹⁵

Los convenios revisados no siempre han suscitado un gran número de ratificaciones, y de hecho en algunos casos los convenios iniciales han seguido en vigor. El Grupo de Trabajo ha formulado propuestas encaminadas a reactivar la ratificación de los convenios revisados y, simultáneamente, la denuncia de los convenios más antiguos sustituidos por los instrumentos revisados.

Los siguientes convenios fueron revisados por convenios más recientes. Se invita a los Estados Miembros interesados a examinar la posibilidad de ratificar los convenios actualizados pertinentes y, al mismo tiempo, a denunciar los convenios obsoletos. En lo que atañe a los convenios que figuran en la lista que sigue, la ratificación de los convenios actualizados implicará la denuncia automática de los instrumentos más antiguos.

- 1) Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7) (Revisado por el Convenio núm. 56);
- 2) Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9) (Revisado por el Convenio núm. 179);
- 3) Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921 (núm. 15) (Revisado por el Convenio núm. 138);
- 4) Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23) (Revisado por el Convenio núm. 166);
- 5) Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936 (núm. 54) (Revisado por el Convenio núm. 72);

¹⁵ También se ha propuesto el retiro de los Convenios núms. 54, 57, 72, 75, 76 y 93, en la medida en que no han recibido el número suficiente de ratificaciones para su entrada en vigor. Véase más adelante el párrafo 62, relativo a los Convenios núms. 15 y 91, que se han dejado de lado. Estas decisiones no son necesariamente incompatibles, dado que por ahora se ha hecho hincapié en alentar a los Estados parte en estos Convenios a ratificar los convenios afines más modernos. En el ínterin se ha dejado de pedir a los países que son parte en dichos Convenios las memorias correspondientes en virtud del artículo 22.

-
- 6) Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (número. 57) (Revisado por el Convenio número. 76);
 - 7) Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (número. 58) (Revisado por el Convenio número. 138);
 - 8) Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946 (número. 72) (Revisado por el Convenio número. 91);
 - 9) Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946 (número. 75) (Revisado por el Convenio número. 92);
 - 10) Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946 (número. 76) (Revisado por el Convenio número. 93);
 - 11) Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (número. 91) (Revisado por el Convenio número. 146);
 - 12) Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (número. 93) (Revisado por el Convenio número. 109), y
 - 13) Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (número. 109) (Revisado por el Convenio número. 180).

Decisiones de dejar de lado, derogación y retiro de convenios marítimos

Decisiones de dejar de lado convenios

El Consejo de Administración consideró que algunos convenios no correspondían ya a las necesidades actuales, y que estaban inadaptados u obsoletos. La Oficina ha dejado de solicitar a los Estados Miembros que presenten a los órganos de control de la OIT las memorias correspondientes a estos convenios. Sin embargo, sigue vigente el derecho de invocar las disposiciones de dichos Convenios en la presentación de reclamaciones y quejas en virtud de los artículos 24 y 26 de la Constitución. Además, las organizaciones de empleadores y de trabajadores pueden seguir remitiendo observaciones de acuerdo con los procedimientos de control regulares, en el marco del examen que efectúa la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones, lo que puede dar lugar, de ser necesario, a la solicitud de memorias detalladas. Por último, la decisión de dejar de lado convenios no tiene efectos en la situación de estos instrumentos en los sistemas jurídicos de los Estados Miembros que los han ratificado.

El *Consejo de Administración* decidió dejar de lado, con efecto inmediato, el Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (número. 91) y el Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921 (número. 15)¹⁶.

¹⁶ En la actualidad, se está invitando a denunciar el Convenio número. 15 a los Estados Miembros que son parte en el mismo. A los Estados parte en el Convenio número. 91, se les invita a examinar la posibilidad de ratificar el Convenio número. 146, lo que entrañaría la denuncia automática del Convenio número. 91.

Propuestas de derogación o retiro de convenios marítimos

La Constitución de la OIT fue enmendada con el fin de permitir que la Conferencia pueda derogar todo convenio adoptado que se considere ha perdido su objeto (incluso si sus objetivos se han realizado plenamente), o también si se considera que ya no representa una contribución útil a la consecución de los objetivos de la Organización ¹⁷.

En virtud de la enmienda de su Reglamento, la Conferencia puede retirar convenios que no hayan entrado en vigor o que ya no estén en vigor como consecuencia de renunciaciones o ratificaciones. La citada enmienda también permite que la Conferencia retire recomendaciones. Los retiros no dependen de la entrada en vigor de la enmienda constitucional.

El *Consejo de Administración* decidió proponer en el momento oportuno a la Conferencia el retiro de los siguientes Convenios ¹⁸:

- Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936 (núm. 54);
- Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 57);
- Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946 (núm. 72);
- Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946 (núm. 75);
- Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946 (núm. 76), y
- Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (núm. 93).

Decisiones relativas a las recomendaciones internacionales del trabajo

Las recomendaciones son instrumentos no vinculantes en los que la Organización define objetivos sobre ámbitos determinados y en un momento dado, además de establecer directrices que los Estados Miembros utilizarán en el campo

¹⁷ Instrumento de enmienda a la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, 1997. Al 1.º de agosto de 2000, 56 Estados Miembros habían ratificado esta enmienda constitucional, inclusive tres países de mayor importancia industrial. La enmienda entrará en vigor cuando haya sido ratificada o aceptada por dos tercios de los Estados Miembros de la Organización, inclusive cinco de los diez Miembros que están representados en el Consejo de Administración en su calidad de países de mayor importancia industrial. En 1997, durante la 85.ª reunión de la Conferencia, también se adoptaron enmiendas al Reglamento de la Conferencia, las que entraron en vigor en esa misma reunión. En su 88.ª reunión (mayo-junio de 2000), la Conferencia retiró una primera serie de cinco convenios.

¹⁸ Estos Convenios también figuran en la lista de los instrumentos propuestos para denuncia, en la medida en que el número de ratificaciones registradas para cada uno no alcanza el mínimo exigido para la entrada en vigor de dichos Convenios.

de las políticas sociales. A diferencia de los convenios, las recomendaciones no son objeto de ratificación.

Se ha establecido una distinción entre las recomendaciones que acompañan o complementan a un convenio y las recomendaciones de carácter autónomo. Las decisiones del Consejo de Administración con respecto a las recomendaciones relacionadas con un convenio tienden a coincidir con las decisiones tomadas respecto de los convenios correspondientes.

Decisiones de revisión de recomendaciones marítimas

No se incluyeron recomendaciones relativas a la gente de mar entre los instrumentos propuestos para revisión.

Actualización de recomendaciones marítimas

Cada vez que se ha considerado la posibilidad de actualizar una recomendación, el Consejo de Administración ha invitado a los Estados Miembros a ponerlas en práctica, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6 del artículo 19 de la Constitución. Por consiguiente, el Consejo de Administración decidió actualizar las tres recomendaciones siguientes:

- 1) Recomendación sobre la protección de los jóvenes marinos, 1976 (núm. 153);
- 2) Recomendación sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 154), y
- 3) Recomendación sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976 (núm. 155).

Análogamente a los convenios adoptados desde 1985, además de las tres recomendaciones citadas se consideran actualizadas las que se enumeran a continuación:

- 1) Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 173);
- 2) Recomendación sobre la repatriación de la gente de mar, 1987 (núm. 174);
- 3) Recomendación sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 186), y
- 4) Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187).

Solicitudes de información complementaria

El Grupo de Trabajo Paritario recomendó la revisión de la Recomendación sobre el suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos (tripulación de buques), 1946 (núm. 78) y la Recomendación sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 142); por otra parte, recomendó mantener el *statu quo* de la Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970

(número 137) y la Recomendación sobre el empleo de la gente de mar (evolución técnica), 1970 (número 139).

El *Consejo de Administración* decidió invitar a los Estados Miembros a suministrar a la Oficina informaciones sobre la necesidad de revisar ¹⁹ estas cuatro recomendaciones marítimas.

Recomendaciones marítimas expresamente «reemplazadas»

En la práctica, por lo que se refiere a las recomendaciones, la Conferencia ha tendido a «reemplazarlas» más que a revisarlas en virtud del artículo 45 de su Reglamento. El *Consejo de Administración* decidió tomar nota del reemplazo de cuatro recomendaciones por instrumentos posteriores:

- 1) Recomendación sobre la formación profesional de la gente de mar, 1946 (número 77), reemplazada por la Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970 (número 137);
- 2) Recomendación sobre la repatriación de capitanes y aprendices, 1926 (número 27), reemplazada por la Recomendación sobre la repatriación de la gente de mar, 1987 (número 174);
- 3) Recomendación sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1958 (número 109), reemplazada por la Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (número 187), y
- 4) Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926 (número 28), reemplazada por la Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (número 185).

Decisión de mantener el *statu quo*

Basándose en la recomendación hecha por el Grupo de Trabajo Paritario y el Grupo de Trabajo de la Comisión LILS, el *Consejo de Administración* decidió mantener el *statu quo* en lo que atañe a las cinco recomendaciones siguientes:

- 1) Recomendación sobre los estatutos nacionales de la gente de mar, 1920 (número 9);
- 2) Recomendación sobre el enrolamiento de la gente de mar (buques extranjeros), 1958 (número 107);
- 3) Recomendación sobre las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar, 1958 (número 108);

¹⁹ El término utilizado en los documentos del Consejo de Administración es «reemplazar». Sin embargo, al igual que los convenios, las recomendaciones se reemplazan cuando han sido revisadas por un instrumento posterior.

-
- 4) Recomendación sobre el alojamiento de la tripulación (aire acondicionado), 1970 (núm. 140), y
 - 5) Recomendación sobre el alojamiento de la tripulación (lucha contra ruidos), 1970 (núm. 141).

Retiro de recomendaciones marítimas

Como se indicó más arriba en relación con el retiro de convenios, el Reglamento de la Conferencia se modificó para permitir el retiro de recomendaciones. El procedimiento que ha de seguirse para el retiro de recomendaciones es análogo al aplicado para el retiro de convenios.

En el contexto del examen de recomendaciones por el Grupo de Trabajo, el Grupo de Trabajo Paritario había propuesto retirar la Recomendación sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 49), dejar de lado la Recomendación sobre los botiquines a bordo de los buques, 1958 (núm. 105) y la Recomendación sobre consultas médicas en alta mar, 1958 (núm. 106), y dejar de lado y derogar la Recomendación sobre las condiciones de estada de la gente de mar en los puertos, 1936 (núm. 48) y la Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1970 (núm. 138). Habida cuenta de la adopción de la enmienda constitucional y de la enmienda del Reglamento de la Conferencia en lo que atañe a la derogación y retiro de instrumentos, el procedimiento jurídico adecuado en lo que atañe a las recomendaciones que se consideran obsoletas es el retiro.

El *Consejo de Administración* decidió tomar nota de que estas cinco recomendaciones se consideraban obsoletas, y que en su debido momento debía proponerse su retiro a la Conferencia. Puede considerarse, pues, que el propósito de las recomendaciones hechas por el Grupo de Trabajo Paritario en relación con estos instrumentos ha quedado plasmado en la citada decisión del Consejo de Administración.

Parte II

Examen de convenios y recomendaciones marítimos en materia de seguridad social

El Consejo de Administración, basándose en una recomendación del Grupo de Trabajo, decidió invitar a la Comisión Paritaria Marítima a realizar un examen caso por caso de los convenios y las recomendaciones sobre seguridad social para la gente de mar y presentar sus conclusiones al Consejo de Administración en su siguiente reunión²⁰. De conformidad con el mandato del Grupo de Trabajo, esta decisión se aplica a los instrumentos adoptados antes de 1985.

El Consejo de Administración recibió asesoramiento técnico de los interlocutores sociales del sector marítimo durante su examen de los otros instrumentos marítimos. La Comisión Paritaria Marítima tal vez desee realizar recomendaciones en relación con los convenios y las recomendaciones examinados a continuación.

Convenios sobre seguridad social

Cinco convenios requieren examen bajo este epígrafe

- 1) Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm. 8);
- 2) Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55);
- 3) Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56);
- 4) Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70), y
- 5) Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71).

Dos Convenios, los núms. 56 y 70, han sido revisados por el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165). En el caso de los otros convenios, el Convenio núm. 165 incluye disposiciones sustantivas sobre las ramas de seguridad social cubiertas por ellos. Aunque el Convenio núm. 165 haya entrado en vigor, únicamente ha recibido dos ratificaciones hasta la fecha²¹. Debería recordarse que el Grupo de Trabajo Paritario, cuando se reunió en julio de 1998 para revisar los instrumentos marítimos, había señalado el escaso número de ratificaciones de ese Convenio y había expresado una opinión preliminar según la cual «era improbable que el Convenio núm. 165 recabara un amplio número de

²⁰ Véanse los documentos GB.274/LILS/WP/PRS/2; GB.274/LILS/4, párrafo 73, y GB.274/10/2.

²¹ Hungría (1989) y España (1991).

ratificaciones en un futuro próximo y que, por lo tanto, no podía considerarse como un reemplazo adecuado de los instrumentos adoptados previamente»²².

El campo de aplicación del Convenio núm. 165 y su relación con otros instrumentos sobre seguridad social no revisados por el Convenio núm. 165 deberían tenerse en cuenta. En especial, aunque el Convenio sea global y abarque todas las cuestiones abordadas por los cinco instrumentos indicados anteriormente, la ratificación de este Convenio no tiene por qué significar necesariamente que la gente de mar esté automáticamente cubierta por todas las prestaciones previstas en los Convenios núms. 8, 55 y 71. El Estado Miembro que ratifique el Convenio núm. 165 únicamente está obligado a prestar cobertura en relación con un mínimo de tres de las diez ramas de seguridad social posibles. Además, como se ha señalado, únicamente dos de los Convenios se han revisado expresamente: los Convenios núms. 56 y 70.

El Consejo de Administración ha inscrito en el orden del día de la 89.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo de junio de 2001 la cuestión *Seguridad social: temas, retos y perspectivas* como un punto para la discusión general. Asimismo, debería señalarse que, en una reunión ulterior del Consejo de Administración, el Grupo de Trabajo tiene previsto examinar los resultados de las consultas escritas con los Estados Miembros en las que se les solicitaba información sobre una serie de instrumentos relativos a la seguridad social no propios del ámbito marítimo.

Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (nafragio), 1920 (núm. 8)

- 1) *Ratificaciones:*
 - a) Número de ratificaciones efectivas: 59.
 - b) Última ratificación: Líbano (1993).
 - c) Perspectivas de ratificación: inciertas. Durante los últimos diez años, este Convenio ha recibido un escaso número de ratificaciones. Desde 1990, ha recibido seis nuevas ratificaciones o confirmaciones de ratificaciones existentes a raíz de la adhesión de ciertos Estados a la independencia²³.
- 2) *Denuncias:* ninguna.
- 3) *Comentarios de la Comisión de Expertos:* comentarios pendientes en relación con 26 países y territorios no metropolitanos.
- 4) *Necesidades de revisión:* este Convenio no ha sido revisado.

²² Véase el documento GB.274/LILS/WP/PRS/2, anexo I, pág. 55.

²³ Bosnia y Herzegovina, Colombia, Costa Rica, Eslovenia, Ex República Yugoslava de Macedonia y Líbano.

-
- 5) *Observaciones:* los Grupos de Trabajo Ventejol de 1979 y 1987 habían clasificado el Convenio núm. 8 en la categoría de instrumentos que deberían promoverse con prioridad. Este Convenio no ha sido revisado y, puesto que fue adoptado antes de 1929, no puede cerrarse a nuevas ratificaciones. El número de Estados Miembros parte en este Convenio es relativamente alto en comparación con otros instrumentos marítimos.
 - 6) *Propuestas:* la Comisión tal vez desee proponer se mantenga el *statu quo* con respecto a este Convenio, teniendo en cuenta el número de Estados Miembros que son parte en el mismo, e invitar a estos Estados a ratificar el Convenio núm. 165 y a aceptar la cobertura de la prestación de desempleo como una de las ramas de seguridad social. En el momento de ratificar el Convenio núm. 165 se podría invitar a estos Estados Miembros a denunciar el Convenio núm. 8.

Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55)

- 1) *Ratificaciones:*
 - a) Número de ratificaciones efectivas: 16.
 - b) Última ratificación: Luxemburgo (1991).
 - c) Perspectivas de ratificación: inciertas. Durante los últimos diez años, este Convenio ha obtenido únicamente una ratificación.
- 2) *Denuncias:* ninguna.
- 3) *Comentarios de la Comisión de Expertos:* comentarios pendientes en relación con dos países.
- 4) *Necesidades de revisión:* este Convenio no ha sido revisado.
- 5) *Observaciones:* los Grupos de Trabajo Ventejol de 1979 y 1987 habían clasificado este Convenio en la categoría de los instrumentos que deberían promoverse con prioridad. El Convenio núm. 55 figura entre los convenios enumerados en el anexo al Convenio núm. 147. Con arreglo a la disposición «en sustancia equivalentes» que figura en el apartado a) del artículo 2 del Convenio núm. 147, se aplica, por lo tanto, también a los 30 países que han ratificado el Convenio núm. 147, aunque no hayan ratificado el Convenio núm. 55. El Convenio núm. 165 incluye disposiciones sobre las obligaciones de los armadores, pero no revisa el Convenio núm. 55. Como se ha indicado anteriormente, el Convenio núm. 165 únicamente ha obtenido, dos ratificaciones hasta la fecha.
- 6) *Propuestas:* En vista de lo indicado anteriormente, la Comisión quizás desee recomendar el mantenimiento del *statu quo* con respecto a este Convenio.

Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56)

- 1) *Ratificaciones:*
 - a) Número de ratificaciones efectivas: 19.
 - b) Última ratificación: Bosnia y Herzegovina (1993).
 - c) Perspectivas de ratificación: inciertas. Durante los últimos diez años, este Convenio ha obtenido un bajo nivel de ratificaciones. Ha registrado cinco nuevas ratificaciones o confirmaciones de ratificaciones existentes a raíz de la adhesión de ciertos Estados a la independencia²⁴.
- 2) *Denuncias:* una, a raíz de la ratificación por parte de España del Convenio núm. 165 en 1991.
- 3) *Comentarios de la Comisión de Expertos:* comentarios pendientes en relación con diez países y territorios no metropolitanos.
- 4) *Necesidades de revisión:* este Convenio ha sido revisado por el Convenio núm. 165.
- 5) *Observaciones:* el Grupo de Trabajo Ventejol de 1979 clasificó el Convenio núm. 56 en la categoría de instrumentos que deberían promoverse con prioridad. No obstante, en 1987, el Convenio núm. 56 fue clasificado por el Grupo de Trabajo Ventejol en la categoría de instrumentos que deberían ser revisados. Como se indica anteriormente, fue revisado por el Convenio núm. 165. El Convenio núm. 56 forma parte de los convenios enumerados en el anexo al Convenio núm. 147 y está cubierto por las disposiciones de «en sustancia equivalentes» del apartado a) del artículo 2 del Convenio núm. 147. Por lo tanto, se aplica a 31 países además de los que han ratificado el Convenio núm. 56.
- 6) *Propuestas:* la Comisión tal vez desee recomendar, por lo tanto, se invite a los Estados parte en el Convenio núm. 56 a que contemplen la posibilidad de ratificar el Convenio núm. 165. La ratificación de este último implicará la denuncia automática del Convenio núm. 56. La situación del Convenio núm. 56 podría volver a examinarse en su debido momento.

Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70)

- 1) *Ratificaciones:*
 - a) Número de ratificaciones efectivas: 7.
 - b) Última ratificación: Argelia (1962).

²⁴ Bosnia y Herzegovina, Croacia, Eslovenia, Ex República Yugoslava de Macedonia y Luxemburgo.

-
- c) *Perspectivas de ratificación:* inciertas. Este Convenio no ha obtenido ninguna ratificación desde 1962.
 - 2) *Denuncias:* una, a raíz de la ratificación por parte de España del Convenio núm. 165 en 1991.
 - 3) *Comentarios de la Comisión de Expertos:* no hay comentarios pendientes.
 - 4) *Necesidades de revisión:* este Convenio ha sido revisado por el Convenio núm. 165.
 - 5) *Observaciones:* el Convenio núm. 70 nunca entró en vigor (se necesitan por lo menos nueve ratificaciones). El Grupo de Trabajo Ventejol de 1979 clasificó el Convenio núm. 70 en la categoría de instrumentos que deberían promoverse con prioridad. No obstante, en 1987, el Convenio núm. 70 fue clasificado por el Grupo de Trabajo Ventejol en la categoría de instrumentos que deberían ser revisados.
 - 6) *Propuestas:* la Comisión tal vez desee recomendar se invite a los Estados Miembros parte en el Convenio núm. 70 a contemplar la posibilidad de ratificar el Convenio núm. 165. La ratificación de este último implicará la denuncia automática del Convenio núm. 70. La situación del Convenio núm. 70 podría volver a examinarse en su debido momento, incluida la posibilidad de examinar su posible retirada.

**Convenio sobre las pensiones de la gente de mar,
1946 (núm. 71)**

- 1) *Ratificaciones:*
 - a) Número de ratificaciones efectivas: 13.
 - b) Última ratificación: Líbano (1993).
 - c) *Perspectivas de ratificación:* inciertas. Durante los últimos diez años, este Convenio ha obtenido únicamente una ratificación.
- 2) *Denuncias:* ninguna.
- 3) *Comentarios de la Comisión de Expertos:* comentarios pendientes en relación con cuatro países.
- 4) *Necesidades de revisión:* este Convenio no ha sido revisado.
- 5) *Observaciones:* los Grupos de Trabajo Ventejol de 1979 y 1987 clasificaron el Convenio núm. 71 en la categoría de instrumentos que deberían promoverse con prioridad. El Convenio núm. 165 incluye disposiciones relativas a las pensiones de la gente de mar, pero no revisa el Convenio núm. 71. Además, la ratificación del Convenio núm. 165 obliga a un Estado ratificante a cubrir tres ramas de seguridad social como mínimo — pero no se exige a ese Estado que cubra las pensiones de la gente de mar.

-
- 6) *Propuestas:* en vista de lo anterior, la Comisión tal vez desee recomendar se mantenga el *statu quo* con respecto a este Convenio.

Tres recomendaciones requieren examen bajo este epígrafe

- 1) Recomendación sobre el seguro de desempleo (gente de mar), 1920 (núm. 10);
- 2) Recomendación sobre los acuerdos relativos a la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 75), y
- 3) Recomendación sobre la asistencia médica para las personas a cargo de la gente de mar, 1946 (núm. 76).

Recomendación sobre el seguro de desempleo (gente de mar), 1920 (núm. 10)

Esta Recomendación complementa el Convenio núm. 8. La Comisión tal vez desee adoptar en relación con esta Recomendación la misma postura que adoptó con respecto al Convenio núm. 8. Por lo tanto, la Comisión quizá desee recomendar se mantenga el *statu quo* con respecto a esta Recomendación y se vuelva a examinar en su debido momento.

Recomendación sobre los acuerdos relativos a la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 75)

La Recomendación núm. 75 no incluye ninguna disposición expresa sobre su relación con el Convenio núm. 70. No obstante, fue adoptada al mismo tiempo que el Convenio núm. 70 y la Recomendación núm. 76. Además, las labores preparatorias confirman que la Recomendación núm. 76 también complementa al Convenio núm. 70²⁵. También debería señalarse que el Convenio núm. 165 incluye disposiciones sustantivas sobre marinos extranjeros, cuestión abordada en la Recomendación núm. 75.

Propuestas: la Comisión tal vez desee recomendar que se mantenga el *statu quo* en relación con la Recomendación núm. 75, en vista de su relación con el Convenio núm. 70, y que esta Recomendación vuelva a ser examinada en su debido momento.

²⁵ El texto pertinente de las labores preparatorias indica que: «El texto del proyecto (es decir, el Convenio núm. 70) no quedaría completo a menos que fuera acompañado de las dos Recomendaciones suplementarias. Observarán ustedes también que el proyecto de Recomendación referente a la seguridad social de los marinos establece que deberá recomendarse que haya acuerdos entre los gobiernos y también que en caso necesario se amplíen los acuerdos entre los patronos y los marinos con el objeto de aplicar más efectivamente este convenio de seguridad social. El segundo proyecto de Recomendación se refiere a la asistencia médica para las personas a cargo de los marinos, como ciudadanos más que como marinos.» Véase: OIT: *Actas de las sesiones*, Conferencia Internacional del Trabajo, 28.ª reunión, Seattle, 1946, pág. 94.

Recomendación sobre la asistencia médica para las personas a cargo de la gente de mar, 1946 (núm. 76)

La Recomendación núm. 76 complementa las disposiciones del Convenio núm. 70. Este Convenio fue revisado por el Convenio núm. 165. No obstante, el Convenio núm. 165 no fue complementado por ninguna recomendación. Cabe señalar igualmente que el Convenio núm. 165 incluye disposiciones relativas a la asistencia médica.

Propuestas: la Comisión quizás desee recomendar que se mantenga el *statu quo* en relación con la Recomendación núm. 76, en vista de su relación con el Convenio núm. 70, y que la Recomendación núm. 76 vuelva a ser examinada en su debido momento.

Parte III

Un paso adelante en las normas laborales marítimas: un eventual convenio marítimo de «trabajo decente»

Cuestiones planteadas

El informe que figura en el punto 3 del orden del día titulado «El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura en la industria naviera» (en adelante «el informe»), destaca algunas transformaciones que han tenido lugar en esta industria en los últimos años. Entre ellas, cabe mencionar los cambios de propiedad, financiación y gestión de las flotas marítimas, nuevas formas de registro, cambios sustanciales en cuanto al origen de la oferta de mano de obra, el aumento de tripulaciones multinacionales y multiculturales, y los progresos en relación con la duración del viaje de ida y vuelta de los barcos junto con una reducción de la dotación de personal. Todos estos cambios han repercutido de diversas formas en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. Si bien el transporte marítimo se ha considerado siempre una industria mundial en razón de su naturaleza muy particular, la mundialización de la economía afectó al sector. A parte de los cambios estructurales que han transformado la industria marítima en el último cuarto del siglo XX, a los cuales se refiere el informe, la nueva presencia de un mercado de trabajo mundial para la gente de mar ha transformado efectivamente la industria marítima convirtiéndola en la primera industria del mundo de alcance verdaderamente mundial. Esto requiere una respuesta global, medidas reglamentarias internacionales adecuadas — normas globales aplicables a toda la industria. Requiere normas que garanticen flotas de transporte marítimo decentes, normas decentes de seguridad y normas sociales decentes para toda la gente de mar como propugnó el Director General de la OIT en su Memoria *Trabajo Decente* ²⁶.

El informe pone de manifiesto que se ha producido un debilitamiento muy importante de los regímenes nacionales de reglamentación, dándose un cambio acelerado de los registros marítimos tradicionales a otro tipo de registros. El vínculo entre el Estado del pabellón y la gente de mar se ha vuelto incluso más endeble con la diversidad de formas de propiedad, gestión y control de buques. El informe hace referencia a la creciente elusión de las disposiciones sociales que han pasado a ser el eslabón más frágil de la cadena frente a la creciente competencia internacional y a la prescripción de cumplimiento obligatorio de las normas técnicas. El informe propone acabar con el círculo vicioso de las tarifas de fletes bajas, las normas y condiciones extremadamente precarias, los deficientes mecanismos nacionales de reglamentación y la renuencia a hacer cumplir las

²⁶ OIT: *Trabajo Decente*, Memoria del Director General, Conferencia Internacional del Trabajo, Ginebra, 87.ª reunión, 1999.

normas del trabajo internacionalmente aplicables. El informe no hace generalizaciones radicales y globales sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. Reconoce que la gente de mar empleada a bordo de buques de algunos Estados de pabellón y de determinados navíos gozan de normas elevadas. Sin embargo, son motivo de preocupación las condiciones precarias, algunas de las cuales resultan de la evolución a que se hace referencia.

Por consiguiente, el informe recomienda adoptar normas mínimas que, por un lado, no deben ser normas que reflejen el mínimo común denominador pero tampoco deben alcanzar niveles sumamente elevados y poco realistas. Estas normas deberían responder a la principal función que tiene actualmente la OIT, que consiste en promover oportunidades para las mujeres y los hombres a fin de lograr un trabajo decente y productivo en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana. Esto es precisamente lo que propone el Director General en su Memoria ²⁷. La Conferencia secundó esta finalidad global que se debería procurar llevar a cabo en el contexto de la economía mundial. Se considera que el «trabajo decente» es importante para todos los países, a saber, los países desarrollados, en desarrollo y las economías en transición. Es igualmente aplicable a todos los sectores de la economía mundial y no en menor grado al sector marítimo.

La Memoria del Director General destaca la importancia del perfeccionamiento del trabajo de la OIT relativo a las normas y considera varias medidas para realzar el perfil de su labor en este ámbito. Entre estas medidas cabe destacar:

- sentar más rigurosamente las bases de nuevas normas;
- estudiar nuevos métodos de fijación de normas;
- emprender un análisis más detenido de las normas vigentes, su sinergia, sus lagunas y su impacto en diferentes categorías sociales;
- acelerar la revisión de los instrumentos anticuados para fecundar los progresos ya logrados;
- fomentar las normas prioritarias como instrumento de resolución de problemas;
- dar un mayor impacto a la labor de supervisión de las normas;
- reafirmar la utilidad de las normas de la OIT en el entorno mundial general ²⁸.

La Memoria del Director General propugna: reafirmar la utilidad de las normas internacionales; redoblar los esfuerzos y ensayar nuevos métodos; promover consultas más directas con los mandantes; analizar las normas propuestas en función de su posible impacto en la política económica y social y su

²⁷ *Ibíd.*, pág. 14.

²⁸ *Ibíd.*, pág. 20.

complementariedad con otros instrumentos internacionales; y redoblar los esfuerzos de promoción para velar por que se ratifiquen y apliquen las normas. Asimismo se hace referencia a las dificultades con que tropieza la ratificación, en particular, al hecho de que los parlamentarios de todo el mundo suelen tener una larga lista de asuntos pendientes²⁹. El Director General señala explícitamente que «por esa competencia, procede que la OIT centre su atención en las normas de gran impacto, con objeto de que sobresalgan en dicha lista»³⁰. Asimismo invitó a los interlocutores sociales a que seleccionaran otros instrumentos que pudieran interesarles.

Algunas de estas medidas son pertinentes para una evaluación del impacto de las normas marítimas del trabajo, especialmente a la luz del informe. La cuestión que se plantea es qué características tienen estas normas. ¿Qué impacto han tenido estas normas en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, en el empleo de la industria y en la propia industria? ¿Por qué las tasas de ratificación de los convenios marítimos del trabajo son bajas en comparación con los convenios de la OMI? Del informe se desprenden elementos a partir de los cuales podemos llegar a algunas conclusiones.

La compilación de la OIT de convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo contiene 30 convenios, un protocolo y 23 recomendaciones que se agrupan bajo importantes epígrafes. En la parte correspondiente a generalidades figuran tres convenios y seis recomendaciones. Cuatro convenios y dos recomendaciones tratan de la formación e ingreso en el empleo. Cuatro convenios tratan de las condiciones de admisión al empleo o trabajo y tres prevén certificados de capacidad. Cinco convenios y cuatro recomendaciones se refieren a las condiciones generales de empleo. La seguridad, salud y bienestar se contemplan en seis convenios y nueve recomendaciones. Las cuestiones de seguridad social se tratan en cinco convenios y en una recomendación, mientras que sólo un convenio y una recomendación se refieren a la inspección del trabajo. Este enfoque aparentemente fragmentado puede explicarse por el hecho de que estos instrumentos se adoptaron en momentos diferentes para responder a problemas específicos o necesidades concretas durante un período de casi 80 años. Abordan la mayoría de las cuestiones esenciales que afectan a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. Sin embargo, su amplia ratificación y aplicación así como su actualización resulta ser un importante reto. Además, la concentración de tratados hace que resulte difícil para los Estados Miembros emprender procedimientos de ratificación separados para tantos instrumentos. Pudieran haber dejado de representar un conjunto de normas viables para regular una industria verdaderamente mundial.

Las tasas de ratificación de los actuales 30 convenios marítimos y del Protocolo varían de 81 Estados Miembros³¹ a ninguno en algunos casos. El

²⁹ *Ibíd.*, págs. 20 a 22.

³⁰ *Ibíd.*, pág. 22.

³¹ Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16). Este es el Convenio sobre trabajo marítimo que cuenta con el mayor número de ratificaciones.

Convenio núm. 147, que es el Convenio marítimo de la OIT más conocido, ha sido ratificado hasta la fecha por cuarenta Estados Miembros³² que representan aproximadamente el 60 por ciento del tonelaje bruto del transporte marítimo mundial. Sin embargo, las ratificaciones por sí solas no reflejan plenamente la situación y no cabe duda de que aunque pudieran no haberse ratificado los convenios pertinentes, éstos han influido en la legislación y prácticas nacionales y, en algunos casos, se están aplicando efectivamente aunque no se hayan ratificado. Como muestra el informe, la supervisión por el Estado rector del puerto ha permitido también hacer extensivos a terceros países el cumplimiento de las disposiciones del Convenio núm. 147, especialmente a aquellos que no han ratificado los convenios pertinentes. La baja tasa de ratificaciones de los convenios marítimos es general. El informe lo atribuye en parte a las exigencias de la competencia. Otra razón pudiera ser que se da mayor prioridad a las cuestiones ambientales y de seguridad que a las cuestiones sociales y laborales. Asimismo, podría atribuirse al carácter sumamente fragmentado de las normas marítimas del trabajo. El hecho de que los ministros encargados de cuestiones marítimas o las autoridades marítimas se ocupen de las cuestiones del transporte marítimo y los ministros de trabajo de las cuestiones laborales entraña problemas de coordinación y la competencia es uno de los factores que intervienen a la hora de mantener el interés por la ratificación de los convenios marítimos del trabajo. Asimismo, es importante el papel que desempeñan los interlocutores sociales nacionales para promover la ratificación de los convenios de la OIT. La creciente tendencia hacia los registros internacionales y el hecho de que se está empleando cada vez a más gente de mar en barcos que ostentan el pabellón de Estados de los que no son nacionales, ha dado lugar a una pérdida de posiciones de los interlocutores sociales en el plano nacional en estos países. La baja tasa global de ratificaciones y la dificultad de insertar en los programas legislativos y marítimos a nivel nacional cuestiones laborales podrían plantear dudas de si las normas responden a las necesidades de la industria actual.

El examen llevado a cabo por el Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas, un resumen del cual figura en la parte I del presente informe, llegó a la conclusión de que de los convenios marítimos examinados³³, siete eran obsoletos y debían ser revisados³⁴; 13 deberían

³² Este Convenio es también aplicable a 25 territorios no metropolitanos. A estos territorios corresponde un importante tonelaje de registro. Esto explica la amplia protección que ofrece el Convenio núm. 147 a la flota marítima mundial, aunque sólo ha sido ratificado por 40 Estados Miembros.

³³ Entre 1920 y 1996, la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó un total de 39 convenios, 29 recomendaciones y un protocolo. La actual compilación de la OIT contiene sólo 30 convenios, 23 recomendaciones y un protocolo. No se incluyen nueve convenios y seis recomendaciones porque, en el caso de los convenios, no alcanzaron el número de ratificaciones necesarias para entrar en vigor o bien ya no están abiertos a la ratificación como resultado de la entrada de vigor de un convenio revisor. Las recomendaciones que no están incluidas se consideran que carecen de interés actual. Cabe recordar que el Grupo de Trabajo no examinó los convenios y recomendaciones adoptados después de 1985, que el Consejo de Administración consideró actualizados.

³⁴ Convenios núms. 16, 22, 68, 69, 73, 74 y 134.

denunciarse³⁵, seis debían retirarse³⁶ ya que nunca entraron en vigor — se propuso la ratificación de los convenios más recientes en lugar de la denuncia de los convenios propuestos para tal efecto; se consideró que seis estaban de actualidad o debían promoverse³⁷; y se propuso mantener el *statu quo* en el caso de tres convenios³⁸. En lo que respecta al examen de las recomendaciones marítimas, se consideró que 11 estaban actualizadas o que debía mantenerse el *statu quo*³⁹; cuatro debían ser reemplazadas⁴⁰; y se consideró que cinco eran obsoletas y se propuso su retiro⁴¹.

De lo anterior se desprende que un total de 16 convenios marítimos del trabajo además de los siete adoptados desde 1987 se consideran actualizados y pertinentes para el sector. A estos 23 convenios deben añadirse aquellos instrumentos marítimos sobre seguridad social que se consideren de actualidad. En el caso de las Recomendaciones, se consideró que diez de las examinadas eran de actualidad y a éstas deberán añadirse las cinco adoptadas desde 1987 y todas las relativas a la seguridad social que se considere deberían mantenerse.

El propósito de esta parte del informe es hacer un inventario de todo el cuerpo de normas marítimas del trabajo en el contexto del informe y evaluar si continúan respondiendo a las necesidades actuales del sector. Los apartados siguientes tratarán de examinar las posibles respuestas que podrían considerarse para tener en cuenta esta evolución y garantizar la pertinencia e incidencia de las normas laborales marítimas.

Opciones

Es esencial llegar a un consenso o a un amplio acuerdo sobre el camino a seguir, las líneas generales del enfoque y los objetivos que han de alcanzarse. En particular, las normas a las que se aspira podrían tratar de establecer condiciones igualitarias para el sector marítimo proporcionando una protección básica que todos los Estados estarían invitados a aceptar como un mínimo y a promover dentro de sus propios pabellones o jurisdicción territorial.

Se pueden examinar tres opciones como un posible camino a seguir para la actividad normativa futura en el ámbito marítimo.

³⁵ Convenios núms. 7, 9, 15, 23, 54, 57, 58, 72, 75, 76, 91, 93 y 109.

³⁶ Convenios núms. 54, 57, 72, 75, 76 y 93.

³⁷ Convenios núms. 108, 145, 146 y 147, 166 y 138 que constituye una norma general.

³⁸ Convenios núms. 53, 92 y 133.

³⁹ Recomendaciones núms. 9, 30, 89, 107, 108, 137, 140, 141, 153, 154 y 155.

⁴⁰ Recomendaciones núms. 27, 28, 77 y 109.

⁴¹ Recomendaciones núms. 48, 49, 105, 106 y 138.

La primera opción consiste en limitar la nueva acción normativa a la revisión de los siete instrumentos obsoletos que el Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas del Consejo de Administración consideró que deberían revisarse en el sector marítimo y cuya revisión fue aprobada por el Consejo de Administración⁴². Sin embargo, estos instrumentos tratan de temas muy diferentes y en el mejor de los casos, sólo será posible considerar reducir los siete instrumentos a cinco instrumentos revisados. Los siete instrumentos no tienen un tema en común y algunas de las revisiones individuales no representan opciones interesantes tendientes a una mejor aplicación o a una mayor ratificación. Así pues, la posibilidad de refundir los siete instrumentos no se considera factible ni interesante. No respondería necesariamente a los problemas que se están experimentando actualmente en el sector ni garantizaría que los instrumentos revisados tendrían más éxito que aquellos a los que hubieren sustituido. La Oficina no propone examinar esta opción en el presente informe.

La segunda opción sería refundir todos los convenios marítimos existentes y actualizados en un nuevo convenio marco. Por el momento, se deja abierta la posibilidad de ir más allá de la fusión para abarcar nuevas cuestiones. Más adelante, se examinan los pormenores de esta opción, que ofrece la ventaja de proponer un gran instrumento principal que habrá de convertirse en un punto de referencia único para el sector en lugar de los 30 convenios y de las 23 recomendaciones actuales. Representaría la «declaración de derechos y garantías fundamentales» en materia laboral y social para el sector y sería una respuesta global eficaz para una verdadera industria mundial. La flota de transporte marítimo mundial se regiría por este instrumento.

La tercera opción consistiría en cuatro o cinco convenios marco, que resultarían de refundir una serie de convenios con arreglo a importantes campos temáticos. Tendría la ventaja de que trataría de todas las cuestiones dentro de campos temáticos principales mediante convenios independientes, lo que facilitaría la articulación. Asimismo, se reduciría considerablemente el número de instrumentos.

El enfoque marco

Esta opción propone agrupar por temas y de forma coherente los principios esenciales de los instrumentos marítimos existentes y actualizados que se considera continúan siendo útiles para promover las metas y objetivos de la organización; en concreto, se considera que estos principios son esenciales para lograr el trabajo decente en la industria marítima. Este enfoque trataría de salvaguardar el «capital» de ratificaciones de los instrumentos existentes pero al mismo tiempo establecería

⁴² Se trata de los siete Convenios siguientes: Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16); Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22); Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68); Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69); Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73); Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74); Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134).

las condiciones para que pudieran darse nuevas ratificaciones. Los nuevos convenios remplazarían a los convenios existentes una vez que hubieran obtenido el número de ratificaciones requeridas para entrar en vigor. Al entrar en vigor, se debería prever cerrar los convenios existentes a futuras ratificaciones o dejarlos abiertos indefinidamente o por un período de tiempo limitado. En cualquier caso, la ratificación del nuevo convenio o convenios entrañaría la denuncia automática de los convenios existentes pertinentes. Un Estado Miembro que no ratificara el nuevo o los nuevos convenios quedaría vinculado por los convenios existentes que hubiere ratificado.

Primera opción: revisión de los siete instrumentos

Como se indicó en el párrafo 98, si se consideran las posibilidades extremadamente escasas de reagrupar los siete instrumentos de que se trata en una estructura coherente, esta opción no se presta a la articulación del enfoque que se expone en el párrafo 101.

Segunda opción: un instrumento marco

Conforme a esta opción, habría un instrumento principal, un convenio marco, que se estructuraría de la forma siguiente. Estaría estructurado en partes. La primera parte contendría disposiciones generales e integraría las disposiciones pertinentes del Convenio núm. 147. Las demás partes tratarían de campos temáticos específicos que contendrían los principales principios bajo los siguientes epígrafes: condiciones generales de empleo (incluidos los contratos de empleo, la repatriación y el empleo de la gente de mar extranjera); seguridad y salud; prestaciones sociales; bienestar; y alimentación y alojamiento. Las principales disposiciones sustantivas de los anexos del Convenio núm. 147 se recogerían en los distintos epígrafes.

El convenio marco estaría complementado por una serie de anexos que contendrían especificaciones detalladas. Los anexos especificarían los medios de aplicación de los principios y de las principales disposiciones del convenio. Cada anexo estaría vinculado a la parte correspondiente del convenio. La importancia del anexo residiría en el grado de detalle y en la posibilidad de mantenerlo actual. Cabría la posibilidad de que en la actualización de las disposiciones de los anexos interviniera la Comisión Paritaria Marítima por conducto de una subcomisión tripartita y el Consejo de Administración.

El convenio contendría disposiciones sobre cláusulas finales en las que se preverían mecanismos nuevos de revisión de los anexos así como una posible participación de la Comisión Paritaria Marítima en el proceso de revisión. El reto reside en lograr un instrumento simple y esto teniendo debidamente en cuenta las principales cuestiones, preocupaciones y dificultades.

El convenio marco y sus anexos estarían complementados por una recomendación que contendría disposiciones las cuales proporcionarían orientación sobre cuestiones tratadas en el convenio y en los anexos o sobre cuestiones no abarcadas por ninguno de ellos. Los códigos de prácticas y directrices también podrían complementar, cuando proceda, a los instrumentos y podrían ser adoptados y revisados por la Comisión Paritaria Marítima.

La posibilidad de adoptar un único instrumento marco brindaría una excelente oportunidad de someterlo a un examen permanente y supervisar los progresos llevados a cabo por los Estados Miembros para alcanzar los objetivos del instrumento. En este sentido, se podría recurrir plenamente al artículo 19 de la Constitución⁴³, que permitiría un control más periódico de dicho instrumento utilizando, un nuevo tipo de estudio general llevado a cabo a intervalos regulares para evaluar el efecto dado al instrumento, las dificultades encontradas, los obstáculos que se interponen a la ratificación y la necesidad de revisar el instrumento⁴⁴. Serán objeto de estos estudios los Estados Miembros que hayan ratificado el instrumento pero también aquellos que no lo hayan ratificado. Además, las conclusiones que se formulen podrían servir de base para la asistencia técnica que ha de proporcionar la Oficina a fin de que los Estados puedan superar cualquier obstáculo y ratificar y aplicar el convenio y, llegado el caso, formular propuestas de enmienda.

Tercera opción: cinco instrumentos marco

La tercera opción consistiría en cinco instrumentos marco que tratarían de condiciones generales de empleo; seguridad y salud; bienestar; prestaciones sociales, y alimentación y alojamiento. Asimismo, se podrían complementar con anexos que contendrían procedimientos simplificados de enmienda con arreglo a lo que se examina a continuación, que podrían aplicarse a la segunda y tercera opción.

Simplificación de mecanismos para la actualización de normas

Conforme a la Constitución de la OIT, los convenios y recomendaciones son adoptados por la Conferencia Internacional del Trabajo por una mayoría de dos tercios de los votos emitidos por los delegados presentes en la Conferencia y se someten a los Estados Miembros para su ratificación. Hasta la fecha, excepto raras excepciones, las revisiones de los convenios y en algunos casos de los protocolos se han adoptado mediante el mismo procedimiento que supone, en concreto, que toda modificación tiene que ser aceptada formalmente por el Estado Miembro para ser aplicable a dicho Miembro. Sin embargo, no existe ningún impedimento

⁴³ El apartado *b)* del párrafo 5 del artículo 19 prevé que cada uno de los Miembros se obliga a someter el convenio adoptado por la Conferencia a la autoridad o autoridades a quienes compete el asunto, al efecto de que le den forma de ley o adopten otras medidas. El apartado *c)* del párrafo 5 obliga a los Miembros a informar al Director General sobre las medidas adoptadas para someter el convenio a la autoridad o autoridades competentes y sobre las medidas por ellas adoptadas. Si un Estado Miembro no ratificara el Convenio, el apartado *e)* del párrafo 5 del artículo 19 prevé que dicho Miembro «informará al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, con la frecuencia que exige el Consejo de Administración, sobre el estado de su legislación y la práctica en lo que respecta a los asuntos tratados en el convenio, precisando en qué medida se ha puesto o se propone poner en ejecución cualquiera de las disposiciones del convenio, por vía legislativa o administrativa, por medio de contratos colectivos, o de otro modo, e indicando las dificultades que impiden o retrasan la ratificación de dicho convenio».

⁴⁴ Actualmente, el Consejo de Administración decide sobre los estudios generales que han de realizarse de conformidad con el artículo 19 sobre convenios y recomendaciones seleccionados y la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones se encarga de su examen.

jurídico para adoptar un procedimiento más simple en relación con la modificación de disposiciones relativas a los detalles de la aplicación del convenio de que se trate. Como se señaló anteriormente, los detalles figurarían en los anexos del convenio o convenios, los cuales contendrían las disposiciones sustantivas. Existen precedentes de procedimientos separados para modificar los detalles de los convenios. Este es el caso de los cuadros y del anexo del Convenio sobre las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, 1964 [Cuadro I modificado en 1980] (núm. 121) ⁴⁵.

Los anexos del convenio marco se mencionarían en el convenio así como un procedimiento para su modificación. Tendrán carácter obligatorio, pero podrán ser revisados mediante un mecanismo simplificado, por ejemplo un procedimiento de aceptación tácita como el que se aplica a los instrumentos de la OMI. Los Estados Miembros que hayan ratificado el convenio podrían optar por no aceptar las modificaciones adoptadas dentro de un plazo determinado. Una vez expirado dicho plazo y en la fecha que se estipule, la modificación entraría en vigor para todos los Estados Miembros que no la hayan rechazado ⁴⁶. El proceso de revisión y de modificación supondría la participación de los interlocutores sociales en el sector marítimo.

Posible valor añadido del nuevo instrumento o instrumentos marco

Es importante determinar cuál sería el posible valor añadido de este enfoque así como el contenido del nuevo instrumento. Este nuevo instrumento marco resolvería el problema al que se hizo referencia anteriormente del carácter fragmentado de los actuales instrumentos marítimos. Representaría, en cambio, un enfoque integrado. Los puntos que se indican a continuación constituyen los elementos más específicos del valor añadido:

- refundición de los 30 convenios y del protocolo y de las 29 recomendaciones; se reagruparían por temas y de forma coherente en uno o más instrumentos;

⁴⁵ En lo que respecta al cuadro del Convenio núm. 121 que contiene una lista de enfermedades profesionales, el párrafo 7 del artículo 19 prevé «... a este efecto, se utilizará la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas, adoptada por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas en su séptimo período de sesiones, el 27 de agosto de 1948, modificada, reproducida en el anexo al presente Convenio, o con las modificaciones que en dicha clasificación puedan introducirse en cualquier momento». El artículo 31 de dicho Convenio prevé lo siguiente: «El cuadro I del presente Convenio podrá ser modificado por la Conferencia Internacional del Trabajo, en cualquier reunión en cuyo orden del día figure esta cuestión, por decisión adoptada por una mayoría de dos tercios».

⁴⁶ Cabría también la posibilidad de prever un procedimiento de enmienda que no permitiera la exclusión. Una disposición de este tipo podría por ejemplo prever que: «Se considerará que una enmienda al anexo ha sido aceptada al cabo de (x) años si no más de un tercio, de los Estados Miembros partes en el Convenio se han opuesto a la enmienda». Los Estados Miembros que ratifiquen el Convenio después de la entrada en vigor de la enmienda lo ratificarán en su forma enmendada.

-
- articulación de los principios básicos aplicables a la industria marítima para lograr progresos en la aplicación de las obligaciones en todo el sector o tratar de lograrlos;
 - contenido simplificado de las disposiciones del Convenio;
 - disposiciones de trato no menos favorable en los anexos;
 - inclusión de la expresión «en sustancia equivalentes»⁴⁷ por falta de aceptación de disposiciones específicas, en lo que respecta a las disposiciones relativas al Convenio núm. 147;
 - mecanismos simplificados para la actualización de anexos (procedimientos de enmienda diferentes de los aplicables para el Convenio);
 - procedimientos de aplicación, incluida la supervisión por el Estado rector del puerto;
 - la posibilidad de un nuevo tipo de estudio general, llevado a cabo a intervalos regulares, que permita un control más intenso del progreso realizado para alcanzar los objetivos del Convenio;
 - inclusión de un nuevo papel dinámico para los interlocutores sociales marítimos a través de la Comisión Paritaria Marítima o de una Comisión Paritaria Marítima ampliada, y
 - disposiciones para la prestación de asistencia técnica a fin de complementar los esfuerzos de los gobiernos, de los armadores y de la gente de mar y establecer incentivos para el cumplimiento.

Posibles inconvenientes del nuevo enfoque

Los factores de valor añadido han tratado de demostrar las posibles ventajas que pudiera aportar el nuevo enfoque. Sin embargo, sería conveniente presentar los posibles inconvenientes de este nuevo enfoque, entre los que figuran los siguientes:

- en la medida en que la idea de un convenio marco trataría de extraer los principales elementos y principios de los convenios existentes, algunas disposiciones detalladas que figuran actualmente en el cuerpo de los convenios podrían pasar a formar parte de los anexos que, no obstante, serían de carácter vinculante o bien podrían figurar en las recomendaciones;
- no hay garantías de que el nuevo enfoque tendrá mayor éxito que los actuales instrumentos. Pudiera temerse que, si no tiene éxito, podrían debilitar el

⁴⁷ La expresión «en sustancia equivalentes» del artículo 2 del Convenio núm. 147 se ha interpretado en el sentido de que «las legislaciones nacionales pueden diferir en sus pormenores pero los Estados deben comprometerse a velar por que se respeten los objetivos generales que persiguen los [convenios enumerados]», OIT: Normas del trabajo en los buques mercantes, Conferencia Internacional del Trabajo, 77.ª reunión, 1990, párrafo 69.

cuerpo de normas existente. Sin embargo, la posibilidad de controlar periódicamente un único instrumento mediante el nuevo tipo de estudio general podría mitigar e incluso eliminar este riesgo. Este nuevo instrumento podría representar una garantía de éxito del convenio;

- el Convenio núm. 147 se ha convertido en una norma internacional ampliamente reconocida y no deberían escatimarse esfuerzos para mantenerlo ⁴⁸.

Intensificación del papel de la Comisión Paritaria Marítima

La Comisión Paritaria Marítima es actualmente la única comisión laboral permanente que posee su propio reglamento. Los miembros de la Comisión Paritaria Marítima son designados por la Conferencia Internacional del Trabajo y, por consiguiente, obtienen de ella importante legitimidad. La Comisión Paritaria Marítima ha desempeñado siempre un importante papel en la elaboración de normas. Además, la Comisión desempeña un importante papel legislativo en la determinación del salario básico de los marineros preferentes, aunque en el marco de una recomendación ⁴⁹. El importe que determine la Comisión Paritaria Marítima, una vez aprobado por el Consejo de Administración, se convierte en una decisión de la Organización que el Director General debe notificar a los Estados Miembros.

En una carta conjunta de 15 de julio de 1999, los secretarios del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar de la Comisión Paritaria Marítima escribieron al Director General insistiendo en la importancia de disponer de mecanismos separados e independientes para la elaboración de instrumentos relativos a la gente de mar. Este tipo de mecanismo permite adoptar normas que respondan a las necesidades particulares de la industria y permite a ambas partes del sector colaborar estrechamente con los representantes del gobierno en la elaboración de normas laborales que puedan apoyar. Asimismo, la carta de 15 de julio hacía referencia a la importancia de una posible intensificación del papel de la Comisión Paritaria Marítima como mecanismo para el diálogo social. La Comisión Paritaria Marítima tal vez estime oportuno considerar esto más detenidamente, teniendo en cuenta la posibilidad de que la Comisión Paritaria Marítima o un Grupo de Trabajo de la Comisión celebren reuniones especiales para discutir y examinar cualquier nuevo proyecto de instrumento. Habida cuenta de la composición bipartita de la Comisión Paritaria Marítima y teniendo presente que tiene la posibilidad de recomendar al Consejo de Administración la reunión de subcomisiones tripartitas, la Comisión Paritaria Marítima tal vez estime oportuno examinar esta opción para garantizar que las diversas propuestas que formulen puedan ser aceptables para los gobiernos.

⁴⁸ Conviene señalar que el nuevo convenio o convenios marco entrañarían la denuncia automática de los convenios pertinentes, entre los que figura el Convenio núm. 147. La amplia aceptación del nuevo o de los nuevos instrumentos eliminaría las inquietudes en relación con la situación del Convenio núm. 147.

⁴⁹ Véase el párrafo 10 de la Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187).

Conclusión

El análisis que precede tiene por objeto proporcionar orientación sobre un eventual camino a seguir. El cuerpo de normas marítimas del trabajo ha pasado la prueba del tiempo y, de hecho, algunas de estas normas han tenido consecuencias trascendentales para la industria. Sin embargo, a diferencia de los convenios de la OMI, se ha considerado que no han tenido tanto éxito. Dada la creciente integración de la economía mundial, incluso las industrias más globales pueden resultar afectadas. Las actuales normas marítimas del trabajo han demostrado su eficacia. Son tan necesarias hoy como lo fueron en el pasado y no debe escatimarse ningún esfuerzo para garantizar que mantienen su pertinencia, que satisfacen las necesidades de la industria y proporcionan a toda la gente de mar trabajo decente.

Puntos que requieren discusión

Tal vez la Comisión estime oportuno considerar, a la luz de la información que figura en el presente informe y de cualquier otra información disponible, las acciones y medidas que deberían adoptarse para promover el debate sobre el futuro de las normas marítimas del trabajo. La Comisión tal vez estime oportuno considerar, en particular, la discusión de los siguientes puntos:

1. Las medidas que se tomen en relación con las normas marítimas del trabajo, ¿deberían limitarse a los siete instrumentos que el Consejo de Administración consideró que deberían revisarse? En caso afirmativo, ¿qué enfoque debería adoptarse?
2. ¿Qué recomendaciones consideraría conveniente formular la Comisión en relación con los instrumentos relativos a la seguridad social examinados en la parte II?
3. ¿Debería adoptarse un enfoque más amplio en relación con la revisión de las normas? En caso afirmativo, ¿representa el enfoque marco, como se describió más arriba, una opción interesante? ¿Qué estructura o formato debería adoptar?
4. Teniendo presente el posible contenido técnico de los futuros instrumentos, ¿en qué medida la Comisión debería prever que el/los instrumento(s) debería(n) ser amplio(s) y abarcar principios básicos e importantes disposiciones sustantivas, complementadas por anexos más detallados, recomendaciones, códigos de prácticas, directrices, etc.?
5. ¿Qué medidas deberían adoptarse para garantizar que la Comisión participa plenamente en toda la labor preparatoria que guarda relación con la elaboración de nuevos instrumentos?
6. ¿Qué medidas deberían adoptarse para garantizar la participación de los gobiernos en las primeras fases del proceso?

Anexo I

Resumen de las decisiones tomadas por el Consejo de Administración en relación con los convenios y recomendaciones marítimos*

Materia	Convenios propuestos para revisión	Instrumentos actualizados	Instrumentos obsoletos	Convenios propuestos para denuncia	Propuestas de dejar de lado	Propuestas de abrogación	Propuestas de retiro	Pídesse información complementaria	<i>Statu quo</i>
Generalidades		C. 108 C. 145, R. 154, C. 147, Protocolo 147 y R. 155			C. 91	C. 91		R. 139	R. 9 R. 107 R. 108
Formación e ingreso en el empleo	C. 22	C. 179 y R. 186	C.9 R. 77					R. 137	
Condiciones generales de empleo	C. 16 C. 73	C. 146 R. 153 C. 166 y R. 174 C. 180 R. 187	C. 23 y R. 27 C. 54 C. 57 y R. 49 C. 72 C. 76 C. 91 C. 93 C. 109 y R. 109				C. 54 C. 57 C. 72 C. 75 C. 76 C. 93 R. 49		
Seguridad, salud y bienestar	C. 68 C. 134	C. 163 y R. 173 C. 164	C. 75 R. 48 R. 105 R. 106 R. 138				R. 105 R. 106 R. 48 R. 138	R. 78 R. 142	C. 92 C. 133 R. 140 R. 141
Edad mínima			C. 7 C. 15		C. 15				
Inspección del trabajo		C. 178 y R. 185	R. 28						
Certificados de capacidad	C. 69 C. 74								C. 53

* Algunos convenios y recomendaciones aparecen en más de una columna. Por ejemplo, con respecto al Convenio núm. 91 se decidió que estaba obsoleto y que debía ser dejado de lado en espera de su eventual abrogación.

Anexo II

Actualización de la lista de ratificaciones por convenio

(a 8 de agosto de 2000)

Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7)			
Fecha de entrada en vigor: 27.09.1921		54 ratificaciones	
Angola	4.06.1976	Jamaica	8.07.1963
Australia	28.06.1935	Letonia	3.06.1926
Bahamas	25.05.1976	Papua Nueva Guinea	1.05.1976
Canadá	31.03.1926	San Vicente y las Granadinas	21.10.1998
Colombia	20.06.1933	Santa Lucía	14.05.1980
Estonia	3.03.1923	Sierra Leona	15.06.1961
Granada	9.07.1979	Singapur	25.10.1965
Guinea-Bissau	21.02.1977		
Denuncia en virtud de la ratificación del Convenio núm. 138			
Alemania	11.06.1929	Japón	7.06.1924
	Denunciado el 19.06.1976		Denunciado el 5.06.2000
Argentina	30.11.1933	Luxemburgo	16.04.1928
	Denunciado el 11.11.1996		Denunciado el 24.03.1977
Barbados	8.05.1967	Malasia - Sarawak	3.03.1964
	Denunciado el 4.01.2000		Denunciado el 9.09.1997
Bélgica	4.02.1925	Malta	4.01.1965
	Denunciado el 19.04.1988		Denunciado el 9.06.1988
Belice	15.12.1983	Mauricio	2.12.1969
	Denunciado el 6.03.2000		Denunciado el 30.07.1990
Bulgaria	16.03.1923	Nicaragua	12.04.1934
	Denunciado el 23.04.1980		Denunciado el 2.11.1981
Chile	18.10.1935	Noruega	7.10.1927
	Denunciado el 1.02.1999		Denunciado el 8.07.1980
China	2.12.1936	Polonia	21.06.1924
	Denunciado el 28.04.1999		Denunciado el 22.03.1978
Cuba	6.08.1928	Portugal	24.10.1960
	Denunciado el 19.06.1976		Denunciado el 20.05.1998
Dinamarca	12.05.1924	Reino Unido	14.07.1921
	Denunciado el 13.11.1997		Denunciado el 7.06.2000
República Dominicana	4.02.1933	Rumania	8.05.1922
	Denunciado el 15.06.1999		Denunciado el 19.06.1976
España	20.06.1924	Seychelles	6.02.1978
	Denunciado el 16.05.1977		Denunciado el 7.03.2000
Finlandia	10.10.1925	Sri Lanka	2.09.1950
	Denunciado el 19.06.1976		Denunciado el 11.02.2000
Grecia	16.12.1925	Suecia	27.09.1921
	Denunciado el 14.03.1986		Denunciado el 23.04.1990
Guyana	8.06.1966	República Unida de Tanzania - Zanzíbar	22.06.1964
	Denunciado el 15.04.1998		Denunciado el 16.12.1998
Hungría	1.03.1928	Venezuela	20.11.1944
	Denunciado el 28.05.1998		Denunciado el 15.07.1987
Irlanda	4.09.1925	Yugoslavia	1.04.1927
	Denunciado el 22.06.1978		Denunciado el 6.12.1983
Italia	14.07.1932		
	Denunciado el 28.07.1981		
Denuncia de este Convenio y ratificación del Convenio núm. 58			
Brasil	8.06.1936	Países Bajos	26.03.1925
	Denunciado el 9.01.1974		Denunciado el 8.07.1947
México	17.08.1948	Uruguay	6.06.1933
	Denunciado el 18.07.1952		Denunciado el 17.10.1955

Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm. 8)**Fecha de entrada en vigor: 16.03.1923****59 ratificaciones**

Alemania	4.03.1930	Jamaica	8.07.1963
Argentina	30.11.1933	Japón	22.08.1955
Australia	28.06.1935	Letonia	29.08.1930
Bélgica	4.02.1925	Líbano	6.12.1993
Belice	15.12.1983	Luxemburgo	16.04.1928
Bosnia y Herzegovina	2.06.1993	Malta	4.01.1965
Bulgaria	16.03.1923	Mauricio	2.12.1969
Canadá	31.03.1926	México	20.05.1937
Chile	18.10.1935	Nicaragua	12.04.1934
Colombia	20.06.1933	Nigeria	16.06.1961
Costa Rica	23.07.1991	Noruega	21.07.1936
Croacia	8.10.1991	Nueva Zelanda	11.01.1980
Cuba	6.08.1928	Países Bajos	15.12.1937
Dinamarca	15.02.1938	Panamá	19.06.1970
Dominica	28.02.1983	Papua Nueva Guinea	1.05.1976
Eslovenia	29.05.1992	Perú	4.04.1962
España	20.06.1924	Polonia	21.06.1924
Estonia	3.03.1923	Portugal	19.05.1981
Ex República Yugoslava de Macedonia	17.11.1991	Reino Unido	12.03.1926
Fiji	19.04.1974	Rumania	10.11.1930
Finlandia	20.01.1950	Santa Lucía	14.05.1980
Francia	21.03.1929	Seychelles	6.02.1978
Ghana	18.03.1965	Sierra Leona	15.06.1961
Granada	9.07.1979	Singapur	25.10.1965
Grecia	16.12.1925	Sri Lanka	25.04.1951
Iraq	19.04.1966	Suecia	1.01.1935
Irlanda	5.07.1930	Suiza	21.04.1960
Islas Salomón	6.08.1985	Túnez	14.04.1970
Italia	8.09.1924	Uruguay	6.06.1933
		Yugoslavia	30.09.1929

Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9)**Fecha de entrada en vigor: 23.11.1921****39 ratificaciones**

Alemania	6.06.1925	Grecia	16.12.1925
Argentina	30.11.1933	Israel	19.06.1969
Bélgica	4.02.1925	Italia	8.09.1924
Bosnia y Herzegovina	2.06.1993	Japón	23.11.1922
Bulgaria	16.03.1923	Letonia	3.06.1926
Camerún	25.05.1970	Libano	6.12.1993
Chile	18.10.1935	Luxemburgo	16.04.1928
Colombia	20.06.1933	México	1.09.1939
Croacia	8.10.1991	Nicaragua	12.04.1934
Cuba	6.08.1928	Nueva Zelandia	29.03.1938
Dinamarca	23.08.1938	Países Bajos	9.01.1948
Djibouti	3.08.1978	Panamá	19.06.1970
Egipto	4.08.1982	Perú	4.04.1962
Eslovenia	29.05.1992	Polonia	21.06.1924
España	23.02.1931	Rumania	10.11.1930
Estonia	3.03.1923	Suecia	27.09.1921
Ex República Yugoslava de Macedonia	17.11.1991	Uruguay	6.06.1933
Francia	25.01.1928	Yugoslavia	30.09.1929

Denuncia

Australia 3.08.1925
Denunciado el 31.08.1998

Denuncia en virtud de la ratificación del Convenio núm. 179

Finlandia 7.10.1922 Noruega 23.11.1921
Denunciado el 25.05.1999 Denunciado el 11.06.1999

Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921 (núm. 15)**Fecha de entrada en vigor: 20.11.1922****70 ratificaciones**

Australia	28.06.1935	Líbano	1.06.1977
Bangladesh	22.06.1972	Mauritania	8.11.1963
Camerún	3.09.1962	Myanmar	20.11.1922
Canadá	31.03.1926	Nigeria	17.10.1960
Colombia	20.06.1933	Nueva Zelandia	26.11.1959
Djibouti	3.08.1978	Pakistán	20.11.1922
Estonia	8.09.1922	Panamá	19.06.1970
Ghana	20.05.1957	Santa Lucía	14.05.1980
Granada	9.07.1979	Sierra Leona	13.06.1961
India	20.11.1922	Singapur	25.10.1965
Jamaica	26.12.1962	Trinidad y Tabago	24.05.1963
Letonia	9.09.1924		

Denuncia en virtud de la ratificación del Convenio núm. 138

Alemania	11.06.1929	Luxemburgo	16.04.1928
	Denunciado el 19.06.1976		Denunciado el 24.03.1977
Argentina	26.05.1936	Malasia - Sabah	3.03.1964
	Denunciado el 11.11.1996		Denunciado el 9.09.1997
Belarús	6.11.1956	Malasia - Sarawak	3.03.1964
	Denunciado el 3.05.1979		Denunciado el 9.09.1997
Bélgica	19.07.1926	Malta	4.01.1965
	Denunciado el 19.04.1988		Denunciado el 9.06.1988
Belice	15.12.1983	Marruecos	14.03.1958
	Denunciado el 6.03.2000		Denunciado el 6.01.2000
Bulgaria	6.03.1925	Mauricio	2.12.1969
	Denunciado el 23.04.1980		Denunciado el 30.07.1990
Chile	18.10.1935	Nicaragua	12.04.1934
	Denunciado el 1.02.1999		Denunciado el 2.11.1981
China	2.12.1936	Noruega	7.10.1927
	Denunciado el 28.04.1999		Denunciado el 8.07.1980
Chipre	23.09.1960	Países Bajos	17.06.1931
	Denunciado el 2.10.1997		Denunciado el 14.09.1976
Cuba	7.07.1928	Polonia	21.06.1924
	Denunciado el 19.06.1976		Denunciado el 22.03.1978
Dinamarca	12.05.1924	Reino Unido	8.03.1926
	Denunciado el 13.11.1997		Denunciado el 7.06.2000
España	20.06.1924	Rumania	18.08.1923
	Denunciado el 16.05.1977		Denunciado el 19.06.1976
Finlandia	10.10.1925	Federación de Rusia	10.08.1956
	Denunciado el 19.06.1976		Denunciado el 3.05.1979
Francia	16.01.1928	Seychelles	6.02.1978
	Denunciado el 13.07.1990		Denunciado el 7.03.2000
Grecia	14.06.1930	Sri Lanka	25.04.1951
	Denunciado el 14.03.1986		Denunciado el 11.02.2000
Guatemala	13.06.1989	Suecia	14.07.1925
	Denunciado el 27.04.1990		Denunciado el 23.04.1990
Guyana	8.06.1966	Suiza	21.04.1960
	Denunciado el 15.04.1998		Denunciado el 17.08.1999
Hungría	1.03.1928	República Unida de Tanzania	30.01.1962
	Denunciado el 28.05.1998		Denunciado el 16.12.1998
Iraq	19.04.1966	Turquía	29.09.1959
	Denunciado el 13.02.1985		Denunciado el 30.10.1998
Irlanda	5.07.1930	Ucrania	14.09.1956
	Denunciado el 22.06.1978		Denunciado el 3.05.1979
Islandia	21.08.1956	Uruguay	6.06.1933
	Denunciado el 6.12.1999		Denunciado el 2.06.1977
Italia	8.09.1924	Yemen	14.04.1969
	Denunciado el 28.07.1981		Denunciado el 15.06.2000
Japón	4.12.1930	Yugoslavia	1.04.1927
	Denunciado el 5.06.2000		Denunciado el 6.12.1983
Kenya	13.01.1964		
	Denunciado el 9.04.1979		

Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16)**Fecha de entrada en vigor: 20.11.1922****81 ratificaciones**

Albania	3.06.1957	Italia	8.09.1924
Alemania	11.06.1929	Jamaica	26.12.1962
Argentina	26.05.1936	Japón	7.06.1924
Australia	28.06.1935	Kenya	9.02.1971
Azerbaiyán	19.05.1992	Kirguistán	31.03.1992
Bangladesh	22.06.1972	Letonia	9.09.1924
Belarús	6.11.1956	Luxemburgo	16.04.1928
Bélgica	19.07.1926	Malasia - Sabah	3.03.1964
Belice	15.12.1983	Malasia - Sarawak	3.03.1964
Bosnia y Herzegovina	2.06.1993	Malta	4.01.1965
Brasil	8.06.1936	Mauricio	2.12.1969
Bulgaria	6.03.1925	México	9.03.1938
Camerún	3.09.1962	Myanmar	20.11.1922
Canadá	31.03.1926	Nicaragua	12.04.1934
Chile	18.10.1935	Nigeria	17.10.1960
China	2.12.1936	Noruega	5.12.1980
Chipre	23.09.1960	Nueva Zelandia	5.12.1961
Colombia	20.06.1933	Países Bajos	9.03.1928
Costa Rica	23.07.1991	Pakistán	20.11.1922
Croacia	8.10.1991	Panamá	19.06.1970
Cuba	7.07.1928	Polonia	21.06.1924
Dinamarca	23.04.1938	Reino Unido	8.03.1926
Djibouti	3.08.1978	Rumania	18.08.1923
Dominica	28.02.1983	Federación de Rusia	10.08.1956
Eslovenia	29.05.1992	San Vicente y las Granadinas	21.10.1998
España	20.06.1924	Santa Lucía	14.05.1980
Estonia	8.09.1922	Seychelles	6.02.1978
Ex República Yugoslava de Macedonia	17.11.1991	Sierra Leona	13.06.1961
Finlandia	10.10.1925	Singapur	25.10.1965
Francia	22.03.1928	Somalia	18.11.1960
Ghana	20.05.1957	Sri Lanka	25.04.1951
Granada	9.07.1979	Suecia	14.07.1925
Grecia	28.06.1930	Suiza	21.04.1960
Guatemala	13.06.1989	República Unida de Tanzania	30.01.1962
Guinea	12.12.1966	Tayikistán	26.11.1993
Hungría	1.03.1928	Trinidad y Tabago	24.05.1963
India	20.11.1922	Túnez	14.04.1970
Iraq	19.04.1966	Ucrania	14.09.1956
Irlanda	5.07.1930	Uruguay	6.06.1933
Islas Salomón	6.08.1985	Yemen	14.04.1969
		Yugoslavia	1.04.1927

Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22)**Fecha de entrada en vigor: 4.04.1928****57 ratificaciones**

Alemania	20.09.1930	Iraq	4.10.1966
Argentina	14.03.1950	Irlanda	5.07.1930
Australia	1.04.1935	Italia	10.10.1929
Bahamas	25.05.1976	Japón	22.08.1955
Bangladesh	22.06.1972	Liberia	21.06.1977
Barbados	8.05.1967	Luxemburgo	16.04.1928
Bélgica	3.10.1927	Malta	4.01.1965
Belice	15.12.1983	Marruecos	14.03.1958
Bosnia y Herzegovina	2.06.1993	Mauritania	8.11.1963
Brasil	18.06.1965	México	12.05.1934
Bulgaria	29.11.1929	Myanmar	31.10.1932
Canadá	30.06.1938	Nicaragua	12.04.1934
Chile	18.10.1935	Noruega	29.03.1940
China	2.12.1936	Nueva Zelandia	29.03.1938
Colombia	20.06.1933	Países Bajos	15.12.1937
Croacia	8.10.1991	Pakistán	31.10.1932
Cuba	7.07.1928	Panamá	19.06.1970
Djibouti	3.08.1978	Papua Nueva Guinea	1.05.1976
Dominica	28.02.1983	Perú	4.04.1962
Egipto	4.08.1982	Polonia	8.08.1931
Eslovenia	29.05.1992	Portugal	23.05.1983
España	23.02.1931	Reino Unido	14.06.1929
Estonia	10.05.1929	Sierra Leona	15.06.1961
Ex República Yugoslava de Macedonia	17.11.1991	Singapur	25.10.1965
Finlandia	8.04.1947	Somalia	18.11.1960
Francia	4.04.1928	Túnez	14.04.1970
Ghana	18.03.1965	Uruguay	6.06.1933
India	31.10.1932	Venezuela	20.11.1944
		Yugoslavia	30.09.1929

Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23)**Fecha de entrada en vigor: 16.04.1928****45 ratificaciones**

Alemania	14.03.1930	Irlanda	5.07.1930
Argentina	14.03.1950	Italia	10.10.1929
Azerbaiyán	19.05.1992	Kirguistán	31.03.1992
Bélgica	3.10.1927	Liberia	21.06.1977
Bosnia y Herzegovina	2.06.1993	Luxemburgo	16.04.1928
Bulgaria	29.11.1929	Mauritania	8.11.1963
China	2.12.1936	México	12.05.1934
Chipre	19.09.1995	Nicaragua	12.04.1934
Colombia	20.06.1933	Nueva Zelandia	11.01.1980
Croacia	8.10.1991	Países Bajos	5.05.1948
Cuba	7.07.1928	Panamá	19.06.1970
Djibouti	3.08.1978	Perú	4.04.1962
Egipto	4.08.1982	Polonia	8.08.1931
Eslovenia	29.05.1992	Portugal	23.05.1983
España	23.02.1931	Reino Unido	3.06.1985
Estonia	9.07.1928	Federación de Rusia	4.11.1969
Ex República Yugoslava de Macedonia	17.11.1991	Somalia	18.11.1960
Filipinas	17.11.1960	Suiza	21.04.1960
Francia	4.03.1929	Tayikistán	26.11.1993
Ghana	18.03.1965	Túnez	14.04.1970
Grecia	6.05.1981	Ucrania	17.06.1970
Iraq	23.09.1976	Uruguay	6.06.1933
		Yugoslavia	30.09.1929

Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53)**Fecha de entrada en vigor: 29.03.1939****33 ratificaciones**

Alemania	18.11.1988	Filipinas	17.11.1960
Argentina	17.02.1955	Finlandia	8.04.1947
Bélgica	11.04.1938	Francia	19.06.1947
Bosnia y Herzegovina	2.06.1993	Irlanda	10.06.1985
Brasil	12.10.1938	Israel	19.06.1969
Bulgaria	29.12.1949	Italia	22.10.1952
Croacia	8.10.1991	Liberia	9.05.1960
Cuba	5.02.1971	Jamahiriyá Árabe Libia	15.11.1974
Dinamarca	13.07.1938	Luxemburgo	15.02.1991
Djibouti	3.08.1978	Mauritania	8.11.1963
Egipto	20.05.1939	México	1.09.1939
Eslovenia	29.05.1992	Noruega	7.07.1937
España	5.05.1971	Nueva Zelandia	29.03.1938
Estados Unidos	29.10.1938	Panamá	19.06.1970
Estonia	20.06.1938	Perú	4.04.1962
Ex República Yugoslava de Macedonia	17.11.1991	República Árabe Siria	26.07.1960
		Yugoslavia	26.05.1961

Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936 (núm. 54)**No ha entrado en vigor****6 ratificaciones**

Bulgaria	29.12.1949	México	12.06.1942
Estados Unidos	29.10.1938	Uruguay	18.03.1954

Denuncia en virtud de la ratificación del Convenio núm. 91

Bélgica	11.04.1938	Francia	19.06.1947
	Denunciado el 14.09.1967		Denunciado el 14.09.1967

Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55)**Fecha de entrada en vigor: 29.10.1939****16 ratificaciones**

Bélgica	11.04.1938	Italia	22.10.1952
Bulgaria	29.12.1949	Liberia	9.05.1960
Djibouti	3.08.1978	Luxemburgo	15.02.1991
Egipto	4.08.1982	Marruecos	14.03.1958
España	30.11.1971	México	15.09.1939
Estados Unidos	29.10.1938	Panamá	4.06.1971
Francia	19.06.1947	Perú	4.04.1962
Grecia	19.06.1968	Túnez	14.04.1970

Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (número 56)**Fecha de entrada en vigor: 9.12.1949****19 ratificaciones**

Alemania	12.12.1956	Francia	9.12.1948
Argelia	19.10.1962	Luxemburgo	15.02.1991
Bélgica	3.08.1949	México	1.02.1984
Bosnia y Herzegovina	2.06.1993	Noruega	6.06.1966
Bulgaria	29.12.1949	Panamá	4.06.1971
Croacia	8.10.1991	Perú	4.04.1962
Djibouti	3.08.1978	Reino Unido	30.09.1944
Egipto	4.08.1982	Yugoslavia	13.10.1958
Eslovenia	29.05.1992		
Ex República Yugoslava de Macedonia	17.11.1991		

Denuncia en virtud de la ratificación del Convenio número 165

España 30.11.1971
Denunciado el 2.07.1991

Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (número 57)**No ha entrado en vigor****4 ratificaciones**

Australia	24.09.1938	Bulgaria	29.12.1949
Bélgica	11.04.1938	Estados Unidos	29.10.1938

Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58)**Fecha de entrada en vigor: 11.04.1939****52 ratificaciones**

Argentina	17.02.1955	Libano	6.12.1993
Australia	11.06.1992	Liberia	9.05.1960
Belice	15.12.1983	Mauritania	8.11.1963
Brasil	12.10.1938	México	18.07.1952
Canadá	10.09.1951	Nigeria	16.06.1961
Djibouti	3.08.1978	Nueva Zelandia	7.06.1946
Estados Unidos	29.10.1938	Panamá	19.06.1970
Fiji	19.04.1974	Perú	4.04.1962
Ghana	20.05.1957	Sierra Leona	13.06.1961
Granada	9.07.1979	Sri Lanka	18.05.1959
Guatemala	30.10.1961	República Unida de Tanzania - Zanzíbar	22.06.1964
Jamaica	26.12.1962	Yemen	14.04.1969

Denuncia en virtud de la ratificación del Convenio núm. 138

Albania	3.06.1957	Japón	22.08.1955
	Denunciado el 16.02.1998		Denunciado el 5.06.2000
Argelia	19.10.1962	Kenya	13.01.1964
	Denunciado el 30.04.1984		Denunciado el 9.04.1979
Belarús	6.11.1956	Mauricio	2.12.1969
	Denunciado el 3.05.1979		Denunciado el 30.07.1990
Bélgica	11.04.1938	Noruega	7.07.1937
	Denunciado el 19.04.1988		Denunciado el 8.07.1980
Bulgaria	29.12.1949	Países Bajos	8.07.1947
	Denunciado el 23.04.1980		Denunciado el 14.09.1976
Chipre	10.01.1995	Federación de Rusia	10.08.1956
	Denunciado el 2.10.1997		Denunciado el 3.05.1979
Cuba	20.07.1953	Seychelles	6.02.1978
	Denunciado el 19.06.1976		Denunciado el 7.03.2000
Dinamarca	4.06.1955	Suecia	6.01.1939
	Denunciado el 13.11.1997		Denunciado el 23.04.1990
España	5.05.1971	Suiza	21.04.1960
	Denunciado el 16.05.1977		Denunciado el 17.08.1999
Francia	9.12.1948	Túnez	14.04.1970
	Denunciado el 13.07.1990		Denunciado el 19.10.1995
Grecia	9.10.1963	Turquía	29.09.1959
	Denunciado el 14.03.1986		Denunciado el 30.10.1998
Iraq	30.12.1939	Ucrania	14.09.1956
	Denunciado el 13.02.1985		Denunciado el 3.05.1979
Islandia	21.08.1956	Uruguay	18.03.1954
	Denunciado el 6.12.1999		Denunciado el 2.06.1977
Italia	22.10.1952	Yugoslavia	5.05.1958
	Denunciado el 28.07.1981		Denunciado el 6.12.1983

Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68)**Fecha de entrada en vigor: 24.03.1957****23 ratificaciones**

Angola	4.06.1976	Irlanda	12.06.1956
Argelia	19.10.1962	Italia	22.10.1952
Argentina	24.09.1956	Luxemburgo	15.02.1991
Bélgica	5.12.1951	Noruega	28.01.1957
Bulgaria	29.12.1949	Nueva Zelanda	31.05.1977
Canadá	19.03.1951	Países Bajos	17.06.1958
Egipto	10.08.1982	Panamá	4.06.1971
España	14.07.1971	Perú	4.04.1962
Francia	9.12.1948	Polonia	13.04.1954
Grecia	28.08.1981	Portugal	13.06.1952
Guinea-Bissau	21.02.1977	Reino Unido	6.08.1953
Guinea Ecuatorial	23.04.1996		

Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69)**Fecha de entrada en vigor: 22.04.1953****36 ratificaciones**

Angola	4.06.1976	Indonesia	30.03.1992
Argelia	19.10.1962	Irlanda	16.06.1951
Australia	29.08.1995	Italia	22.10.1952
Azerbaiyán	19.05.1992	Japón	29.07.1975
Bélgica	5.12.1951	Kirguistán	31.03.1992
Bosnia y Herzegovina	2.06.1993	Luxemburgo	15.02.1991
Bulgaria	29.12.1949	Noruega	6.03.1952
Canadá	19.03.1951	Nueva Zelanda	11.01.1980
Croacia	8.10.1991	Países Bajos	23.02.1951
Djibouti	3.08.1978	Panamá	4.06.1971
Egipto	4.08.1982	Perú	4.04.1962
Eslovenia	29.05.1992	Polonia	13.04.1954
España	5.05.1971	Portugal	13.06.1952
Ex República Yugoslava de Macedonia	17.11.1991	Reino Unido	29.07.1949
Francia	9.12.1948	Federación de Rusia	4.11.1969
Ghana	18.03.1965	Tayikistán	26.11.1993
Grecia	9.10.1963	Ucrania	17.06.1970
Guinea-Bissau	21.02.1977	Yugoslavia	6.03.1961

Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70)**No ha entrado en vigor****7 ratificaciones**

Argelia	19.10.1962	Perú	4.04.1962
Francia	9.12.1948	Polonia	8.10.1956
Países Bajos	22.12.1961	Reino Unido	20.05.1953

Denuncia en virtud de la ratificación del Convenio núm. 165

España	8.05.1973
	Denunciado el 2.07.1991

Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71)**Fecha de entrada en vigor: 10.10.1962****13 ratificaciones**

Argelia	19.10.1962	Italia	10.04.1962
Argentina	17.02.1955	Libano	6.12.1993
Bulgaria	29.12.1949	Noruega	4.07.1949
Djibouti	3.08.1978	Países Bajos	27.08.1957
Egipto	4.08.1982	Panamá	4.06.1971
Francia	9.12.1948	Perú	4.04.1962
Grecia	2.12.1986		

Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946 (núm. 72)**No ha entrado en vigor****5 ratificaciones**

Bulgaria	29.12.1949
----------	------------

Denuncia en virtud de la ratificación del Convenio núm. 91

Argelia	19.10.1962	Finlandia	23.08.1949
	Denunciado el 14.09.1967		Denunciado el 14.09.1967
Cuba	13.01.1954	Francia	9.12.1948
	Denunciado el 14.09.1967		Denunciado el 14.09.1967

Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73)**Fecha de entrada en vigor: 17.08.1955****43 ratificaciones**

Alemania	8.10.1976	Guinea-Bissau	21.02.1977
Angola	4.06.1976	Irlanda	6.06.1986
Argelia	19.10.1962	Italia	22.10.1952
Argentina	17.02.1955	Japón	22.08.1955
Australia	29.08.1995	Kirguistán	31.03.1992
Azerbaiyán	19.05.1992	Libano	6.12.1993
Bélgica	5.12.1951	Lituania	19.11.1997
Bosnia y Herzegovina	2.06.1993	Luxemburgo	15.02.1991
Bulgaria	29.12.1949	Malta	18.05.1990
Canadá	19.03.1951	Noruega	17.02.1955
República de Corea	9.12.1992	Países Bajos	17.06.1958
Croacia	8.10.1991	Panamá	4.06.1971
Dinamarca	28.07.1980	Perú	4.04.1962
Djibouti	3.08.1978	Polonia	13.04.1954
Egipto	10.08.1982	Portugal	13.06.1952
Eslovenia	29.05.1992	Federación de Rusia	4.11.1969
España	14.07.1971	Suecia	9.01.1962
Ex República Yugoslava de Macedonia	17.11.1991	Tayikistán	26.11.1993
Finlandia	15.05.1956	Túnez	14.04.1970
Francia	9.12.1948	Ucrania	17.06.1970
Grecia	6.05.1981	Uruguay	18.03.1954
		Yugoslavia	25.11.1966

Convenio sobre el certificado de mariner preferente, 1946 (núm. 74)**Fecha de entrada en vigor: 14.07.1951****27 ratificaciones**

Angola	4.06.1976	Ghana	18.03.1965
Argelia	19.10.1962	Guinea-Bissau	21.02.1977
Barbados	8.05.1967	Irlanda	21.06.1957
Bélgica	5.12.1951	Italia	23.06.1981
Bosnia y Herzegovina	2.06.1993	Líbano	6.12.1993
Canadá	19.03.1951	Luxemburgo	15.02.1991
Croacia	8.10.1991	Mauricio	2.12.1969
Egipto	30.03.1967	Nueva Zelandia	5.12.1961
Eslovenia	29.05.1992	Países Bajos	14.07.1950
España	5.05.1971	Panamá	4.06.1971
Estados Unidos	9.04.1953	Polonia	13.04.1954
Ex República Yugoslava de Macedonia	17.11.1991	Portugal	13.06.1952
Francia	9.12.1948	Reino Unido	13.05.1952
		Yugoslavia	22.12.1961

Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946 (núm. 75)**No ha entrado en vigor****5 ratificaciones**

Bulgaria 29.12.1949

Denuncia en virtud de la ratificación del Convenio núm. 92

Finlandia	23.08.1949	Noruega	4.07.1949
	Denunciado el 29.01.1953		Denunciado el 29.01.1953
Francia	9.12.1948	Suecia	21.10.1947
	Denunciado el 29.01.1953		Denunciado el 29.01.1953

Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946 (núm. 76)**No ha entrado en vigor****1 ratificación**

Australia 25.01.1949

Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (número 91)**Fecha de entrada en vigor: 14.09.1967****24 ratificaciones**

Angola	4.06.1976	Guinea-Bissau	21.02.1977
Argelia	19.10.1962	Islandia	15.07.1952
Bélgica	30.08.1962	Israel	30.03.1953
Bosnia y Herzegovina	2.06.1993	Mauritania	8.11.1963
Croacia	8.10.1991	Noruega	29.06.1950
Cuba	29.04.1952	Polonia	8.10.1956
Djibouti	3.08.1978	Túnez	14.04.1970
Eslovenia	29.05.1992	Yugoslavia	11.08.1967
Ex República Yugoslava de Macedonia	17.11.1991		

Denuncia en virtud de la ratificación del Convenio número 146

Brasil	18.06.1965	Italia	5.05.1971
	Denunciado el 24.09.1998		Denunciado el 28.07.1981
España	5.05.1971	Países Bajos	22.12.1961
	Denunciado el 9.03.1979		Denunciado el 12.11.1980
Finlandia	22.12.1951	Portugal	29.07.1952
	Denunciado el 15.01.1990		Denunciado el 25.06.1984
Francia	26.10.1951		
	Denunciado el 15.06.1978		

Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (número 92)**Fecha de entrada en vigor: 29.01.1953****42 ratificaciones**

Alemania	14.08.1974	Guinea-Bissau	21.02.1977
Angola	4.06.1976	Guinea Ecuatorial	23.04.1996
Argelia	19.10.1962	Iraq	1.12.1977
Australia	11.06.1992	Irlanda	21.07.1952
Azerbaiyán	19.05.1992	Israel	21.08.1980
Bélgica	30.08.1962	Italia	23.06.1981
Bosnia y Herzegovina	2.06.1993	Kirguistán	31.03.1992
Brasil	8.06.1954	Liberia	21.06.1977
Chipre	19.09.1995	Luxemburgo	15.02.1991
Costa Rica	2.06.1960	Noruega	29.06.1950
Croacia	8.10.1991	Nueva Zelanda	31.05.1977
Cuba	29.04.1952	Países Bajos	17.06.1958
Dinamarca	30.09.1950	Panamá	4.06.1971
Egipto	4.08.1982	Polonia	13.04.1954
Eslovenia	29.05.1992	Portugal	29.07.1952
España	14.07.1971	Reino Unido	6.08.1953
Ex República Yugoslava de Macedonia	17.11.1991	Federación de Rusia	4.11.1969
Finlandia	22.12.1951	Suecia	18.07.1950
Francia	26.10.1951	Tayikistán	26.11.1993
Ghana	18.03.1965	Ucrania	17.06.1970
Grecia	2.12.1986	Yugoslavia	25.11.1966

Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (número 93)**No ha entrado en vigor****6 ratificaciones**

Australia	3.03.1954	Filipinas	29.12.1953
Brasil	18.06.1965	Iraq	15.08.1985
Cuba	29.04.1952	Uruguay	18.03.1954

Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108)**Fecha de entrada en vigor: 19.02.1961****60 ratificaciones**

Angola	4.06.1976	Islas Salomón	6.08.1985
Antigua y Barbuda	2.02.1983	Italia	12.08.1963
Argelia	13.08.1991	Kirguistán	31.03.1992
Azerbaiyán	19.05.1992	Letonia	8.03.1993
Barbados	8.05.1967	Liberia	8.07.1981
Belarús	28.02.1994	Lituania	19.11.1997
Belice	15.12.1983	Luxemburgo	15.02.1991
Brasil	5.11.1963	Malta	4.01.1965
Bulgaria	26.01.1977	Mauricio	2.12.1969
Camerún	29.11.1982	México	11.09.1961
Canadá	31.05.1967	República de Moldova	23.03.2000
República Checa	6.08.1996	Noruega	26.10.1970
Cuba	30.12.1975	Panamá	19.06.1970
Dinamarca	26.10.1970	Polonia	15.03.1993
Djibouti	3.08.1978	Portugal	3.08.1967
Dominica	28.02.1983	Reino Unido	18.02.1964
España	5.05.1971	<i>De conformidad con el artículo 1, párrafo 2, del</i>	
Estonia	11.12.1996	<i>Convenio, los pescadores no deben considerarse como</i>	
Fiji	19.04.1974	<i>gente de mar a los efectos del presente Convenio.</i>	
Finlandia	26.10.1970	Rumania	20.09.1976
Francia	8.06.1967	Federación de Rusia	4.11.1969
Ghana	19.02.1960	San Vicente y las Granadinas	21.10.1998
Granada	9.07.1979	Santa Lucía	14.05.1980
Grecia	9.10.1963	Seychelles	6.02.1978
Guatemala	28.11.1960	Sri Lanka	24.11.1995
Guinea-Bissau	21.02.1977	Suecia	26.10.1970
Guyana	8.06.1966	República Unida de Tanzania - Tanganyika	26.11.1962
Honduras	20.06.1960	Tayikistán	26.11.1993
República Islámica del Irán	13.03.1967	Túnez	26.10.1959
Iraq	23.09.1986	Ucrania	17.06.1970
Irlanda	17.06.1961	Uruguay	28.06.1973
Islandia	26.10.1970		

Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (núm. 109)**No ha entrado en vigor****16 ratificaciones**

Australia	15.06.1972	Francia	8.06.1967
Bosnia y Herzegovina	2.06.1993	<i>Excluyendo la parte II.</i>	
Brasil	30.11.1966	Guatemala	2.08.1961
<i>Excluyendo la parte II.</i>			
Croacia	8.10.1991	Iraq	23.09.1986
Eslovenia	29.05.1992	Italia	23.06.1981
España	14.07.1971	Líbano	6.12.1993
Ex República Yugoslava de		México	11.09.1961
Macedonia	17.11.1991	Portugal	9.01.1981
		Yugoslavia	14.01.1966

Ratificación condicional

Noruega	30.08.1966
<i>Excluyendo la parte II.</i>	

Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133)**Fecha de entrada en vigor: 27.08.1991****25 ratificaciones**

Alemania	14.08.1974	Liberia	8.05.1978
Australia	11.06.1992	Nigeria	12.06.1973
Azerbaiyán	19.05.1992	Noruega	14.03.1975
Brasil	16.04.1992	Nueva Zelandia	31.05.1977
Côte d'Ivoire	19.06.1972	Países Bajos	8.01.1985
Finlandia	22.11.1974	Polonia	9.10.1975
Francia	24.03.1972	Reino Unido	26.03.1981
Grecia	24.09.1986	Federación de Rusia	27.08.1990
Guinea	26.05.1977	Suecia	17.02.1972
Israel	21.08.1980	Tayikistán	26.11.1993
Italia	23.06.1981	Ucrania	24.08.1993
Kirguistán	31.03.1992	Uruguay	2.06.1977
Libano	6.12.1993		

Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134)**Fecha de entrada en vigor: 17.02.1973****27 ratificaciones**

Alemania	14.08.1974	Kenya	6.06.1990
Azerbaiyán	19.05.1992	Kirguistán	31.03.1992
Brasil	25.07.1996	México	2.05.1974
Costa Rica	8.06.1979	Nigeria	12.06.1973
Dinamarca	28.07.1980	Noruega	9.03.1976
Egipto	4.08.1982	Nueva Zelandia	31.05.1977
España	30.11.1971	Polonia	26.06.1980
Finlandia	22.11.1974	Rumania	28.10.1975
Francia	27.02.1978	Federación de Rusia	5.10.1987
Grecia	8.06.1977	Suecia	17.02.1972
Guinea	26.05.1977	República Unida de Tanzania	30.05.1983
Israel	21.08.1980	Tayikistán	26.11.1993
Italia	23.06.1981	Uruguay	2.06.1977
Japón	3.07.1978		

Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138)

Fecha de entrada en vigor: 19.06.1976

100 ratificaciones

Albania <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	16.02.1998	El Salvador <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	23.01.1996
Alemania <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	8.04.1976	Emiratos Arabes Unidos <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	2.10.1998
Antigua y Barbuda <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	17.03.1983	Eritrea <i>Edad mínima especificada: 14 años</i>	22.02.2000
Argelia <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	30.04.1984	Eslovaquia <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	29.09.1997
Argentina <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	11.11.1996	Eslovenia <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	29.05.1992
Austria <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	18.09.2000	España <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	16.05.1977
Azerbaiyán <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	19.05.1992	Etiopía <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	27.05.1999
Barbados <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	4.01.2000	Ex República Yugoslava de Macedonia <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	17.11.1991
Belarús <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	3.05.1979	Filipinas <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	4.06.1998
Bélgica <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	19.04.1988	Finlandia <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	13.01.1976
Belice <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	6.03.2000	Francia <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	13.07.1990
Bolivia <i>Edad mínima especificada: 14 años</i>	11.06.1997	Georgia <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	23.09.1996
Bosnia y Herzegovina <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	2.06.1993	Grecia <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	14.03.1986
Botswana <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	5.06.1997	Guatemala <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	27.04.1990
Bulgaria <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	23.04.1980	Guinea Ecuatorial <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	12.06.1985
Burkina Faso <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	11.02.1999	Guyana <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	15.04.1998
Burundi <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	19.07.2000	Honduras <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	9.06.1980
Cambodia <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	23.08.1999	Hungría <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	28.05.1998
República Centroafricana <i>Edad mínima especificada: 14 años</i>	28.06.2000	Indonesia <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	7.06.1999
Chile <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	1.02.1999	Iraq <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	13.02.1985
China <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	28.04.1999	Irlanda <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	22.06.1978
Chipre <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	2.10.1997	Islandia <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	6.12.1999
Congo <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	26.11.1999	Israel <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	21.06.1979
República de Corea <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	28.01.1999	Italia <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	28.07.1981
Costa Rica <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	11.06.1976	Japón <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	5.06.2000
Croacia <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	8.10.1991	Jordania <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	23.03.1998
Cuba <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	7.03.1975	Kenya <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	9.04.1979
Dinamarca <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	13.11.1997	Kirguistán <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	31.03.1992
Dominica <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	27.09.1983	Kuwait <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	15.11.1999
República Dominicana <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	15.06.1999	Jamahiriya Arabe Libia <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	19.06.1975
Ecuador <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	19.09.2000	Lituania <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	22.06.1998
Egipto <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	9.06.1999		

Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138)**Fecha de entrada en vigor: 19.06.1976****100 ratificaciones**

Luxemburgo <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	24.03.1977	Senegal <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	15.12.1999
Madagascar <i>Edad mínima 15 años.</i>	31.05.2000	Seychelles <i>Edad mínima 15 años.</i>	7.03.2000
Malasia <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	9.09.1997	Sri Lanka <i>Edad mínima especificada: 14 años</i>	11.02.2000
Malta <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	9.06.1988	Sudáfrica <i>Edad mínima 15 años.</i>	30.03.2000
Marruecos <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	6.01.2000	Suecia <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	23.04.1990
Mauricio <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	30.07.1990	Suiza <i>Edad mínima 15 años.</i>	17.08.1999
República de Moldova <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	21.09.1999	República Unida de Tanzania <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	16.12.1998
Nepal <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	30.05.1997	Tayikistán <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	26.11.1993
Nicaragua <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	2.11.1981	Togo <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	16.03.1984
Níger <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	4.12.1978	Túnez <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	19.10.1995
Noruega <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	8.07.1980	Turquía <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	30.10.1998
Países Bajos <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	14.09.1976	Ucrania <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	3.05.1979
Polonia <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	22.03.1978	Uruguay <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	2.06.1977
Portugal <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	20.05.1998	Venezuela <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	15.07.1987
Reino Unido <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	7.06.2000	Yemen <i>Edad mínima especificada: 14 años</i>	15.06.2000
Rumania <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	19.11.1975	Yugoslavia <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	6.12.1983
Federación de Rusia <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	3.05.1979	Zambia <i>Edad mínima especificada: 15 años.</i>	9.02.1976
Rwanda <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	15.04.1981	Zimbabwe <i>Edad mínima especificada: 14 años.</i>	6.06.2000
San Marino <i>Edad mínima especificada: 16 años.</i>	1.02.1995		

Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145)**Fecha de entrada en vigor: 3.05.1979****17 ratificaciones**

Brasil	18.05.1990	Italia	23.06.1981
Costa Rica	16.06.1981	Marruecos	7.03.1980
Cuba	9.02.1979	Noruega	24.01.1979
Egipto	17.03.1983	Nueva Zelandia	11.01.1980
España	28.04.1978	Países Bajos	10.01.1979
Finlandia	2.10.1978	Polonia	10.10.1979
Francia	3.05.1978	Portugal	23.05.1983
Hungría	8.06.1978	Suecia	6.10.1981
Iraq	14.11.1979		

Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146)**Fecha de entrada en vigor: 13.06.1979****13 ratificaciones**

Brasil	24.09.1998	Iraq	15.02.1985
<i>Duración especificada de las vacaciones anuales: 30 días.</i>		<i>Duración especificada de las vacaciones anuales: 36 días.</i>	
Camerún	13.06.1978	Italia	28.07.1981
<i>Duración especificada de las vacaciones anuales: 60 días consecutivos para los oficiales y 3 días consecutivos por mes para los marineros.</i>		<i>Duración especificada de las vacaciones anuales: 30 días.</i>	
Kenya		Kenya	14.09.1990
		<i>Duración especificada de las vacaciones anuales: 30 días.</i>	
España	9.03.1979	Marruecos	10.07.1980
<i>Duración especificada de las vacaciones anuales: 37, 40 ó 60 días en función de las diferentes navegaciones y 44, 60 ó 64 días para los períodos excepcionales según las cargas de los diferentes buques.</i>		<i>Duración especificada de las vacaciones anuales: 30 días.</i>	
Finlandia	15.01.1990	Nicaragua	1.10.1981
<i>Duración especificada de las vacaciones anuales: 30 días.</i>		<i>Duración especificada de las vacaciones anuales: 30 días.</i>	
Francia	15.06.1978	Países Bajos	12.11.1980
<i>Duración especificada de las vacaciones anuales: 116 días para los oficiales y marineros empleados a bordo de buques mercantes franceses y de un mínimo de 111 días para las tripulaciones de remolcadores y de navíos de puerto.</i>		<i>Duración especificada de las vacaciones anuales: 30 días.</i>	
		Portugal	25.06.1984
		<i>Duración especificada de las vacaciones anuales: 30 días.</i>	
		Suecia	7.06.1978
		<i>Duración especificada de las vacaciones anuales: 5 semanas.</i>	

Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)**Fecha de entrada en vigor: 28.11.1981****40 ratificaciones**

Alemania	14.07.1980	Islandia	11.05.1999
Azerbaiyán	19.05.1992	Israel	6.12.1996
Barbados	16.05.1994	Italia	23.06.1981
Bélgica	16.09.1982	Japón	31.05.1983
Brasil	17.01.1991	Kirguistán	31.03.1992
Canadá	25.05.1993	Letonia	12.11.1998
Chipre	19.09.1995	Libano	6.12.1993
Costa Rica	24.06.1981	Liberia	8.07.1981
Croacia	19.07.1996	Luxemburgo	15.02.1991
Dinamarca	28.07.1980	Marruecos	15.06.1981
Egipto	17.03.1983	Noruega	24.01.1979
Eslovenia	21.06.1999	Países Bajos	25.01.1979
España	28.04.1978	Polonia	2.06.1995
Estados Unidos	15.06.1988	Portugal	2.05.1985
Finlandia	2.10.1978	Reino Unido	28.11.1980
Francia	2.05.1978	Federación de Rusia	7.05.1991
Grecia	18.09.1979	Suecia	20.12.1978
India	26.09.1996	Tayikistán	26.11.1993
Iraq	15.02.1985	Trinidad y Tabago	3.06.1999
Irlanda	16.12.1992	Ucrania	17.03.1994

Ha ratificado el Protocolo de 1996.

Convenio sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979 (núm. 153)**Fecha de entrada en vigor: 10.02.1983****7 ratificaciones**

Ecuador	20.05.1988	Suiza	4.05.1981
España	7.02.1985	Uruguay	19.06.1989
Iraq	17.04.1985	Venezuela	5.07.1983
México	10.02.1982		

Convenio sobre la negociación colectiva, 1981 (núm. 154)**Fecha de entrada en vigor: 11.08.1983****30 ratificaciones**

Argentina	29.01.1993	República de Moldova	14.02.1997
Azerbaiyán	12.08.1993	Níger	5.06.1985
Belarús	8.09.1997	Noruega	22.06.1982
Bélgica	29.03.1988	Países Bajos	22.12.1993
Belice	22.06.1999	Rumania	15.12.1992
Brasil	10.07.1992	San Marino	1.02.1995
Chipre	16.01.1989	Suecia	11.08.1982
España	11.09.1985	Suiza	16.11.1983
Finlandia	9.02.1983	Suriname	5.06.1996
Gabón	6.12.1988	República Unida de Tanzania	14.08.1998
Grecia	17.09.1996	Ucrania	16.05.1994
Guatemala	29.10.1996	Uganda	27.03.1990
Hungría	4.01.1994	Uruguay	19.06.1989
Letonia	25.07.1994	Uzbekistán	15.12.1997
Lituania	26.09.1994	Zambia	4.02.1986

Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155)**Fecha de entrada en vigor: 11.08.1983****34 ratificaciones**

Belarús	30.05.2000	Irlanda	4.04.1995
Belice	22.06.1999	Islandia	21.06.1991
Bosnia y Herzegovina	2.06.1993	Kazajstán	30.07.1996
Brasil	18.05.1992	Letonia	25.07.1994
Cabo Verde	9.08.2000	México	1.02.1984
República Checa	1.01.1993	República de Moldova	28.04.2000
Chipre	16.01.1989	Mongolia	3.02.1998
Croacia	8.10.1991	Nigeria	3.05.1994
Cuba	7.09.1982	Noruega	22.06.1982
Dinamarca	10.07.1995	Países Bajos	22.05.1991
Eslovaquia	1.01.1993	Portugal	28.05.1985
Eslovenia	29.05.1992	Federación de Rusia	2.07.1998
España	11.09.1985	Suecia	11.08.1982
Etiopía	28.01.1991	Uruguay	5.09.1988
Ex República Yugoslava de Macedonia	17.11.1991	Venezuela	25.06.1984
Finlandia	24.04.1985	Viet Nam	3.10.1994
Hungría	4.01.1994	Yugoslavia	15.12.1987

Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165)**Fecha de entrada en vigor: 2.07.1992****2 ratificaciones**

España	2.07.1991	Hungría	13.12.1989
<i>Acepta las obligaciones del artículo 9 del Convenio con respecto a las ramas mencionadas en el artículo 3, a) y c) y las del artículo 11 con respecto a las ramas mencionadas en el artículo 3, b), e) y g).</i>		<i>Acepta las obligaciones del artículo 9 del Convenio con respecto a las ramas mencionadas en el artículo 3, b), d) y e).</i>	

Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179)**Fecha de entrada en vigor: 22.04.2000****4 ratificaciones**

Filipinas	13.03.1998	Irlanda	22.04.1999
Finlandia	25.05.1999	Noruega	11.06.1999

Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180)**No ha entrado en vigor****1 ratificación**

Irlanda	22.04.1999
---------	------------

Anexo III

El procedimiento de enmienda tácito en los tratados depositados en la Organización Marítima Internacional (OMI)

La cuestión de la aceleración de la entrada en vigor de las enmiendas a los convenios depositados en la OMI se planteó por primera vez a finales de los años sesenta, como reacción al hecho de que un número de enmiendas importantes a los tratados depositados en la OMI no consiguieran atraer el número suficiente de aceptaciones como para reunir las condiciones que requería su entrada en vigor.

En convenios anteriores, las enmiendas entraban en vigor después de que un porcentaje de Estados Partes, por lo general de dos tercios, depositaran un instrumento de aceptación. Generalmente, esto suponía que, al enmendarse un convenio, se necesitara un número de aceptaciones considerablemente mayor que el requerido para su entrada en vigor, sobre todo al existir un número elevado de partes.

Con el fin de poner remedio a esta situación, se concibió un nuevo procedimiento de enmienda en la OMI.

Para ser más exactos, podríamos llamarlo «procedimiento de aceptación tácito», ya que permite la adopción normal y explícita de la enmienda (por ejemplo, dos tercios de las delegaciones de los Estados presentes y con derecho a voto) y la entrada en vigor mediante aceptación tácita.

En la práctica, ya no será necesario que una enmienda entre en vigor después de ser aceptada por el número requerido de Estados Partes. Así, el nuevo procedimiento estipula que una enmienda adoptada por el organismo competente de la OMI en una sesión en la que participen los Estados Partes del convenio que va a enmendarse, se considerará aceptada en una fecha determinada, con excepción de aquellas partes que se hayan opuesto a ésta, y entrará en vigor en una determinada fecha ulterior, a no ser que, con anterioridad a la primera fecha, se oponga un número específico de Partes, normalmente de un tercio.

Mientras que en los tratados de carácter técnico el procedimiento de enmienda tácito se ha utilizado con el fin de enmendar los anexos técnicos, en el caso de los tratados de carácter jurídico éste ha servido para enmendar los límites de compensación incluidos en éstos.

Los siguientes convenios de carácter técnico de la OMI incluyen el procedimiento de enmienda tácito: el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de líneas de carga, 1966); el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de arqueo de buques, 1969); el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (CONTENEDORES 1972); el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (ABORDAJES 1972); el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (CONTENEDORES 1972); el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (MARPOL 73-78); el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS 1974); el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (FORMACIÓN 1978); y el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (TORREMOLINOS 77/93).

Entre los tratados de carácter jurídico, los siguientes incluyen el procedimiento de enmienda tácito: los protocolos de 1992 correspondientes al Convenio internacional de

responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969 (Protocolo de 1992 relativo al Convenio de responsabilidad civil de 1969) y al Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971 (Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo de 1971), así como el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas potencialmente peligrosas, 1996 (SNP 1996). Tal como se mencionó anteriormente, el procedimiento de enmienda tácito se utiliza en este caso con el fin de enmendar los límites de la compensación.

Debe reconocerse que el procedimiento de enmienda tácito ha acelerado en gran medida el proceso de enmienda de los tratados de la OMI.

A continuación damos un ejemplo de enmienda tácita al Convenio SOLAS 1974:

1999 (Capítulo VII) Enmiendas

A. Adopción

El Comité de Seguridad Marítima (CSM) adoptó, en su septuagésima primera sesión (mayo de 1999), las enmiendas al capítulo VII del Convenio, mediante la resolución CSM.87(71) y de conformidad con el artículo VIII del Convenio.

B. Entrada en vigor

De conformidad con el artículo VIII(b)(vii)(2) del Convenio, y tal como determinó el CSM, las enmiendas entrarán en vigor el 1.º de enero de 2001, a no ser que, con anterioridad al 1.º de julio de 2000, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que se oponen a las enmiendas.