

---

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO  
Programa de Actividades Sectoriales

**Subgrupo del Grupo de Trabajo tripartito  
de alto nivel sobre las normas relativas  
al trabajo marítimo  
(primera reunión)**

Análisis de los aspectos esenciales del trabajo decente  
en el entorno marítimo

Ginebra, 2002



---

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO  
Programa de Actividades Sectoriales

Documento de trabajo para el debate del

**Subgrupo del Grupo de Trabajo tripartito  
de alto nivel sobre las normas relativas  
al trabajo marítimo  
(primera reunión)**

Análisis de los aspectos esenciales del trabajo decente  
en el entorno marítimo

Ginebra, 2002

---

## **Indice**

	<i>Página</i>
1. Introducción .....	1
2. El objetivo del trabajo decente y su aplicación a la industria marítima .....	1
3. El trabajo decente en la industria marítima.....	3
Derechos humanos en el trabajo .....	3
Empleo e ingresos .....	5
Protección social y seguridad social .....	7
Diálogo social .....	9
4. Aplicación del trabajo decente mediante un nuevo convenio refundido.....	10

---

La tarea del Subgrupo del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo consiste en una labor de análisis y en guiar a la Oficina en la preparación de los documentos de trabajo que han de ser examinados por el Grupo de Trabajo. En su primera reunión, el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel recomendó que el Subgrupo «prestara la debida consideración, en el entorno marítimo, a los aspectos esenciales del trabajo decente»<sup>1</sup>. La Oficina presenta pues este informe para que el Subgrupo lo examine.

## 1. Introducción

1. En su 29.<sup>a</sup> reunión (enero de 2001), la Comisión Paritaria Marítima (CPM) examinó un informe<sup>2</sup> preparado por la Oficina, cuyo tema se enmarca en el objetivo primario de la OIT de asegurar el trabajo decente, tal como se indica en la Memoria del Director General a la 87.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo. En dicha Memoria se señala, entre otras cosas, que «hoy en día, es indispensable crear unos sistemas económicos y sociales que garanticen el empleo y la seguridad, a la vez que son capaces de adaptarse a unas circunstancias en rápida evolución, en un mercado mundial muy competitivo»<sup>3</sup>. El Programa de Trabajo Decente de la OIT guió por lo tanto la labor de los autores del informe que se presentó a la CPM y sirvió de fundamento para la decisión de la Comisión de recomendar la elaboración de un nuevo instrumento refundido sobre el trabajo marítimo.
2. Este informe procura determinar las cuestiones que se plantean con respecto a la aplicación del concepto de trabajo decente a la marina mercante. Utiliza ejemplos para poner de relieve en qué medida los principios del trabajo decente ya son parte de la práctica corriente en la industria marítima. No obstante, el informe hace hincapié también en que hay aún cuestiones pendientes que deben abordarse, las cuales podrían tenerse debidamente en cuenta en la elaboración del nuevo instrumento.

## 2. El objetivo del trabajo decente y su aplicación a la industria marítima

La misión de la OIT es mejorar la situación de los seres humanos en el mundo del trabajo. Hoy en día, esa misión concuerda con el afán general, en una coyuntura de grandes cambios, de encontrar oportunidades de trabajo decente.

<sup>1</sup> OIT: *Informe de la primera reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo*, documento del Consejo de Administración GB.283/LILS/7 (Ginebra, 2002), págs. 26 y 27.

<sup>2</sup> OIT: *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera*, Informe para el debate de la 29.<sup>a</sup> reunión de la Comisión Paritaria Marítima (Ginebra, 2001).

<sup>3</sup> OIT: *Trabajo decente*, Memoria del Director General, Conferencia Internacional del Trabajo, 87.<sup>a</sup> reunión, 1999, pág. 5.

---

Actualmente, la finalidad primordial de la OIT es promover oportunidades para que los hombres y las mujeres puedan conseguir un trabajo decente y productivo en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana <sup>4</sup>.

3. Estas declaraciones del Director General confirman que se trata de un objetivo que abarca a todos los que trabajan. Es una aspiración muy humana que expresa las esperanzas de todos los seres humanos de conseguir un trabajo que respete su individualidad y su dignidad; provea un sustento para ellos y su familia; garantice medidas para hacer frente a las incertidumbres del empleo, los problemas de salud y la vejez; asegure la igualdad de reconocimiento y permita que las mujeres tengan libertad de opción y asuman el control de sus vidas; les permita opinar y participar en las decisiones que les conciernen; les proporcione una oportunidad de participar en organizaciones representativas, y sea fuente de sentido e identidad social.
4. ¿En qué medida este objetivo se aplica a la industria marítima? Este objetivo puede traducirse en el hecho de proporcionar trabajo decente y productivo a la gente de mar. Durante las últimas décadas se han producido muchos cambios en el transporte marítimo mundial. Dichos cambios han influido de manera pronunciada en el mercado de trabajo y las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar. Entre estos cambios se incluyen los siguientes: el traspaso de la gestión de los buques a compañías especializadas, el surgimiento de tipos de registro alternativos, las cuestiones relativas al medio ambiente, los avances tecnológicos y el control por el Estado rector del puerto. Más importante aún ha sido el esfuerzo general de la industria tendente a reducir los costos habida cuenta de consideraciones económicas, con las inevitables repercusiones en las condiciones de la tripulación.
5. A lo largo de su historia, la OIT ha respondido a las necesidades cambiantes de la industria marítima mediante la adopción de instrumentos que proporcionan un marco para el trabajo decente en el mar. Estas normas marítimas pueden considerarse truncas e incompletas, pero proporcionan una base para solucionar los múltiples problemas que se han encontrado en la industria marítima. La CPM y la Conferencia Internacional del Trabajo, en sucesivas reuniones marítimas, ya han establecido una sólida base para el logro del trabajo decente para la gente de mar.
6. No obstante, una serie de cuestiones importantes presentan aún grandes dificultades y desafíos para la industria marítima con inclusión de la necesidad de una representación adecuada de las mujeres en el empleo en esta industria, el papel de los sindicatos y de la negociación colectiva, especialmente en ciertos Estados del pabellón que emplean un gran número de gente de mar extranjera, y la aplicación de los requisitos en materia de formación y certificación y la utilización de «listas negras» en la contratación, que plantean problemas en cuanto al ejercicio de los derechos básicos. Otros problemas tienen que ver más específicamente con las condiciones de trabajo y de vida en la industria marítima, en particular con las condiciones a bordo: salarios, horas de trabajo, comidas, alojamiento y bienestar, el abandono de gente de mar y el no pago de salarios y de reclamaciones por lesiones y muerte.
7. Sin duda, la industria marítima es capaz de aplicar plenamente el Programa de Trabajo Decente. Las recomendaciones unánimes formuladas por los interlocutores sociales en enero de 2001, y adoptadas por el Consejo de Administración en marzo de 2001, deberían dar a la industria marítima un papel pionero a este respecto. Esto implica que esa meta sólo puede alcanzarse mediante una buena colaboración entre los interlocutores sociales, de

<sup>4</sup> *Ibíd.*, pág. 4.

---

manera que ambos se beneficien al llegar a un acuerdo. Una vez más, la colaboración ejemplar que lograron los armadores y la gente de mar durante la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo en 1996 y en la última reunión de la CPM en 2001 (con la adopción del Acuerdo de Ginebra, destinado a mejorar las condiciones de seguridad y de trabajo en la industria marítima) es un buen augurio para el futuro.

8. Este primer análisis del trabajo decente en la industria marítima muestra que, con muy pocas excepciones, la OIT ya ha elaborado normas adecuadas sobre el trabajo marítimo, que responden a los diversos requerimientos de este sector. Estos instrumentos constituyen la base a partir de la cual se pueden aplicar los principios del trabajo decente en la industria marítima.
9. ¿Cómo puede alcanzarse el objetivo del trabajo decente para todos en la industria marítima? En la OIT se considera que el trabajo decente es el punto de convergencia de cuatro objetivos estratégicos: principios y derechos fundamentales en el trabajo, empleo y oportunidades de generar ingresos; protección social y diálogo social. Estos objetivos constituyen la base del Programa de Trabajo Decente de la OIT.

Por consiguiente, la finalidad del trabajo decente debe descollar en cada uno de los objetivos estratégicos de la OIT, a la vez que se procura plasmarla de un modo equilibrado y armonioso en todos ellos. Es éste un problema que tienen pendiente todos los mandantes de la OIT. Los gobiernos, los empleadores y los trabajadores deben compaginar eficazmente esos diferentes intereses, para colmar el anhelo de un trabajo decente que expresan los individuos, las familias y los diferentes sectores de la población en todos los países <sup>5</sup>.

### **3. El trabajo decente en la industria marítima**

10. En la primera reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel se formularon recomendaciones para el Subgrupo con referencia a los siguientes componentes del trabajo decente:
  1. Los derechos humanos en el trabajo.
  2. El empleo y los ingresos.
  3. La protección social y la seguridad social.
  4. El diálogo social.

#### **Derechos humanos en el trabajo**

11. Los derechos humanos en el trabajo constituyen la piedra angular del trabajo decente. Hay ahora un consenso global sobre los derechos fundamentales e inviolables, que constituyen el marco social esencial y universal para el trabajo y los trabajadores. Estos derechos están estipulados en la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, y su seguimiento, de 1998, y se refieren a la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva, la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio, la abolición efectiva del trabajo infantil, y la eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación. Algunas de estas cuestiones siguen planteando problemas en el sector marítimo.

<sup>5</sup> *Ibíd.*, pág. 5.

- 
12. La internacionalización del transporte marítimo ha debilitado la influencia de los sindicatos nacionales, ya que la gente de mar trabaja en buques registrados en países distintos de su país de origen. A menudo no ven la importancia de la afiliación sindical. Sin embargo, los sindicatos desempeñan un papel considerable en el mercado de trabajo mundial. Aunque en la mayor parte de la industria marítima hay un pleno reconocimiento de la libertad sindical, hay aún sectores en que los empleadores o el país de origen tratan de desalentar a la gente de mar para que no se afilie a sindicatos o no soliciten la asistencia de un sindicato<sup>6</sup>. Hay también informaciones sobre casos en que se recurre a la práctica de establecer listas negras de marinos cuando éstos procuran recurrir a esa asistencia. El establecimiento de listas negras de marinos para impedirles conseguir otro empleo está prohibido en la mayoría de los países, al igual que en virtud de las normas de la OIT, pero es una práctica que subsiste aún en algunos lugares.
  13. El trabajo forzoso u obligatorio no parece ser un problema importante en la industria marítima aunque hay casos en que se retienen los documentos de identidad y se imponen horas extraordinarias; puede considerarse que esto tiene elementos de trabajo forzoso. La libertad de movimiento y la movilidad de la mano de obra marítima son también aspectos clave a este respecto. Por ejemplo, los marinos deberían tener libertad para bajar a tierra cuando están en puerto. Esto implica que estén en posesión de un documento de identidad adecuado, reconocido por todos los Estados miembros. El Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108) prevé que se otorgue tal documento, pero se considera ahora que este instrumento es insuficiente a la luz de las circunstancias actuales. La gente de mar que no tiene el documento necesario corre el riesgo de que se le niegue el permiso para bajar a tierra.
  14. El trabajo infantil tampoco parece ser un problema en la industria marítima en la que los jóvenes han recibido tradicionalmente una formación sistemática en el mar. La reglamentación relativa a la edad mínima y al trato que debe darse a los jóvenes en el mar se ha aplicado en esta industria desde hace muchos años.
  15. En cuanto a la discriminación, la industria marítima ha sido tradicionalmente una actividad reservada a los hombres y podrían tomarse medidas para promover el acceso de las mujeres a esta profesión. Recientes estudios de la OIT<sup>7</sup> muestran que el apoyo a la contratación y retención de gente de mar de sexo femenino constituiría una gran ventaja para la comunidad marítima, y contribuiría posiblemente a hacer frente al déficit en la oferta de oficiales. En estos estudios, que se publicarán como informe, se formulará una serie de recomendaciones para promover la integración de mujeres de mar en esta industria, especialmente mediante medidas prácticas en relación con la vida a bordo. La cuestión de la discriminación ha cobrado importancia en una industria que opera ahora con tripulaciones mixtas<sup>8</sup>. Esto implica que la gente de mar debe ser tratada de manera equitativa independientemente de su origen.
  16. Las normas sobre el trabajo marítimo existentes no abarcan completamente estos derechos en el trabajo. Hay normas marítimas específicas sobre la edad mínima y el trato que debe darse a los jóvenes. El Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138) y el Convenio

<sup>6</sup> OIT: *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar...*, op. cit., pág. 62.

<sup>7</sup> OIT: *Women seafarers: A survey of global employment policies and practices* (Ginebra, en curso de publicación).

<sup>8</sup> *Seafarers International Research Centre (SIRC): Transnational Seafarer Communities*, estudio de SIRC (Cardiff, 2002).

---

sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (número 182), que se aplican a todos los sectores de actividad económica, son pertinentes para la industria marítima. El Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (número 147) contiene referencias al Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (número 87) y al Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (número 98), así como al Convenio número 138. Sin embargo, en el Convenio número 147 no se hace mención al trabajo forzoso y a la no discriminación, aunque el Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930 (número 29) y el Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (número 111) se aplican a todos los sectores económicos, y por lo tanto también a la industria marítima.

17. Los principios y derechos antes citados constituyen el cimiento social de la economía global. Más allá de este cimiento social, muchos otros derechos se consideran esenciales, mientras que otros son objetivos prioritarios en el proceso encaminado a incrementar las capacidades económicas y sociales. De hecho, el progreso social puede medirse en términos de adquisición de una serie de derechos que complementan el aumento de los ingresos y una mayor seguridad de los medios de vida.

## **Empleo e ingresos**

18. Lograr una distribución más amplia de los beneficios de la globalización dependerá, de la capacidad de la economía global para crear empleos de buena calidad y reducir el desempleo. El empleo es la clave para crear riqueza, y es el instrumento primordial para distribuirla de manera equitativa. Es el primer paso y el más importante en la lucha contra la pobreza y la exclusión social. El empleo tiene a la vez aspectos cualitativos y cuantitativos. La calidad del empleo y las condiciones de trabajo son también muy importantes.
19. La creación de empleo y la sustentación del mismo tienen una importancia capital en la formulación de la política nacional. Los gobiernos atribuyen una gran prioridad a la creación de un clima macroeconómico que sea propicio para las empresas y la creación de puestos de trabajo, la aplicación de políticas para fomentar el crecimiento económico, y la evolución tecnológica que maximice la creación de empleo, así como a las políticas de mercado de trabajo y de formación que faciliten la inserción o la reinserción de los trabajadores en el trabajo productivo. Se requieren también políticas internacionales para reducir la inestabilidad económica y contrarrestar la creciente desigualdad relacionada con la globalización.
20. En muchos países se alienta a los trabajadores a trabajar en el extranjero. Las remesas que éstos envían a sus familias en su país de origen pueden ser sustanciales y tener repercusiones económicas considerables. Se alienta a miles de marinos a trabajar en buques que son propiedad de países extranjeros y están registrados en países extranjeros. Este desplazamiento de la mano de obra del sector marítimo se ha convertido en un fenómeno aceptado en esta industria. El Convenio número 147 requiere que los Estados Miembros informen a la gente de mar sobre «los problemas que puedan derivarse del enrolamiento en un buque registrado en un Estado que no lo haya ratificado, mientras no se adquiera la convicción de que se aplican normas equivalentes a las fijadas en el presente Convenio» (artículo 3). Actualmente, con la aceptación de la libertad de movimiento de la mano de obra marítima y el control por el Estado del puerto, la gente de mar debería poder esperar que las condiciones de trabajo sean decentes en todos los buques.
21. Los procesos de contratación y colocación de la gente de mar presentan también oportunidades para cometer abusos y el Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (número 179) proporciona el marco para combatirlos. Sin embargo,

---

hay aún quejas sobre el cobro de tasas de contratación ilegales en algunos países, así como sobre las deficiencias del marco reglamentario en otros.

22. El objetivo del trabajo decente no consiste únicamente en proporcionar empleo sino también en asegurar que los puestos de trabajo tengan una calidad aceptable. El empleo en el sector marítimo se divide, de hecho, en varias secciones, entre otras oficiales y marineros, buques de pasajeros y buques de carga, grandes buques y pequeñas embarcaciones, transatlánticos y buques de cabotaje. La calidad del empleo marítimo puede variar considerablemente de acuerdo con el tipo de buque en el cual esté empleado el marino, las rutas comerciales, el área geográfica de operación o la bandera del buque. La calidad depende también del grado y la eficacia de las inspecciones por la autoridad de abanderamiento y las autoridades del Estado del puerto. Las normas universales deberían garantizar que las condiciones no sean inferiores a un nivel razonable en ningún buque.
23. Una formación adecuada es un requisito previo para que cualquier marino pueda tener un trabajo de calidad decente, ya que los miembros de la tripulación que no tienen formación tienen que realizar las tareas menos gratas. Estudios recientes han mostrado que hay un exceso persistente de marineros y una falta de oficiales altamente calificados. El acceso a una formación de calidad, de preferencia en su propio país y bajo la supervisión de las autoridades marítimas, es importante para que la gente de mar pueda desarrollar una carrera satisfactoria en esta industria.
24. El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, de la Organización Marítima Internacional (OMI) se refiere a las exigencias en materia de competencia profesional para la mayoría de la gente de mar. Sin embargo, sigue habiendo lagunas con respecto a los marineros y a algunos rangos especializados. Hay instrumentos de la OIT, como la Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970 (núm. 137), que proporcionan también orientaciones útiles acerca de cómo debería organizarse la formación para esta industria.
25. En algunos buques, el rango puede constituir un criterio determinante con respecto a la calidad del trabajo, incluso con respecto a la dificultad del trabajo realizado, y también un criterio de calidad en cuanto al trato que se da a las personas a bordo. En muchos buques, la diferencia reside simplemente en el nivel de los salarios. Los salarios deberían ser siempre de nivel suficiente para permitir que el marino viva en buenas condiciones dondequiera que se encuentre, y para mantener a su familia, hasta su jubilación, etapa para la cual debe haber un sistema de pensiones.
26. El nivel de los salarios es un factor determinante en la elección de la bandera por el armador. La preocupación de la industria por los costos de la tripulación refleja las condiciones en que opera la industria marítima. Esta cuestión se discutió en un informe de la OIT<sup>9</sup>. Varios convenios de la OIT sobre el sector marítimo referentes a los salarios no han registrado un número suficiente de ratificaciones para entrar en vigor. La Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187) estipula un salario mínimo básico para los marineros de primera, que utilizan las organizaciones de gente de mar y de armadores para fijar los salarios del resto de la tripulación, a veces mediante la negociación colectiva. Aunque el nivel de los salarios internacionales en el transporte marítimo refleja posiblemente la oferta y la demanda de oficiales y miembros de la tripulación en los diversos sectores de la industria y los niveles de vida en los países proveedores de mano de obra, no es seguro que los salarios fijados al nivel más bajo de la escala internacional puedan permitir a los marinos disfrutar de un

<sup>9</sup> OIT: *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar*, op. cit., págs. 28-34.

---

esparcimiento razonable cuando bajan a tierra en los puertos de todo el mundo o pagar comunicaciones ocasionales con sus familias en sus respectivos países.

27. La continuidad del empleo tiene un efecto muy positivo a este respecto. Es cierto lamentablemente que el actual sistema, que favorece el empleo indirecto de la gente de mar mediante agencias, no propicia los contratos permanentes. También es cierto, sin embargo, que la noción emergente de calidad del transporte marítimo debería, como consecuencia, reafirmar los vínculos entre la gente de mar y su empleador. La única manera de asegurar la calidad del empleo, cualquiera sea el puesto que se ocupe a bordo, es fijar una serie de criterios de referencia con un grado razonable de flexibilidad y viabilidad. Puede considerarse que los instrumentos de la OIT sobre el trabajo marítimo proporcionan tales criterios de referencia.
28. La necesidad de claridad en las relaciones de empleo es un hecho reconocido desde hace tiempo en la industria marítima. La exigencia de contar con contratos escritos que sean claros se recoge ampliamente en la legislación nacional. El Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22) estipula requisitos mínimos en este sentido. Las disposiciones de este instrumento necesitan quizá ser actualizadas a la luz de las prácticas modernas, pero es necesario mantener salvaguardias en vista de las continuas dificultades que se plantean con respecto a los contratos de trabajo de la gente de mar.

## **Protección social y seguridad social**

29. La globalización se ha convertido en un caldo de cultivo para muchas formas de inseguridad socioeconómica. La protección social busca establecer normas sociales mínimas para los mercados libres, así como para prevenir la pobreza, mantener los ingresos y asegurar el acceso a la asistencia médica y a los servicios sociales. Esto implica proporcionar protección social a las víctimas de las crisis financieras, la reestructuración económica y otros acontecimientos imprevistos. Pocos países en desarrollo tienen una protección social adecuada para los trabajadores; por ende, sigue en pie a largo plazo la meta más amplia de proporcionar protección social a toda la población, como se propugnó en la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Social celebrada en Copenhague en 1995.
30. La gente de mar trabaja en un medio ambiente peligroso, lejos de su hogar, y ha estado amparada tradicionalmente por los instrumentos de la OIT en ámbitos que son responsabilidad directa del armador — tales como la seguridad, la salud, el bienestar y aspectos de la seguridad social — calificados generalmente como responsabilidades de los armadores. Esto refleja las necesidades esenciales de la gente de mar a bordo de buques, entre las que se incluyen las comidas, la restauración, el alojamiento, el bienestar y la atención de salud. Es evidente, tal como lo muestran los registros de inspecciones por el Estado del puerto, que en estos ámbitos deben hacerse aún progresos para que toda la gente de mar pueda beneficiarse de condiciones razonables a bordo de los buques. Revisten particular importancia las exigencias relativas a la comida, que debe ser siempre suficiente y de buena calidad, y que debería adecuarse, en la medida de lo posible, en función de las dietas habituales y las costumbres religiosas de los miembros de la tripulación. Es esencial también proporcionar un alojamiento adecuado a bordo, particularmente en los buques que tienen una gran dotación, en los que deberían evitarse los dormitorios demasiado grandes. Por otra parte, aunque en un instrumento de la OIT se estipula que se debe llevar un botiquín a bordo, este requisito no siempre se respeta, o bien puede ocurrir que no se renueven los medicamentos que contiene cada vez que sea necesario. Algunos capitanes o agentes consideran también que es demasiado costoso enviar a los marinos enfermos a tierra para que reciban tratamiento médico.

- 
31. La seguridad social abarca también otras dimensiones, tales como la seguridad de la representación y la ocupación. Esto implica abordar las desigualdades actuales arraigadas en los sistemas existentes de seguridad social y protección laboral, en particular la desigualdad de género.
  32. En la práctica, la mayoría de los marinos no están protegidos actualmente por lo que respecta a la seguridad social, especialmente cuando trabajan en buques de bandera extranjera y con contratos de corta duración. Aunque están amparados por un seguro de enfermedad durante el período de duración de su contrato, la mayoría de ellos no están amparados cuando dejan el buque. La responsabilidad mínima de los armadores en los casos de naufragio, repatriación, salarios pendientes de pago y pagos por vacaciones, puede no presentar dificultades en principio, si está prevista en el contrato de enrolamiento, pero en la práctica puede resultar inaplicable en ciertos casos. Las dos resoluciones adoptadas por la OMI y la OIT como resultado de la labor del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar deberían proporcionar orientaciones útiles a este respecto.
  33. Las prestaciones de jubilación, desempleo y otras prestaciones sociales similares se otorgan generalmente a la gente de mar cuando trabaja en un país que cuenta con un sistema nacional de seguridad social apropiado. De hecho, muchos países con tradición marítima cuentan con sistemas complejos de protección social para sus marinos nacionales. Pero cuando un empleado depende de varios regímenes nacionales de protección social surgen dificultades en cuanto a la continuidad, o incluso a la existencia en sí de dicha protección, en ausencia de acuerdos internacionales. Dado que las modalidades de empleo en la industria marítima ofrecen poca continuidad de empleo, la gente de mar no siempre goza de una cobertura social apropiada, particularmente cuando se trata de prestaciones de desempleo y de jubilación, que son importantes componentes del trabajo decente. Al mismo tiempo que es evidente la necesidad de mejorar la aplicación de las normas existentes en estos ámbitos, también se podrían mejorar dichas normas para recoger las disposiciones razonables que se aplican a otros trabajadores en circunstancias similares. Con respecto a la seguridad social, los instrumentos de la OIT (en particular el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165), que ha registrado pocas ratificaciones) proporcionan una base sólida. En vista del número creciente de marinos procedentes de países que tienen sistemas deficientes de seguridad social o no cuentan con ningún sistema en este ámbito, y de la exclusión general de los marinos extranjeros de la cobertura de la seguridad social de los Estados del pabellón, cabría plantearse un enfoque más ambicioso con miras a proporcionar una cobertura universal de seguridad social para toda la gente de mar. Tal vez sea necesario explorar la posibilidad de establecer un sistema que podría implicar la creación de un fondo de previsión internacional para la gente de mar.
  34. La seguridad en el trabajo es otro ámbito sumamente importante para la seguridad, el bienestar y la productividad. La seguridad en el trabajo es un requisito en todas partes, y en particular en el mar, dado que el transporte marítimo sigue siendo una actividad relativamente peligrosa.
  35. La seguridad marítima incluye la seguridad de la navegación y de los buques y su tripulación e incumbe en gran parte, pero no únicamente, a la OMI; la seguridad en el trabajo marítimo está comprendida también en el mandato de la OIT. Además, la gente de mar vive en su lugar de trabajo, por lo cual la seguridad es una cuestión permanente para ellos. Estos hechos refuerzan la necesidad de una estrecha colaboración entre la OIT y la OMI, así como la complementariedad bien definida entre estas dos organizaciones. La cuestión de la seguridad a bordo de los buques está contemplada en el Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134), en la correspondiente

---

Recomendación sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 142) y en directrices al respecto.

36. Los instrumentos de la OIT prevén condiciones adecuadas de enrolamiento tanto desde el punto de vista médico como técnico. Una vez que una persona ha ingresado en esta actividad, deberá seguir una formación adecuada a fin de obtener los certificados de competencia necesarios previstos en los instrumentos de la OMI y de la OIT. El trabajo en condiciones de seguridad implica también un buen estado de salud y el derecho a contar con asistencia médica, tanto a bordo como en tierra. Debería establecerse una política para la promoción de la seguridad y la prevención de las enfermedades profesionales y otras enfermedades. Si no pueden evitarse las enfermedades, debería contarse con asistencia médica adecuada. Una serie de convenios de la OIT (por ejemplo, el Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164)) abordan la cuestión de la asistencia médica y otras cuestiones de salud. El Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo podría aplicarse eficazmente en el sector marítimo, en el cual el buque es el lugar de trabajo por excelencia.
37. La gente de mar y su familia deberían beneficiarse de la seguridad social, habida cuenta de la índole especial de la industria marítima, por lo menos en la misma medida en que los demás trabajadores cuentan con ella. La única forma de asegurarse de que se cumpla con las diversas exigencias enumeradas en estos párrafos es contar con un sistema de inspección del trabajo sólido y motivado. La continuidad del empleo, o la seguridad del mismo, se reconoce también como una cuestión importante, especialmente porque se trata de una industria en la cual la seguridad en el trabajo es crucial. La OIT ha elaborado instrumentos apropiados con respecto a las cuestiones planteadas en este párrafo.
38. Por último, hay en la actualidad nuevas amenazas para la gente de mar, que tienen que incluirse en una evaluación del componente de protección social del trabajo decente en la industria marítima. Un ejemplo de tales amenazas es la falta de seguridad en los puertos. La piratería es otra amenaza que plantea un problema importante para la seguridad de los marinos, muchos de los cuales han perdido su vida o han resultado heridos en actos de esa naturaleza. La OIT ha expresado ya su apoyo a una acción internacional contra el resurgimiento de la piratería en la época actual y la amenaza que ésta supone para el transporte marítimo. Estos diversos tipos de agresión física en el mar y en los puertos constituyen claros déficit de trabajo decente en la industria marítima.

## Diálogo social

39. La estructura tripartita de la OIT es una manifestación de la importancia de la consulta y de la cooperación entre los gobiernos, los empleadores y los trabajadores, tanto por lo que respecta a la política nacional como a la negociación colectiva en el ámbito de la empresa. El diálogo social es una herramienta poderosa para solucionar los conflictos laborales en el ámbito de la empresa, y para fomentar la cohesión social a nivel nacional. La existencia de organizaciones de trabajadores y de empleadores fuertes e independientes, junto con un entorno político y legislativo propicio, son condiciones previas esenciales para el diálogo social.
40. Sin embargo, éste no siempre es el caso en el plano nacional. La desaparición de flotas nacionales completas y la deslocalización de grandes sectores de la fuerza de trabajo marítima han contribuido en gran medida al debilitamiento de los sindicatos nacionales de gente de mar o incluso de las asociaciones de armadores en muchos países. Por ello, es necesario prestar asistencia a algunos Estados Miembros para crear o recrear foros de discusión apropiados. Esta es una de las razones por las cuales se creó el Programa

---

Internacional de la OIT para la Promoción del Trabajo Decente en la Industria Marítima, en 2000, en el marco del Sector de Diálogo Social de la Oficina. Las principales tareas de este Programa consisten en la promoción de las normas de la OIT sobre el trabajo marítimo, presentes y futuras, y de su ratificación y aplicación, así como en el fortalecimiento del diálogo social en esta industria. Una cuestión que debe considerarse es cómo promover y reforzar el diálogo social en los Estados que emplean un gran número de marinos extranjeros y un escaso número de marinos nacionales y donde no hay organizaciones nacionales de armadores.

41. Una condición indispensable para la existencia del diálogo social es la presencia de interlocutores sociales sólidos, acreditados y eficientes, tanto en el plano nacional como en el plano internacional. El Acuerdo de Ginebra es una clara demostración de la existencia de tales interlocutores sociales en la industria marítima en el plano internacional. En efecto, la debilidad de las estructuras nacionales de diálogo social ha creado un vacío que los interlocutores sociales han tenido que colmar en el plano internacional. La concreción de la negociación colectiva internacional en el sector marítimo queda reflejada en el acuerdo firmado en 2000 entre la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte y el Comité Marítimo Internacional de Empleadores. La firma de este acuerdo es un hecho importante que procura responder a los desafíos con que se enfrenta actualmente esta industria, y debería apoyarse y promoverse.

#### **4. Aplicación del trabajo decente mediante un nuevo convenio refundido**

42. Un examen del mundo del trabajo en la actualidad revela un desempleo y un subempleo generalizados, una protección inadecuada, la denegación de los derechos en el trabajo y deficiencias en el diálogo social. Estos déficit muestran que el modelo actual de globalización no proporciona automáticamente trabajo decente para todos. La industria marítima es una industria globalizada, y el actual proceso tendente a adoptar un convenio refundido sobre el trabajo marítimo brinda la oportunidad de remediar los déficit identificables de trabajo decente, por lo menos en el sector internacional de la industria.
43. Los cambios acaecidos en la industria marítima han dado lugar a una reducción considerable de la influencia de los regímenes normativos nacionales, con el correspondiente aumento de la importancia del régimen internacional, especialmente con respecto a las consideraciones técnicas. La falta de impacto de las normas sociales y laborales queda en evidencia, sin embargo, por el nivel relativamente bajo de ratificación de las normas de la OIT sobre el trabajo marítimo en relación con los convenios de la OMI.
44. En el caso de la industria marítima, tal como se ha visto en la primera parte de este documento, los principios comprendidos en el cuerpo de instrumentos elaborados por la OIT durante sus 80 años de existencia abordan la mayoría de los aspectos del trabajo decente. Es un hecho, sin embargo, que hay déficit en ciertos ámbitos.
45. El déficit más evidente es la ausencia de regímenes normativos nacionales efectivos para las cuestiones relativas al trabajo marítimo, y la sustitución de los mismos por el régimen internacional. Otro déficit es el relativo al ámbito de la seguridad social. Puede observarse también un tercer déficit en relación con las cuestiones de género. Estos pocos ejemplos muestran que los instrumentos de la OIT sobre el trabajo marítimo han aportado una respuesta apropiada a muchos de los problemas sociales con que se enfrenta la gente de mar en el trabajo, pero a veces se quedan atrás cuando se trata de luchar contra problemas que reaparecen o nuevos problemas. Es necesario que las disposiciones de estos instrumentos puedan actualizarse más fácilmente.

- 
46. El trabajo decente es un concepto que engloba las aspiraciones de todo trabajador y de todo marino en la industria marítima. Es un concepto global, pero puede articularse en conceptos simples, los cuales, a su vez, pueden ser abordados en su conjunto o por partes mediante instrumentos específicos. El actual cuerpo de instrumentos de la OIT crea el marco indispensable para el trabajo decente, aunque la tasa de ratificación relativamente baja de los instrumentos sobre el trabajo marítimo ha frenado el avance en ese sentido. Por ello, la aplicación y el cumplimiento de esas disposiciones constituyen un área visible de déficit.
47. La industria marítima tiene la oportunidad en el actual proceso de refundición de aumentar la relevancia y la influencia de los instrumentos de la OIT sobre el trabajo marítimo. En su Memoria a la 89.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo<sup>10</sup>, el Director General de la OIT ya había señalado lo siguiente:

La acción normativa es una herramienta indispensable para convertir en realidad el trabajo decente.

En primer lugar, la acción normativa ayuda a esclarecer el significado del trabajo decente: las normas ofrecen una respuesta digna de crédito a la pregunta sobre lo que implica el trabajo decente en términos concretos en lo que se refiere a las condiciones previas (principios y derechos fundamentales), a su contenido (trabajo que reúne ciertos criterios de calidad y de seguridad) y al proceso en virtud del cual este objetivo se puede alcanzar (diálogo social).

En segundo lugar, ayuda a poner en práctica el Programa de Trabajo Decente: las normas son un indicador riguroso del proceso hacia el logro de los objetivos de la OIT, no por medio de promesas que no se han de cumplir sino en la legislación y la práctica, y el sistema de control de la OIT es el medio más avanzado de que se dispone para vigilar la aplicación de los convenios ratificados y para alentar el cumplimiento de las recomendaciones.

La industria marítima debería adoptar plenamente este enfoque con visión de futuro.

48. El nuevo convenio proporciona por lo tanto la oportunidad de sentar las bases para el trabajo decente para todos en la actividad marítima. Como se ha indicado en este documento, la mayor parte de los elementos básicos para el trabajo decente en el mar pueden encontrarse en el actual cuerpo de convenios y recomendaciones de la OIT. Algunos de esos instrumentos tienen que actualizarse o modificarse para adecuarse a las necesidades actuales del transporte marítimo moderno y de la gente de mar hoy en día. No obstante, hay ámbitos en los cuales se requieren nuevas disposiciones para abordar cuestiones que siguen planteando dificultades, entre ellas: la utilización de listas negras, la repatriación, las reclamaciones por lesión y muerte, los contratos de trabajo, la seguridad social y las cuestiones de género. Hay otras cuestiones que pueden examinarse desde un punto de vista más global, especialmente las relativas a las condiciones a bordo de los buques, el alojamiento, el bienestar, la restauración y la seguridad.
49. No obstante, todo convenio tiene un valor limitado sin una aplicación adecuada: la ratificación debería ser lo más universal posible y acompañarse con medidas eficaces para hacer aplicar las disposiciones correspondientes en los planos nacional e internacional. La inspección de los buques para garantizar la aplicación del convenio por los Estados del pabellón y del puerto sigue siendo importante, al igual que la existencia de un mecanismo de supervisión dentro de la OIT, que permita revisar el instrumento periódicamente para mantenerlo actualizado en relación con la evolución tecnológica y social en esta industria.

<sup>10</sup> OIT: *Reducir el déficit de trabajo decente: un desafío global*, Memoria del Director General, Conferencia Internacional del Trabajo, 89.ª reunión, Ginebra, 2001, pág. 68.

- 
- 50.** Las conclusiones de la 29.<sup>a</sup> reunión de la Comisión Paritaria Marítima y los resultados constructivos de la primera reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo indican que la refundición de los instrumentos existentes en un único convenio podría mejorar la aplicación de las disposiciones de los instrumentos de la OIT. Se reconoce también la necesidad de contar con procedimientos adecuados de enmienda para permitir que las normas relativas al trabajo marítimo evolucionen en función de las necesidades de mejora de las condiciones sociales y de trabajo en esta industria. Esto permitiría sin duda acercar la industria marítima a la consecución de la meta del trabajo decente para toda la gente de mar.