

---

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO  
Programa de Actividades Sectoriales

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

**Convenio refundido sobre el trabajo marítimo (Primer proyecto)**

**Lista de comentarios**

Ginebra, 2003



---

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO

Programa de Actividades Sectoriales

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

**Convenio refundido sobre el trabajo marítimo (Primer proyecto)**

**Lista de comentarios**

Ginebra, 2003

---

## Indice

	<i>Página</i>
Lista de comentarios.....	1
Observaciones generales.....	1
Comentarios sobre los artículos.....	3
Comentario 1 (sobre el artículo I).....	3
Comentario 2 (sobre el artículo II).....	3
Comentario 3 (sobre los artículos III y IV).....	4
Comentario 4 (sobre el artículo V).....	5
Comentario 5 (sobre el artículo VI).....	5
Comentario 6 (sobre los artículos VII a XI).....	7
Comentario 7 (sobre el artículo XII).....	8
Comentario 8 (sobre los artículos XIII a XV).....	9
Comentarios sobre el Reglamento y el Código.....	13
Comentario 9 (observaciones generales sobre los títulos 1 a 5).....	13
Comentario 10 (sobre el título 1 del Reglamento y el Código, Partes A y B).....	15
Comentario 11 (sobre el título 2 del Reglamento y las Partes A y B del Código).....	16
Comentario 12 (sobre el título 3 del Reglamento y las Partes A y B del Código).....	18
Comentario 13 (sobre el título 4, reglas y Código, Partes A y B).....	19
Comentario 14 (sobre el título 5, las reglas y el Código, Partes A y B).....	20

---

## Lista de comentarios

### Observaciones generales

El primer proyecto de Convenio sobre las normas del trabajo marítimo (2005), a que remite esta lista de comentarios, fue preparado para la tercera reunión (junio/julio de 2003) del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo.

Este proyecto trata de plasmar las decisiones que adoptó el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo en su segunda reunión, de octubre de 2002. Anteriormente, la Oficina había preparado un anteproyecto que el Subgrupo tripartito examinó en su reunión de febrero de 2003. En este nuevo proyecto se tienen en cuenta los debates celebrados y las orientaciones formuladas en esa reunión, así como los consejos que brindan los mandantes en el proceso de consulta permanente.

En la reunión de febrero, el Subgrupo señaló varias preocupaciones y dio orientaciones sobre cómo seguir preparando el proyecto de texto. Una preocupación importante señalada por el Subgrupo era la complejidad y la longitud del anteproyecto, que recogía de manera literal todas las disposiciones de los instrumentos marítimos del trabajo vigentes que parecían seguir siendo pertinentes en la actualidad. La longitud y, en ocasiones, el traslape de las disposiciones, así como el estilo jurídico formal más tradicional dificultaban su lectura. Esto constituía un obstáculo para que los gobiernos lo adoptaran y lo aplicaran y para que los interlocutores sociales comprendieran los derechos y las normas. Se estimó que el anteproyecto no daba una declaración clara de los derechos fundamentales de la gente de mar en el empleo. Se recomendó utilizar un «lenguaje llano» y redactar las reglas utilizando formulaciones simples. Otro motivo de preocupación era la necesidad, señalada por el Grupo de alto nivel en su última reunión, de transferir algunas de las disposiciones técnicas más detalladas de la parte obligatoria a la parte no obligatoria del Convenio. Se consideró que estos detalles, tomados de convenios vigentes, constituían uno de los motivos que limitaban el número de ratificaciones. El Subgrupo recalcó que era importante que la Oficina adoptara un enfoque radical a este respecto, pero sin que ello comprometiera el contenido general en cuanto al fondo de las normas obligatorias vigentes. Se hicieron propuestas para presentar en publicaciones separadas algunas partes del Convenio sobre cuestiones técnicas específicas a fin de que resultaran más útiles a los mandantes. También se propuso facilitar la lectura del Convenio presentándolo en partes separadas que reflejaran los distintos niveles de obligación del Convenio. En este «primer proyecto» no se reproduce siempre literalmente el texto de otras normas marítimas del trabajo pertinentes vigentes, sino que se trata de concentrar lo esencial de las obligaciones y derechos contenidos en esos instrumentos a fin de preparar un texto que todos los Miembros puedan ratificar y aplicar.

De conformidad con las orientaciones proporcionadas a la Oficina, este primer proyecto se presenta en los tres documentos siguientes, que conjuntamente formarían el Convenio:

1. **Artículos y Reglamento** (documento TWGMLS/2003/2 – Estas disposiciones contendrían los derechos, principios y obligaciones fundamentales del Convenio. Sólo podrían ser modificadas por la Conferencia general en el marco del artículo 19 de la Constitución de la OIT. El Reglamento se divide en cinco campos generales:

- 
- *Título 1:* Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques.
  - *Título 2:* Condiciones de empleo y dotación.
  - *Título 3:* Alojamiento, servicios de bienestar, alimentación y servicio de fonda.
  - *Título 4:* Protección de la salud, bienestar, atención médica y protección de la seguridad social.
  - *Título 5:* Cumplimiento y control de la aplicación.
2. **Código** – Este documento consta de dos partes, Partes A y B, que podrían ser enmendadas ya sea por la Conferencia General, en el marco del artículo 19 de la Constitución de la OIT, o mediante un procedimiento simplificado de enmienda descrito en el artículo XV del Convenio. El procedimiento simplificado responde a la preocupación de llevar a cabo una actualización más rápida y menos costosa de las disposiciones detalladas para la aplicación de los derechos, principios y obligaciones en virtud de los artículos y del Reglamento. El Código consta de dos documentos:
- *Código, Parte A, Normas* (documento TWGMLS/2003/3) – Esta Parte contendría normas mínimas obligatorias para la aplicación del Reglamento. Se ajusta a la división en cinco partes de los temas utilizados en el Reglamento y va numerada de la misma manera que las reglas para facilitar la consulta.
  - *Código, Parte B, Directrices* (documento TWGMLS/2003/4) – Esta Parte contendría directrices detalladas, así como recomendaciones y documentos modelo. Aunque no serían obligatorias, se exigiría a los Miembros que las tengan en cuenta al aplicar las normas. Está estructurada de la misma manera, en cinco partes sobre diferentes temas.

Por consiguiente, para hacer un examen de conjunto de la primera serie de disposiciones propuestas para el Título 2, por ejemplo, habría que remitirse a las disposiciones siguientes:

- *Regla 2.1*, del documento TWGMLS/2003/2;
- *Norma A2.1*, del documento TWGMLS/2003/3, y
- *Directriz B2.1*, del documento TWGMLS/2003/4.

Habida cuenta de los amplios debates celebrados en el Grupo de alto nivel y en el Subgrupo, puede considerarse que está muy adelantada la preparación de los artículos que tratan sobre los derechos fundamentales, las obligaciones de los Miembros, las cuestiones relativas al ámbito de aplicación del Convenio y los procedimientos de entrada en vigor y de enmienda, incluida la propuesta de crear un comité especial tripartito, al principio del proyecto de Convenio.

Asimismo, la preparación del contenido sustantivo del Reglamento se ha podido adelantar mucho a partir de un documento presentado al Grupo de alto nivel en su segunda reunión y de los debates del Subgrupo. Los comentarios que figuran a continuación remiten a los artículos y al Reglamento, y las cuestiones específicas que se plantean en relación con el Código se examinan haciendo referencia a las reglas correspondientes. Se han puesto entre corchetes [ ] los textos que requieren más debates antes de que la Oficina formule una propuesta al respecto.

---

## Comentarios sobre los artículos

### Comentario 1 (sobre el artículo I)

El primer artículo, sobre las obligaciones generales, empieza con la frase: «Todo Miembro que ratifique el presente Convenio». Con arreglo a la práctica seguida para la redacción de convenios internacionales del trabajo, la mención ulterior en el Convenio de las frases «todo Miembro» o «un Miembro», por ejemplo, se referirían a todos los Miembros que hayan ratificado el Convenio, a menos que en el contexto se estipule otra cosa.

### Comentario 2 (sobre el artículo II)

1. En el artículo II se recogen definiciones generales (párrafo 1) de términos o expresiones que figuran en distintas partes del Convenio, y se define (párrafos 2 a 6) el ámbito de aplicación general del Convenio. Las definiciones generales y el ámbito de aplicación pueden variar en algunas disposiciones particulares del Reglamento o del Código; en la primera frase de los dos primeros párrafos de este artículo se hace esta salvedad.

2. En la reunión del Subgrupo celebrada en febrero se examinó detenidamente la definición de la expresión «gente de mar». En los convenios internacionales del trabajo<sup>1</sup> tales como los Convenios núms. 164, 166, 178 y 179<sup>2</sup> se define el concepto de gente de mar de manera que incluya a toda persona que trabaja o es empleada a bordo para ocupar cualquier función. En otros simplemente se deja la responsabilidad de esta definición a la legislación nacional (es decir, se considera como «gente de mar» a toda persona que sea reconocida como tal en virtud de la legislación nacional — véase el Convenio núm. 108). Sin embargo, el contenido de muchos convenios sobre el trabajo marítimo se refiere principalmente a la situación de empleo del personal que participa de algún modo en las operaciones del buque, es decir, la «tripulación». En la mayoría de los casos, la tripulación es contratada directa o indirectamente por el armador (definido en términos amplios). Hay cierto número de personas que trabajan a bordo de buques, en particular buques de pasajeros, que no entran dentro de esta categoría (tales como los esteticistas, los instructores de deportes y los animadores). La protección y la situación en el empleo de que disponen estos trabajadores de la industria marítima son menos claras. Dejar que la legislación nacional sea la única que determine qué trabajadores están protegidos por el Convenio plantea una dificultad: podría perpetuar la manera desigual en que se aplican las normas a la fuerza de trabajo marítima de todo el mundo.

3. En su reunión de febrero, el Subgrupo no llegó a un consenso para determinar qué trabajadores debían considerarse como «gente de mar» dentro del ámbito de aplicación del Convenio. Sin embargo, llegó a un acuerdo acerca de una definición de trabajo, que se ha utilizado en el presente proyecto (párrafo 1, *f*) del artículo II). Corresponde fundamentalmente a la definición que figura en los Convenios arriba citados. Con una definición de este tipo, el nuevo Convenio comprendería, en principio, a todos los trabajadores marítimos; sin embargo, al mismo tiempo, habría que redactar el Convenio de manera que pueda ajustarse el ámbito de aplicación de algunas normas, para hacerlas aplicables únicamente a grupos específicos. La definición de trabajo propuesta en el Subgrupo ha sido modificada en el presente proyecto para excluir a cierto tipo de

<sup>1</sup> En el Convenio núm. 147 no se aborda esta cuestión.

<sup>2</sup> En el Convenio núm. 178 también se prevé la celebración de consultas con los interlocutores sociales cuando hay dudas para definir a una persona como gente de mar.

---

trabajadores, tales como los estibadores. Se optó por esta solución para responder a la preocupación que manifestaron algunos miembros del Subgrupo en el sentido de que el personal que ejecute tareas de carácter temporal a bordo de un buque podría quedar incluido por error en el régimen del Convenio. La exclusión de estos trabajadores se ha retomado de la lista de excepciones prevista en el artículo 2 del Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73).

4. Los debates del Subgrupo arriba mencionados indican que sería necesario seguir examinando esta cuestión en el Grupo de alto nivel. El punto de partida para formular la definición de trabajo era que debía incluir a todas las personas de que se trata, pero también debía permitir exclusiones o limitaciones del ámbito de aplicación cuando se considere, por ejemplo, que una disposición particular debería aplicarse únicamente a la tripulación de un buque. Otra posibilidad sería separar las distintas categorías de personas de que se trata, desde un principio, limitando el alcance de la expresión «gente de mar» al capitán o a un oficial o a un marinero, e introduciendo otras definiciones tales como «otras personas empleadas a bordo» y «trabajadores independientes a bordo».

5. En cuanto al ámbito de aplicación del Convenio, es necesario prestar especial atención al párrafo 3, a) del artículo II: la determinación de un límite de arqueo bruto, si la hay, es una cuestión importante. Al determinar un límite debería incluirse toda una gama de requisitos en virtud del Convenio. Cabe señalar que en el Convenio núm. 147 no se incluye una limitación del arqueo bruto. Otra cuestión importante es la relacionada con los servicios nacionales, costeros y cercanos a las costas. En la segunda reunión del Grupo de alto nivel, los representantes de los armadores consideraron que esos servicios deberían excluirse del ámbito de aplicación del Convenio. Los representantes de la gente de mar no podían aceptar esa exclusión, pero reconocieron que algunos casos particulares podían examinarse caso por caso. En general, los representantes de los gobiernos consideraron que sí había que incluir a toda la gente de mar, pero que debía dejarse cierta flexibilidad a cada Miembro para que decidiera si excluía a los buques de cabotaje, previa celebración de consultas tripartitas. En el párrafo 6 se busca proponer una solución intermedia que garantice el respeto de los derechos fundamentales, pero que permita cierta flexibilidad en la estricta aplicación de las normas y del sistema de certificación diseñado para aplicar esos derechos. En el párrafo 7 se establece el principio de un trato no más favorable aprobado por el Grupo de alto nivel. Este principio podría convertirse en un incentivo para la ratificación del Convenio y contribuir a establecer normas justas en relación con los derechos en el empleo.

### **Comentario 3 (sobre los artículos III y IV)**

1. En estos dos artículos se enuncian los derechos y principios fundamentales y los derechos en el empleo de la gente de mar en virtud del Programa de Trabajo Decente. El contenido sustantivo de los artículos III y IV procede principalmente del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). Además de enunciarse ciertos derechos básicos en el empleo, en los anexos del Convenio núm. 147 y de su Protocolo de 1996 se hace referencia a algunos de los convenios fundamentales del trabajo internacionales, así como a otros convenios del trabajo marítimo, y se exige que todo Miembro ratificante verifique «que las disposiciones [pertinentes de su] legislación son en sustancia equivalentes a los convenios o a los artículos de los mismos ..., en la medida en que el Estado Miembro no esté obligado por otro concepto a dar efecto a estos convenios». Varios Miembros a los que interesaría ratificar el nuevo Convenio han expresado que tienen dificultades con algunas disposiciones específicas de los convenios fundamentales enumerados en los anexos mencionados. Sin embargo, están en la obligación de respetar los principios relativos a los derechos fundamentales que constituyen el objeto de esos Convenios: con arreglo a la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, «todos los Miembros, aun cuando no hayan ratificado los

---

convenios aludidos, tienen un compromiso que se deriva de su mera pertenencia a la Organización de respetar, promover y hacer realidad, de buena fe y de conformidad con la Constitución, los principios relativos a los derechos fundamentales que son objeto de esos convenios». La Declaración, con inclusión de esta declaración jurídica, fue adoptada sin oposición por la Conferencia Internacional del Trabajo en 1998. Por esta razón, se propone que el nuevo Convenio incluya una disposición obligatoria — el artículo III — en virtud de la cual todo Miembro ratificante reafirmaría los principios y derechos que constituyen el tema de los ocho Convenios fundamentales.

2. Además, en el primer proyecto se exige que todo Miembro ratificante asegure condiciones de trabajo decentes (artículo IV). Por recomendación del Subgrupo, los términos «asegurar» y «salud» se incluyeron entre los derechos en el empleo de la gente de mar para tener en cuenta la mayor preocupación particular que se da a las cuestiones de protección. Todas las normas enunciadas en otras partes del Convenio deberían leerse conjuntamente con los principios y derechos fundamentales mencionados en el artículo III y con los derechos básicos en el empleo mencionados en el artículo IV.

#### **Comentario 4 (sobre el artículo V)**

En el artículo V se prevé el fundamento jurídico de las disposiciones sobre cumplimiento y control de la aplicación del Título 5 del Convenio. En el comentario 14 *infra* se dan explicaciones a estos efectos. Las obligaciones son implícitas en instrumentos tales como el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147) y el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178). Los párrafos 2 y 7 están destinados a alentar a los Miembros a que desarrollen un ejercicio efectivo de su jurisdicción mediante la adopción de un enfoque sistemático en materia de cumplimiento y control de la aplicación de las normas jurídicas. No se dan especificaciones en cuanto al nivel y a la naturaleza de las sanciones por infracciones salvo la indicación de que deben existir y bastar para desalentar las infracciones de las normas. En el párrafo 5, relacionado principalmente con las responsabilidades en materia de suministro de mano de obra, se exige que los Miembros ejerzan una «jurisdicción efectiva» y un «control» sobre los servicios de contratación y colocación de gente de mar y sólo una «jurisdicción efectiva» sobre los acuerdos de empleo de la gente de mar; la razón de esta formulación se explica en el comentario 14 (punto 16) *infra*.

#### **Comentario 5 (sobre el artículo VI)**

1. En los párrafos 1 y 2 de este artículo se enuncia la relación jurídica que existe entre las partes o niveles del nuevo Convenio acordado por el Grupo de alto nivel. Los artículos constituyen el primer nivel del Convenio, y en el Reglamento obligatorio (Títulos 1 a 5; segundo nivel) se dan más detalles sobre los derechos y las obligaciones. Luego, cada regla del Reglamento se aplica mediante una combinación de normas obligatorias (Código, Parte A, tercer nivel) y directrices (Código, Parte B, cuarto nivel). Las disposiciones de la Parte B del Código no serían obligatorias, como ocurre con las recomendaciones internacionales del trabajo. Sin embargo, la naturaleza de las disposiciones de la Parte B sería ligeramente diferente a la de las recomendaciones en dos aspectos:

- a) En virtud del párrafo 6 del artículo 19 de la Constitución de la OIT, los Miembros tienen la obligación de presentar cada recomendación internacional del trabajo a su autoridad legislativa competente «para su examen, a fin de ponerla en ejecución por medio de la legislación nacional o de otro modo». En el párrafo 2 del artículo VI se propone que los Miembros que ratifiquen el Convenio refundido deberían

---

comprometerse a dar «plena consideración al cumplimiento de sus responsabilidades de la manera prevista en la Parte B del Código».

- b) Las recomendaciones que se adoptan al mismo tiempo que un convenio a menudo contribuyen a interpretar ese Convenio. En el Convenio refundido propuesto, esta función tendría mayor importancia. Como se explica más abajo (Comentario 9, punto 2), la Parte A del Código consistiría en muchos casos en obligaciones generales. Los requisitos precisos correspondientes a esas obligaciones se recomendarían en la Parte B. Las orientaciones (no obligatorias) de la Parte B en muchos casos serían esenciales para que los Miembros ratificantes tengan una idea precisa de las obligaciones implícitas y para que los órganos de control evalúen si estas obligaciones generales están siendo aplicadas de manera apropiada.

2. En los párrafos 3 y 4 se enuncia el principal elemento de flexibilidad que podría introducirse en el Convenio. Por lo que se refiere a la aplicación de los requisitos del Convenio en el plano nacional el párrafo 3 está relacionado con el concepto de «equivalencia sustancial», una posibilidad que fue aprobada por el Grupo de alto nivel, a condición de que este concepto se aplicara de manera clara y transparente. A este respecto, en el proyecto se introduce un elemento que no figura en el Convenio núm. 147, en el cual se hacía referencia por primera vez a la «equivalencia sustancial». En virtud del Convenio núm. 147 (artículo 2, c)), corresponde al Miembro ratificante «comprobar» que las disposiciones que adopta son (por lo menos) sustancialmente equivalentes a las mencionadas en ese Convenio. Parecía necesario prever también algunos medios objetivos para garantizar a los demás que las medidas (cualesquiera que sean — ley, reglamento, convenio colectivo, códigos u otras medidas) se estaban aplicando de manera apropiada y que se da asesoramiento a los funcionarios del Estado del puerto (véase el Comentario 14, punto 6 *infra*). En el párrafo 4 se prevé una definición general de equivalencia sustancial, basada en el análisis que hizo la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones en su Estudio general de 1990 sobre el Convenio núm. 147<sup>3</sup>, que fue aceptada en la última reunión del Grupo de alto nivel. La Comisión de Expertos dejó claro que la aplicación precisa del concepto tal vez dependa con frecuencia de la disposición específica de que se trate; así, en el párrafo 4 se prevé la posibilidad de incluir otras indicaciones en el Código (ya sea en la Parte A obligatoria o en la Parte B, que contiene orientaciones) en relación con las disposiciones particulares del Convenio.

3. La flexibilidad que permitiría que los Miembros ratificantes del nuevo Convenio «elijan» entre las diferentes familias de derechos (el enfoque utilizado en el Convenio MARPOL<sup>4</sup>), o excluyan la aplicación de reglas específicas, aún no ha sido objeto de ninguna conclusión en el Grupo de alto nivel. Los representantes de los armadores y de varios gobiernos respaldaron ese enfoque. Los representantes de la gente de mar se opusieron a él. En términos generales, los gobiernos indicaron que la formulación de una conclusión dependería del contenido del nuevo instrumento y de la flexibilidad que éste permitiera. En cuanto a la flexibilidad, al parecer se convino en que debería aplicarse el concepto de equivalencia sustancial y también, que algunas de las obligaciones detalladas de los convenios internacionales del trabajo vigentes deberían transferirse de la Parte A obligatoria del Código a la Parte B no obligatoria. Por estas razones, el enfoque del Convenio MARPOL no se refleja en el presente primer proyecto.

<sup>3</sup> OIT: *Normas del trabajo en los buques mercantes*, Conferencia Internacional del Trabajo, 77.ª reunión, Ginebra, 1990, párrafos 65-79.

<sup>4</sup> Véase el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (MARPOL 73/79), artículo 14.

---

## Comentario 6 (sobre los artículos VII a XI)

1. Estas «cláusulas finales» se basan en las disposiciones normalizadas de los convenios internacionales del trabajo, y en particular el Convenio núm. 147. A diferencia del artículo 5 del Convenio núm. 147, no se exigen condiciones previas a los Miembros que desean de ratificar el nuevo Convenio.

2. El número y la ponderación de las ratificaciones exigidas para la entrada en vigor, de conformidad con el párrafo 3 del artículo VII aún deben ser examinados. En el presente proyecto se formulan dos propuestas. La fórmula de 10 Miembros cuya flota mercante representa el 25 por ciento del arqueo bruto de la marina mercante mundial se utilizó en el Convenio núm. 147. La de 25 Miembros que representan el 50 por ciento del arqueo bruto de la marina mercante mundial se utiliza en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974. Otras opciones consideradas son la del Protocolo de 1988 del Convenio SOLAS, es decir 15 Miembros/50 por ciento del arqueo bruto de la marina mercante mundial y el Convenio núm. 180 de la OIT (en el que se exige la ratificación por parte de «cinco Estados Miembros, tres de los cuales deberán tener cada uno una flota mercante de por lo menos un millón de g.t.». El representante de un Gobierno ante el Subgrupo opinó que la fórmula del Convenio SOLAS de 1974 era la acertada, debido a que en ésta se proponía incluir en el Convenio una cláusula de «trato no más favorable» (véase el párrafo 7 del artículo II); en su opinión, esa cláusula se justificaría sólo si fuera aceptada por un número de Miembros cuya marina mercante representara por lo menos la mitad del tonelaje de la marina mercante mundial.

3. Otra cuestión que podría examinarse sería la de sopesar la conveniencia de que el Convenio entre en vigor en breve frente a la desventaja de disponer de un largo período de transición en el cual algunos países estarían obligados por el nuevo Convenio y otros por el Convenio vigente.

4. El artículo IX no es más que un esbozo. Su objetivo es simplemente recordar los puntos por los que habrá que optar en una fecha ulterior, cuando el contenido del nuevo Convenio y su potencial para obtener una rápida ratificación estén más claros. Trata sobre la situación de los convenios que serán revisados por el nuevo Convenio, que podría comprender todos los convenios sobre el trabajo marítimo vigentes. Se plantean dificultades en relación con las opciones previstas en una disposición formulada en términos más o menos similares en varios convenios internacionales del trabajo adoptados desde 1929. En el Convenio núm. 147, por ejemplo, la disposición dice lo siguiente (artículo 11):

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:
  - a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones [que limitan la posibilidad de denuncia a ciertas fechas específicas], siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
  - b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

Así, si se determina que un instrumento vigente (que contenga la disposición *supra*) es un convenio revisado, todo Miembro que lo haya ratificado y que se convierta en parte del nuevo convenio dejará de ser parte en el convenio revisado. Además, este último Convenio dejaría de estar abierto a nuevas ratificaciones cuando el nuevo convenio entre en vigor. Esto sería una consecuencia normal y hay que plantearse si en el nuevo convenio debería incluirse la frase «a menos que se estipule otra cosa». Por un lado, está claro que no es

---

conveniente que un Miembro sea parte en dos convenios diferentes que tratan sobre un mismo tema (a pesar de que en este campo es indudable que en la práctica no puede evitarse la duplicación en cuestiones tales como la presentación de memorias en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT). Además, el hecho de permitir que otros Miembros ratifiquen los convenios revisados tendería a perpetuar un sistema que se desea reemplazar lo antes posible por un único convenio. Por otro lado, los otros Miembros podrían no estar en condiciones de ratificar el nuevo Convenio, en particular debido al amplio ámbito de aplicación de este tema. ¿La conveniencia de reemplazar en breve el antiguo sistema constituye una justificación suficiente para impedir que esos Miembros asuman obligaciones adicionales en relación con las normas marítimas del trabajo?

### **Comentario 7 (sobre el artículo XII)**

1. En el artículo XII se invitaría al Consejo de Administración de la OIT a que establezca un comité especial tripartito. Este comité estaría encargado de revisar en términos generales el funcionamiento del nuevo Convenio, y tendría funciones específicas relacionadas con el procedimiento simplificado de enmienda propuesto para el Código (véase el Comentario 8 *infra*). Estaría compuesto por representantes de los gobiernos que hayan ratificado el nuevo Convenio y por representantes de los armadores y de la gente de mar seleccionados por el Consejo de Administración (quienes en la práctica podrían ser los mismos miembros del Comité Paritario Marítimo<sup>5</sup>). De este modo, no habría delegaciones tripartitas nacionales, como las que existen en la Conferencia Internacional del Trabajo. En este caso, el diálogo social se realizaría sobre una base global, como en el Consejo de Administración. Esto se justifica debido al carácter fundamentalmente mundial del sector marítimo.

2. Los representantes de los gobiernos de Miembros no ratificantes podrían participar en el Comité, pero no tendrían derecho de voto. Durante los debates de la segunda reunión del Grupo de alto nivel, varios representantes de los gobiernos opinaron que esos Miembros no ratificantes también deberían tener derecho de voto. Asimismo, recalcaron la necesidad de contar con una representación regional equitativa. El grado de participación de esos Miembros en la adopción de enmiendas al código por medio del procedimiento simplificado se examina más abajo en el comentario 8 (punto 10). Cabe señalar que, si el Convenio limitara el derecho de voto sobre las enmiendas a los representantes de los gobiernos que ratifiquen el Convenio, podría conceder al mismo tiempo plenos derechos de voto a todos los Miembros de la Organización en relación con otras cuestiones. La cuestión de la distribución regional equitativa dependería de si el Comité debiera tener o no una composición abierta, tal como se ha previsto en la actualidad. La tarea de asegurar ese tipo de distribución en el nombramiento de los funcionarios y en la composición de los subcomités tal vez podría dejarse a cargo del Consejo de Administración.

3. El párrafo 4 contiene una propuesta relativa a los derechos de voto en este Comité, que refleja las opiniones que el Subgrupo expresó en febrero pasado. La cuestión que se examinó era si los representantes gubernamentales del Comité deberían tener el mismo número de votos que los representantes de los armadores y de la gente de mar, como en las comisiones de la Conferencia Internacional del Trabajo, o si deberían tener dos veces más votos; como en la sesión plenaria de la Conferencia Internacional del Trabajo. Se señaló que la situación prevista no tenía precedentes: por una parte, el comité

<sup>5</sup> OIT: *Procedimiento simplificado de enmienda para el proyecto del nuevo Convenio sobre el trabajo marítimo*, Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo (segunda reunión), Ginebra, 2002, documento TWGMLS/2002/2, párrafo 18.

---

tripartito propuesto obviamente no podía compararse con la propia Conferencia Internacional del Trabajo; por otra parte, se le encomendaría una responsabilidad mayor que a una comisión de la Conferencia en el sentido de que (como se verá en el comentario 8 *infra*) en realidad adoptaría (es decir, que no se limitaría a recomendar) ciertas enmiendas del Convenio (sometidas para aprobación a la Conferencia). Los representantes gubernamentales del Subgrupo estimaron que debería adoptarse la estructura 2-1-1, y los representantes de los armadores y de la gente de mar, conscientes de la necesidad de que los gobiernos participen plenamente en el proceso de enmienda, no manifestaron objeciones. La estructura 2-1-1 significaría que, ante la posibilidad (poco probable) de que en el Comité fuera necesario proceder a una votación formal, los gobiernos dispondrían del 50 por ciento del número de votos, y los armadores y la gente de mar tendrían, respectivamente un 25 por ciento de los votos. Esto respondería a la preocupación expresada por algunos representantes gubernamentales acerca del riesgo de contar siempre con una proporción menor de votos, sobre todo cuando hubiera que adoptar enmiendas (véase *infra*), lo cual requeriría una mayoría del 66,67 por ciento. Además, en el caso de la adopción de enmiendas, se propone otra disposición (artículo XV, párrafo 4, c)) para proteger a cualquiera de los tres grupos tripartitos de la posibilidad de encontrarse siempre en minoría.

### **Comentario 8 (sobre los artículos XIII a XV)**

1. En estos artículos se abordan los procedimientos de enmienda del nuevo Convenio, que se examinan en un informe preparado para la segunda reunión del Grupo de alto nivel<sup>6</sup>. En el artículo XIII se prevé que el Convenio puede ser enmendado por la Conferencia General en el marco del artículo 19 de la Constitución de la OIT. Además, el Código podría ser enmendado mediante un procedimiento simplificado que se ha elaborado para atender la necesidad de poder actualizar con mayor rapidez las partes técnicas del Convenio, sin tener que proceder a una revisión del texto completo.

2. En el artículo XIV se estipulan los procedimientos, en el marco del artículo 19 de la Constitución, para enmendar el Convenio en conjunto, que incluyen un procedimiento de ratificación expresa. El procedimiento previsto constituiría una innovación para la OIT, pero los efectos jurídicos de este procedimiento de enmienda serían los mismos que los de los procedimientos utilizados en la OIT para la revisión o modificación de instrumentos, con una importante salvedad: no habría un convenio o protocolo de revisión separado; sólo habría un convenio enmendado, en el cual el vínculo jurídico entre todos los Miembros ratificantes seguiría existiendo (véase la última oración del comentario 6, punto 1 *supra*), aun cuando algunos de ellos podrían estar obligados por versiones diferentes de la misma disposición, y no por convenios diferentes, como ocurre en la actualidad. Los Miembros que ratificaran ulteriormente el Convenio estarían obligados por todas las enmiendas adoptadas hasta ese momento, a menos que se estipulase otra cosa en cualquier enmienda (artículo XIV, párrafo 8). El efecto jurídico sería, pues, el mismo que el que tendría el cierre de las ratificaciones de un convenio revisado. Esta también es la razón por la que en este artículo se hace una distinción respecto del objeto de la ratificación: dado que los Miembros que no hubieran ratificado aún el Convenio estarían obligados por su última versión, recibirían, para examen con vistas a su ratificación, una copia del texto completo del Convenio enmendado hasta ese momento (párrafo 3). Los Miembros que ya hubieran ratificado el Convenio recibirían únicamente la enmienda específica para examen (párrafo 2). La enmienda sólo entraría en vigor si las ratificaciones de la enmienda tomadas en conjunto con las ratificaciones del convenio enmendado cumplieran los requisitos enunciados en el párrafo 4. Estos requisitos podrían ser los mismos que los establecidos

<sup>6</sup> *Ibid.*

---

para la entrada en vigor inicial del propio Convenio (en virtud del artículo VII) o podrían establecerse a un nivel más bajo (es lo que ocurre con los requisitos de entrada en vigor del Protocolo del Convenio núm. 147, por ejemplo, en comparación con los requisitos de entrada en vigor del propio Convenio).

3. En virtud de la disposición normalizada de la OIT que permite la revisión de los Convenios, y que se reproduce más arriba (en el punto 4 del comentario 6), una vez que un convenio revisado entra en vigor, las disposiciones del convenio anterior ya no pueden ser objeto de nuevas ratificaciones «a menos que en el convenio se estipule otra cosa». Del mismo modo, el párrafo 9 del artículo XIV permitiría que el Comité adoptara una enmienda, pero permitiría también que nuevos Miembros ratifiquen el Convenio para aplicar la versión anterior del Convenio.

4. En el artículo XV se introduce la más importante innovación del nuevo Convenio: la enmienda de ciertas disposiciones (del Código) mediante un procedimiento de aceptación tácita y no de ratificación expresa. Este tema se examinó detenidamente en el informe presentado al Grupo de alto nivel, antes mencionado, y se examinó en detalle en la segunda reunión. Hubo un acuerdo general sobre el concepto en sí, y sobre los principales elementos del procedimiento de enmienda propuesto<sup>7</sup>. En el presente comentario no se retomaron las explicaciones dadas a este respecto en el informe de la Oficina antes mencionado. Sin embargo, en la reunión hubo diferencias de opiniones acerca de cuestiones importantes. Estas cuestiones se examinan más abajo.

5. *Nivel de enmienda.* La mayoría de los representantes de los gobiernos en la segunda reunión consideró que el procedimiento simplificado de enmienda sólo podría utilizarse para los niveles tercero y cuarto del Convenio (Código, Parte A y Parte B). Sin embargo, uno o dos representantes gubernamentales se reservaron su postura en relación con la Parte A obligatoria del Código o declararon que varias disposiciones, en particular las relativas al control de la aplicación, en todo momento deberían estar sujetas únicamente al procedimiento de enmienda expresa. Los representantes de la gente de mar manifestaron con firmeza que también debería poderse utilizar este procedimiento de aceptación tácita en el segundo nivel, es decir, el del Reglamento en el que se establecen principios y derechos básicos, siempre y cuando la revisión del mismo se hiciera en la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo. Algunos representantes gubernamentales estuvieron de acuerdo, a reserva de que todas las enmiendas adoptadas sin ratificación expresa — para las que se requieren trámites de los parlamentos nacionales — se justificaran haciendo referencia a una disposición específica del primer nivel, que abarca los principios y derechos fundamentales. La postura de éstos y de otros representantes gubernamentales refleja un requisito constitucional tanto en el plano nacional, que se explica en el informe de la Oficina sobre este tema<sup>8</sup>, como en el internacional (artículo 19 de la Constitución de la OIT). Habida cuenta de que no se exige que la Conferencia Internacional del Trabajo o un parlamento nacional legisle hasta el último detalle, pero sí pueden proceder a una aplicación detallada de un convenio o ley que se haya de redactar o de enmendar de conformidad con un procedimiento de un nivel más bajo, cada disposición detallada deberá basarse claramente en una disposición general que haya sido adoptada mediante el procedimiento de ratificación expresa o mediante aprobación del parlamento. En la reunión del Subgrupo se respaldó la posibilidad de aplicar el procedimiento

<sup>7</sup> Se ha hecho un ajuste en relación con el respaldo necesario con que habrían de contar las enmiendas propuestas (véase el artículo XV, párrafo 2) para tomar en cuenta el hecho de que, a medida que aumente el número de representantes del Comité especial tripartito, el hecho de exigir el respaldo de la mitad de los miembros del grupo interesado tal vez sería una solución onerosa.

<sup>8</sup> Documento TWGMLS/2002/2, *op. cit.*, párrafo 3.

---

simplificado de enmienda para las Partes A y B del Código (niveles 3 y 4). Sin embargo, la cuestión de si habría que enmendar o no el título 5, Código, Parte A únicamente mediante el procedimiento de ratificación expresa (artículo XV) que se aplica al Reglamento y a los artículos, no fue resuelta, y esta situación se refleja en el presente proyecto.

6. Habida cuenta del requisito constitucional arriba mencionado, la Oficina ha propuesto un enfoque según el cual el Reglamento sería lo suficientemente específico como para prever la base necesaria que permita enmendar las normas y las directrices mediante un procedimiento de aceptación tácita. Las disposiciones que sirvieron de ejemplo para ilustrar este caso generalmente se consideraron demasiado detalladas en la segunda reunión del Grupo de alto nivel, y los representantes de los armadores y de la gente de mar llegaron a un amplio consenso en cuanto a la utilización de declaraciones sencillas y concisas de los principios y derechos básicos propuestos del Convenio. No hubo tiempo suficiente para examinarlas en la sesión plenaria. Sin embargo, en los debates del Subgrupo que se siguió respaldando la idea de que aunque el Reglamento debía contener suficientes detalles para permitir un respaldo jurídico a las disposiciones del Código, y a cualquier enmienda de las mismas, también se debía redactarse de la manera más concisa y sencilla posible para evitar que se incluyeran requisitos detallados que probablemente no tendrían mucha aplicación a largo plazo. En este primer proyecto, la Oficina ha tratado de conciliar la necesidad de dar suficientes detalles para permitir la ratificación con la necesidad de simplificar y modernizar las disposiciones. Parece difícil idear un sistema que pueda prever la autoridad necesaria para enmendar de manera simplificada las propias declaraciones concisas (el Reglamento). Sin embargo, a través de las disposiciones complementarias, en la medida en que sean aceptables para los gobiernos y los parlamentos nacionales, sería posible atender la preocupación manifestada por los representantes de la gente de mar en cuanto a que se permita la mayor flexibilidad posible respecto de la utilización del procedimiento de aceptación tácita a fin de poder abordar futuros problemas imprevistos.

7. Un representante gubernamental del Grupo de alto nivel también propuso que se permitiera la posibilidad de que un Miembro ratificante notificara a la Organización, antes de la entrada en vigor de una enmienda, que estaría obligado por la enmienda únicamente después de haberla aceptado expresamente. Además, los Miembros tendrían derecho de declarar, en el momento de ratificar el Convenio, que todas las enmiendas entrarían en vigor para ellos únicamente después de su aceptación expresa. Estas propuestas se basaban en las disposiciones del Convenio internacional para regular la utilización en los buques de sistemas anti-incrustantes que tengan efectos perjudiciales para el medio marino, que se adoptó recientemente en el marco de la Organización Marítima Internacional el 5 de octubre de 2001.

8. La propuesta de permitir que los Miembros hagan una notificación para indicar qué enmienda particular debe ser aceptada expresamente por ellos parece redundar en el interés general, siempre y cuando esta notificación se haga durante el período en el cual el Miembro interesado puede notificar su desacuerdo. Esa disposición garantizaría que los Miembros que no estén seguros de aceptar o no una enmienda puedan salvaguardar sus posiciones individuales sin bloquear la entrada en vigor de la enmienda para otros Miembros. Por otra parte, el hecho de permitir que los Miembros, a título individual, en el momento de ratificar el Convenio, se eximan totalmente del procedimiento de enmienda tácita parecería incoherente con el concepto de la aplicación de reglas equitativas. Sería preferible que los Miembros señalaran los campos de que se trata, tales como el del control de la aplicación mencionado más arriba, durante la preparación del Convenio, y los suprimieran del ámbito de aplicación del procedimiento simplificado de enmienda. Estas consideraciones se reflejan en el presente proyecto.

---

9. Se podría examinar más detenidamente la cuestión de si las enmiendas de la Parte B no es obligatoria del Código, que tiene la misma fuerza que las recomendaciones internacionales del trabajo, debería someterse a un procedimiento de aceptación tácita por los Miembros. Las recomendaciones internacionales del trabajo entran en vigor después de su adopción por la Conferencia Internacional del Trabajo.

10. *Postura de los Miembros no ratificantes.* En virtud del procedimiento simplificado de enmienda presentado a la segunda reunión del Grupo de alto nivel, los Miembros de la OIT que no hayan ratificado el nuevo Convenio podrían formar parte del comité especial tripartito (véase el comentario 7 *supra*) que adoptaría las enmiendas, pero no tendrían derecho de voto en dicho comité, y no tendrían derecho de proponer formalmente una enmienda. Sin embargo, todas esas enmiendas tendrían que ser aprobadas por una mayoría de dos tercios de la Conferencia Internacional del Trabajo, en la cual los Miembros no ratificantes obviamente participarían en pie de igualdad con los demás Miembros. Varios representantes gubernamentales ante la segunda reunión consideraban que los Miembros no ratificantes también deberían tener derecho de proponer enmiendas, y varios de ellos sostuvieron que esos Miembros deberían tener derecho de voto en la introducción de enmiendas. Dos representantes opinaban que todos los Miembros deberían tener derecho de notificar su desacuerdo con una enmienda durante el propio procedimiento de aceptación tácita. Muchos otros representantes gubernamentales consideraron que la votación debería limitarse a los Miembros ratificantes. Se recalcó la importancia de garantizar que se tuvieran en cuenta debidamente los obstáculos para la ratificación que tenían algunos Miembros, si bien podía ser problemático permitir que los Miembros que no estuvieran obligados por el Convenio tuvieran un papel decisivo acerca de la manera en que las partes en el Convenio debían aplicar esas obligaciones, aún así sería conveniente permitir que los Miembros no ratificantes formularan propuestas de enmiendas que les permitieran ratificarlo. En la segunda reunión, se hizo hincapié en la importancia de contar con la flexibilidad necesaria para garantizar el mayor número posible de ratificaciones del Convenio. Siempre y cuando el Convenio sea lo suficientemente flexible para poner sus obligaciones al alcance de todos los Miembros de la Organización, sería razonable hacer de la ratificación una condición para la participación plena en la elaboración del nuevo Convenio. Estas consideraciones se reflejan en el párrafo 3 del artículo XII y en el párrafo 2 del artículo XV del presente proyecto.

11. El Convenio refundido respetaría el principio (que ahora sigue la OIT en lo que respecta a las revisiones, y también la Organización Marítima Internacional (OMI)) de que una vez que un Miembro ha aceptado el texto de un convenio mediante ratificación, no puede estar obligado, contra su voluntad, por ninguno de los cambios que introduzcan en dicho texto. Evidentemente, los nuevos Miembros ratificantes están en una situación distinta, ya que no se adhirieron al texto original. Se plantea un problema para determinar qué sucede si un Miembro ratificante decide no aceptar una enmienda, y sus buques entran en un puerto de un Miembro que sí está obligado por la enmienda. En el párrafo 12 del artículo XV se propone la solución del Convenio SOLAS en virtud de la cual este último Miembro tendría derecho de aplicar la disposición pertinente en su forma enmendada (excepto durante cualquier período de exención mencionado en el párrafo 8, *b*) del artículo XV).

---

## Comentarios sobre el Reglamento y el Código

### Comentario 9 (observaciones generales sobre los títulos 1 a 5)

1. *Estructura.* Como se ha explicado en el comentario 8 (punto 6) *supra*, en este proyecto se ha adoptado el enfoque — preferido por los representantes de los armadores y de la gente de mar — consistente en expresar en el convenio los derechos y principios básicos sobre el empleo utilizando enunciados concisos, inclusive una declaración simple sobre la finalidad de cada regla. Por otra parte, se ha cambiado la terminología a fin de delinear más claramente la naturaleza de los requisitos contenidos en las Partes A y B. Las disposiciones de la Parte A, que tienen carácter obligatorio, se denominan «normas». Las disposiciones de la Parte B, que no son obligatorias, se denominan «directrices». Se ha adoptado un sistema de numeración que facilita las referencias cruzadas entre el Reglamento y las disposiciones del Código. Así, cada disposición del Código corresponde a una regla. Sin embargo, en los casos en que no se ha propuesto añadir texto para detallar una obligación, es posible que no haya disposiciones correspondientes en el Código, en sus Partes A o B.

2. *Relación entre la Parte A y la Parte B.* Es posible que algunas disposiciones contenidas en el primer proyecto sean aún demasiado detalladas o específicas; por otra parte, en el caso de otras disposiciones, es posible que el primer proyecto no sea considerado suficientemente específico. Como se ha indicado más arriba, la intención de la Oficina ha sido desplazar la mayor cantidad posible de detalles o el mayor grado de especificidad desde el Reglamento hacia el Código, Parte A, y desde la Parte A del Código a la Parte B, a reserva de las dos consideraciones primordiales que se exponen a continuación:

- a) por lo que se refiere al Reglamento, es importante asegurar (como se explica en el comentario 8 *supra*) el acuerdo de los representantes gubernamentales en cuanto a que en el Reglamento figuren orientaciones suficientes para respaldar los procedimientos simplificados de enmienda de las disposiciones del Código;
- b) a fin de evitar que las obligaciones contenidas en las normas internacionales del trabajo vigentes se diluyan, en los casos en que se han desplazado requisitos detallados desde la Parte A a la Parte B del Código, se ha considerado igualmente importante asegurar que en la Parte A del Código se conserve, en principio, una obligación general que refleje adecuadamente dichos requisitos.

3. *Gente de mar que no está empleada por un armador.* Otro aspecto general que requiere ser examinado se refiere al problema de que, cuando fueron redactados, los actuales convenios sobre el trabajo marítimo que formarán la base del nuevo convenio no tomaron en consideración la situación de los trabajadores que no estaban empleados por o en nombre de un armador. Esta cuestión se ha planteado de distintas maneras, como se muestra en los párrafos siguientes.

4. En el comentario 2 *supra* se esbozan las cuestiones relativas a la definición del concepto de «gente de mar» y al ámbito de aplicación del futuro convenio. Esto ha necesitado la elaboración de algunas disposiciones aplicables a la situación de la gente de mar cuyas tareas no están relacionadas con el funcionamiento mismo del buque. En la medida de lo posible, se ha mantenido la intención de las obligaciones contenidas en los convenios originales por lo que se refiere a cuestiones como las calificaciones para el trabajo a bordo o las normas de alojamiento, y se han formulado textos análogos para cubrir la situación de la gente de mar que no estuviese sujeta a los requisitos del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación) de la OMI, por ejemplo, en lo que atañe a las guardias. Dado que

---

el convenio en preparación tiene por objeto establecer normas mínimas que garanticen el trabajo decente para todos los trabajadores a bordo, se han desplegado máximos esfuerzos a fin de dar una amplia cobertura a todos los sectores de la fuerza de trabajo marítimo. Esencialmente, esto se ha logrado sin que parezca necesario proponer la exclusión de ninguna categoría de trabajadores del ámbito de protección del convenio. Con todo, la cuestión de quiénes quedan comprendidos en el concepto de «gente de mar» pone de relieve algunas cuestiones conexas importantes en relación a muchas de las disposiciones, motivo por el cual dicho tema se analiza en estas páginas. Por ejemplo, en la regla 2.6 (véase el punto 9 del comentario 11, *infra*), se ha propuesto una política nacional de continuidad del empleo derivada del Convenio núm. 145 de la OIT (1976), disposición que se orientaba originalmente sólo a asegurar el empleo de la gente de mar designada como «tripulación».

5. Se plantea entonces la cuestión conexas de la responsabilidad de los armadores con respecto a la «gente de mar» que no son miembros de la tripulación. La respuesta aportada por algunos convenios es clara. Con arreglo al Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166), el armador tiene una responsabilidad en cuanto a la repatriación de la gente de mar, o marinos, términos que, con arreglo al mismo Convenio, designan a todas las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque. El convenio anterior sobre el mismo tema (Convenio núm. 23) se refería a los «capitanes» y la «gente de mar». En dicho Convenio núm. 23, el término «gente de mar» comprendía todas las personas empleadas o contratadas a bordo que figurasen en la lista de la tripulación. Esto significaba que quedaban excluidos los capitanes y los aprendices obligados por un contrato especial de aprendizaje. Por consiguiente, el Convenio núm. 166 amplió en principio la responsabilidad y las obligaciones de los armadores en cuanto a la repatriación de todos los trabajadores a bordo de los buques, independientemente de su relación de trabajo con el armador. La cuestión que queda por clarificar en este contexto es en qué medida el ejemplo de la repatriación debería extenderse a otras disposiciones del nuevo convenio que se refieren a la gente de mar en su definición amplia. Una manera de abordar este problema podría ser que en el convenio se estipule claramente que la responsabilidad jurídica incumbirá en todos los casos a los armadores, los que por ende tendrían que buscar la manera de protegerse de cara al eventual cumplimiento de sus obligaciones, suscribiendo acuerdos adecuados con los demás empleadores de la gente de mar que presta servicios en sus buques. Otro enfoque podría consistir en ampliar la red de responsabilidades en virtud del Convenio e incluir en ella a otros empleadores para los casos en que el armador (definido ampliamente) no sea el empleador. Otro enfoque podría consistir sencillamente en que la gente de mar que no esté empleada por el armador, directa o indirectamente (es decir, la tripulación y el capitán), quede excluida del ámbito de aplicación de las normas que otorguen derechos que no estén estrictamente bajo el control del armador, como los niveles de salario mínimo, el pago periódico de salarios, las vacaciones anuales y las prestaciones de enfermedad.

6. *Posibles disposiciones transitorias.* También se ha prestado una atención especial a los casos en que sobre un mismo tema existe más de un convenio del trabajo marítimo. En dichos casos, el primer proyecto se ha basado, en principio, en los convenios más recientes. Se plantea entonces la cuestión de si un Miembro que ya está obligado por alguno de dichos convenios — como, por ejemplo, el Convenio núm. 23 citado más arriba — y que, por consiguiente, hubiese inscrito ya en su legislación nacional el derecho a la repatriación, tendría que enmendar su legislación a fin de tomar en consideración las disposiciones más recientes, antes de poder ratificar el nuevo convenio. Para tales casos, el convenio incluiría disposiciones transitorias que otorguen a los Miembros en la situación descrita un período de gracia más prolongado (tal vez de tres años), suficiente para proceder a los cambios legislativos necesarios. No obstante, en el primer proyecto no se ha hecho ninguna propuesta en tal sentido, en la medida en que la flexibilidad propuesta para la Parte A del Código se considere tal vez suficiente para atender las situaciones mencionadas.

---

7. *Separación de las partes técnicas.* Durante el proceso de consulta para la preparación de este proyecto, la Oficina recibió comentarios tanto de los armadores como de la gente de mar en los que se recomendaba que algunas de las partes de contenido más técnico del convenio, en particular en la Parte B del Código y en algunas secciones de la Parte A del mismo, deberían revisarse para determinar la utilidad de su contenido técnico y su eventual modernización. Se indicó que este tipo de revisión podría llevarse a cabo con éxito en el marco de la Comisión Paritaria Marítima o de otra entidad. También se sugirió que algunas partes podrían desplazarse a los anexos. Ejemplos de tales contenidos son las extensas disposiciones relativas al alojamiento y a la formación profesional de las personas que desean hacer carrera como miembros de la tripulación de un buque. Así, el texto exhaustivo sobre planificación nacional de la educación y formación marítimas, así como sobre la planificación general profesional o de carrera se ha trasladado a un anexo. En cambio, la Oficina consideró que aún puede haber lugar a debate sobre la repartición adecuada entre las Partes A y B del Código de las disposiciones relativas a cuestiones como el alojamiento o las instalaciones sanitarias, por lo que todavía no ha propuesto trasladar ninguna de estas disposiciones a un anexo.

### **Comentario 10 (sobre el título 1 del Reglamento y el Código, Partes A y B)**

1. En el *título 1* se fijan los requisitos mínimos que deben cumplirse antes de que la gente de mar pueda trabajar a bordo de un buque. En particular, deben ser mayores de una edad mínima, estar en posesión de un certificado médico que demuestre su aptitud física para el desempeño de las tareas que les incumben, tener una formación y calificaciones adecuadas para el desempeño de dichas tareas a bordo de los buques y contar con un documento de identificación de la gente de mar. Además, la gente de mar tiene derecho a obtener empleo en el mar por medio de agencias de contratación y colocación reglamentadas.

2. La *regla 1.1* fija en 16 años la edad mínima para cualquier trabajo en el mar, de conformidad con las normas del trabajo marítimo en vigor. Sin embargo, la regla precisa que se trata de la edad mínima «en el momento de la entrada en vigor inicial del presente Convenio». Dada la importancia que tiene la fijación de una edad mínima, y las consecuencias de gran alcance que entrañaría cualquier modificación, se propone que esta edad sea determinada en el Reglamento, cuya modificación estaría sujeta a los procedimientos de ratificación expresa. Al cabo de un intervalo razonable, aún sería posible cambiar la edad mínima por medio de un procedimiento de enmienda simplificado. Esta regla permitiría que en el Código se determinen las circunstancias (por ejemplo, el trabajo peligroso) en las cuales se exigiría una edad mínima superior.

3. La *regla 1.2* trata de los certificados médicos. La norma A1.2 añade un reconocimiento explícito de los requisitos en materia de certificado médico con arreglo al Convenio de Formación. La directriz B1.2 se limita a fijar el contenido de los requisitos básicos para los certificados médicos y remite a las directrices internacionales en materia de exámenes de aptitud física.

4. La *regla 1.3* trata de la formación y las calificaciones. La Oficina había previsto utilizar la terminología contenida en los certificados, pero en la reunión del Subgrupo se propuso que las disposiciones sobre formación y calificaciones podrían servir más adecuadamente para describir toda la gama de calificaciones que podría tener la gente de mar (en su definición amplia). Esta regla reconocería explícitamente otros requisitos de formación, como los previstos en el Convenio de Formación. Se ha recomendado una nueva disposición relativa a la formación inicial y la formación permanente, destinada a asegurar que el personal tenga la oportunidad de actualizar sus conocimientos y destrezas (aprendizaje a lo largo de toda la vida). En el párrafo 4 de la norma A1.3 se propone un

---

posible nuevo requisito destinado a asegurar, por ejemplo, que toda la gente de mar reciba una formación básica en materia de seguridad personal y de medidas de urgencia para trabajar a bordo de los buques. Durante las consultas se recomendó adoptar la terminología ya establecida en el Convenio de Formación, Código de Formación, capítulo IV y sección VI/1, o incluir referencias al mismo. Se entiende que la cuestión de los certificados para ocupar puestos como el de marinero preferente podría ser debatida en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI). El Grupo de alto nivel consideró que sería apropiado trasladar ese tema al marco de la OMI, si fuese posible encontrar una solución satisfactoria para el caso de los certificados de calificación de los marineros preferentes.

5. Inicialmente, se habría previsto incluir una regla sobre la formación profesional. No obstante, en el presente primer proyecto no se ha inscrito tal disposición debido a las preocupaciones manifestadas en cuanto a la necesidad de proceder a una revisión de fondo a fin de evitar su duplicación con las disposiciones pertinentes del Convenio de Formación, en su forma enmendada. Como se ha indicado más arriba, las disposiciones más detalladas sobre la planificación nacional de la formación profesional para los miembros de las tripulaciones figura como anexo de la Parte B del Código; tal vez se podría considerar su publicación como folleto separado o como material didáctico para uso de los Miembros.

6. La *regla 1.4* trata de las agencias de contratación y colocación, y dispone que los Miembros que ratifiquen el Convenio establezcan una regulación de tales agencias (cuando éstas operen en sus territorios). Los pormenores de esta regla, especificados en la norma A1.4 o recomendados en la directriz B1.4, provienen en su mayoría de los textos de convenios y recomendaciones internacionales del trabajo ya existentes.

7. La *regla 1.5*, que trata de los documentos de identidad de la gente de mar, tiene una formulación resumida a fin de no prejuzgar los resultados del debate sobre la adopción de un instrumento de revisión del Convenio núm. 108, que tendrá lugar en la Conferencia Internacional del Trabajo, en su reunión de junio de 2003. Por otra parte, no ha habido acuerdo definitivo en cuanto a si el tema de la identificación de la gente de mar debería quedar comprendido en el convenio refundido.

## **Comentario 11 (sobre el título 2 del Reglamento y las Partes A y B del Código)**

1. El *título 2* trata de las condiciones de empleo, inclusive materias como las condiciones para la firma del acuerdo de empleo, y las condiciones mínimas básicas de empleo, como salarios, vacaciones anuales, repatriación y la exigencia de que los buques dispongan de una tripulación suficiente y calificada para garantizar la seguridad del entorno de trabajo.

2. Se manifestaron algunas preocupaciones en cuanto al uso de los términos «contrato de trabajo» y «contrato de enrolamiento». Al parecer, planteaban dificultades para algunos sistemas jurídicos. Además, algunos Miembros consideraban que el sistema de enrolamiento estaba quedando en desuso. Otros Miembros plantearon la situación de los acuerdos de prestación de servicios para la realización de tareas determinadas, remunerados con sumas globales. En este primer proyecto se propone la utilización del término amplio de «acuerdo de empleo de la gente de mar».

3. La *regla 2.1* trata de las condiciones en que la gente de mar firma los acuerdos de empleo. Se trata, en lo posible, de asegurar que los acuerdos de empleo se firmen en condiciones que garanticen que el trabajador esté bien informado al dar su consentimiento a las condiciones que regirán su empleo. Por supuesto, hay límites en cuanto al grado en que los Miembros pueden controlar cada situación. Este es un problema común a todos los ámbitos de la actividad normativa. En todo caso, un primer paso importante consiste en

---

adoptar normas nacionales que requieran un trato equitativo y que prevean medidas en caso de infracción. Por ejemplo, la norma A2.1 exige que los Miembros adopten una legislación que establezca algunas garantías básicas, como la prohibición de que en los acuerdos de empleo figuren disposiciones que se contrapongan al nuevo convenio. Esta misma norma exige que en la legislación adoptada por los Miembros se especifiquen los datos y materias esenciales que deberán figurar en cada acuerdo, tomando en consideración las orientaciones proporcionadas en la directriz B2.1.1 (es decir, el nombre del buque, el nombre del empleador, el salario, las condiciones de terminación de la relación de trabajo, etc.).

4. En el párrafo 4 de la regla 2.1 se indica claramente que en los acuerdos de empleo de la gente de mar podrán incorporarse disposiciones contenidas en los convenios colectivos relativos a materias que se incluyan en el convenio. Al respecto, no se plantearía ningún requisito. Habida cuenta de que los acuerdos pueden ser objeto de inspección en los puertos, se requeriría llevar a bordo una traducción al inglés (excepto para los buques que realicen sólo travesías nacionales — norma A2.1, párrafo 1, apartado c)).

5. La *regla 2.2* trata de los salarios. De momento, no existe norma internacional del trabajo alguna en la que se exija explícitamente que la gente de mar sea remunerada por su trabajo. Por ende, se propone ahora incluir una disposición expresa a tal efecto. El principio de la igualdad de remuneración por un trabajo de valor igual está consagrado en el preámbulo de la Constitución de la OIT y recogido en la Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187). Con ocasión de la segunda reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, los representantes de los armadores y de la gente de mar presentaron una propuesta sobre el contenido principal del convenio, pero no lograron llegar a un acuerdo sobre la inclusión del principio antes citado. Algunos gobiernos han manifestado su preocupación por la inclusión de una disposición de este tipo en la parte obligatoria del Convenio. El principio de la igualdad de remuneración, según su formulación en la Recomendación núm. 187, ha sido recogido en la directriz B2.2, que también ofrece orientaciones detalladas en cuanto al cálculo de los salarios según lo dispuesto en dicha Recomendación.

6. La *regla 2.3* trata de las horas de trabajo y de descanso, y del derecho a vacaciones anuales, y se refiere también a los permisos para ir a tierra. La necesidad de mencionar explícitamente la fatiga de la gente de mar fue propuesta en el Subgrupo. La regla recoge esta propuesta, pero atiende también a las recomendaciones hechas en el sentido de prever un grado de flexibilidad para urgencias y otras situaciones en que, habida cuenta de las necesidades de seguridad y de la navegación del buque, no sea posible cumplir siempre con estricto rigor las horas de trabajo o de descanso. Se ha propuesto incluir en esta regla la disposición relativa a los permisos para ir a tierra, en la medida en que está relacionada con las condiciones de trabajo decente y la fatiga, la salud y el bienestar de la gente de mar. Algunos representantes gubernamentales en el Subgrupo indicaron que sus países tenían problemas con las normas existentes (que se han incorporado al Código). Con todo, sería necesario disponer de más información antes de que se puedan formular propuestas sobre un grado de flexibilidad en este campo.

7. La *regla 2.4* trata del derecho a la repatriación. Se ha reconocido que las dificultades que surgen cuando los armadores o los Estados de abanderamiento no cumplen sus obligaciones en virtud de las actuales normas del trabajo constituyen un problema considerable que debe ser resuelto. El establecimiento de alguna forma de garantía financiera es una solución que fue propuesta en el seno 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. Podría añadirse una disposición apropiada al Código en una etapa ulterior, cuando haya un pleno consenso internacional, en especial respecto de la viabilidad de tal disposición; por ejemplo, podría

---

preverse como condición para expedir un certificado de conformidad que los armadores dispongan de mecanismos adecuados para cumplir con su responsabilidad al respecto.

8. En un intento por reforzar en alguna medida las normas existentes, la directriz B2.4.4 (en el párrafo 2) admitiría que un Miembro inmovilice el buque de un armador (o solicite su inmovilización en un puerto extranjero) si éste no ha dado cumplimiento a las obligaciones que le incumben en materia de repatriación, de tal manera que los costos correspondientes sean sufragados en consecuencia por el Miembro interesado (que pudiera ser el Estado de abanderamiento, el Estado del puerto o el Estado del que sea nacional la gente de mar). La base jurídica para justificar una inmovilización de esta índole sería el derecho de embargo del acreedor con respecto a los bienes del deudor mientras no se haya pagado la deuda. No se trataría, pues, de la misma base jurídica en que se sustentan las inmovilizaciones por el Estado del puerto a que se refieren las observaciones respecto del título 5, en el comentario 14 (punto 13), *infra*. En todo caso, mencionar esta vía de acción en el Convenio podría servir como incentivo para que los Estados del puerto tomen las medidas necesarias en caso de incumplimiento por los armadores de su responsabilidad en cuanto a la repatriación.

9. La *regla 2.6*, sobre la continuidad del empleo, se ha inscrito entre corchetes debido a que muchos de los gobiernos, cuando no la mayoría, han manifestado que ya no es apropiado seguir aplicando tal política con respecto de un solo sector de la fuerza de trabajo, y a que muchos ya no mantienen un registro nacional de la gente de mar. Los armadores han recomendado que esta disposición figure en el marco de la protección en materia de seguridad social. Se parte del supuesto de que los gobiernos no estarían tal vez en condiciones de aceptar un requisito que los obligue a aplicar una política de empleo pleno y continuo para toda la gente de mar (en su definición amplia). Por ende, tal vez se considere preferible que tal disposición haga hincapié en el acceso a las prestaciones que permitan cubrir los períodos de desempleo (como para los demás trabajadores).

### **Comentario 12 (sobre el título 3 del Reglamento y las Partes A y B del Código)**

1. El *título 3* se ha denominado «alojamiento, servicios de bienestar, alimentación y servicio de fonda». Originalmente, la Oficina había previsto utilizar en su denominación las palabras «condiciones de trabajo y de vida», y abarcar también las cuestiones relativas a la atención médica y a la protección de la salud en el trabajo. En el Subgrupo se recomendó incluir en el título 3 únicamente las materias indicadas más arriba, y transferir al título 4 las demás. Estas cuestiones relativas al trabajo y la vida a bordo constituyen una parte significativa de las materias tratadas en el sistema de certificados de conformidad y documentos de conformidad descritos en el título 5, así como en las inspecciones y tareas de control correspondientes. Estas disposiciones figuran entre las más detalladas y técnicas del convenio y contienen numerosos requisitos en cuanto a derechos específicos sobre el alojamiento y los servicios relacionados con las responsabilidades y los cargos específicos de la gente de mar o propios de un determinado tamaño de buque (indicado a veces con arreglo a un viejo sistema de medición del arqueo). Los instrumentos de origen son el Convenio núm. 92 (1949) y el Convenio núm. 133 (1970) de la OIT. En la medida de lo posible, estas disposiciones detalladas se han sustituido por una obligación general incluida en la Parte A (véase el punto 2 del comentario 9, *supra*), y su contenido se ha transferido a la Parte B del Código (sin perjuicio, eso sí, de una futura revisión en la que se determine si conservan su actualidad y si deberían figurar en un anexo). En todo caso, la Oficina ha conservado alguno de los detalles técnicos en la Parte A del Código en calidad de normas mínimas, en aquellos casos en que las disposiciones parecían relacionadas con la salud, la seguridad y las condiciones decentes de vida y de trabajo. Aun cuando las disposiciones de los convenios actuales se refieren a la gente de mar miembro de la tripulación de los buques, la Oficina ha propuesto que las normas mínimas se apliquen a toda la gente de

---

mar, en general, manteniendo los derechos especiales para quienes desempeñan algunas funciones determinadas.

2. La *regla 3.1* trata del alojamiento y de los servicios de bienestar a bordo. Debería tomarse nota de que la gente de mar que trabaja a bordo de buques de pasajeros es objeto de un trato diferenciado en cuanto a las condiciones mínimas de alojamiento. Los requisitos muy detallados en cuanto al tamaño de las habitaciones, calefacción, aire acondicionado, etc., que en gran parte corresponde tal vez a buques de una determinada época, se han incluido en la Parte B del Código. Los requisitos en materia de inspecciones regulares y de registros formarían parte de un sistema continuo de cumplimiento en los buques.

3. La *regla 3.2* trata de la calidad de la alimentación y de los niveles del servicio de fonda. Las calificaciones del cocinero de a bordo se han transferido a las disposiciones sobre formación y calificaciones.

### **Comentario 13 (sobre el título 4, reglas y Código, Partes A y B)**

1. El *título 4* trata de cuestiones relativas a la gente de mar a bordo y en tierra. Se refiere al acceso a la atención médica (definida a grandes rasgos), la protección de la salud, el de bienestar de la gente de mar a bordo y la seguridad social y las responsabilidades de financiación al respecto.

2. La *regla 4.1* se refiere al derecho de la gente de mar a acceder a una atención médica adecuada a bordo de los buques y en tierra. Las disposiciones contenidas en la norma A4.1 exponen con detalle estos derechos incluidos los relativos a las instalaciones sanitarias a bordo, el personal médico a bordo y el contenido del botiquín y otras cuestiones relativas a la atención médica.

3. La *regla 4.2* trata de la responsabilidad respecto de las consecuencias financieras de las enfermedades, lesiones o muerte de la gente de mar (tanto a lo que respecta a los gastos de atención médica como al pago de salarios) así como de «otras desventuras».

4. En lo que respecta a las enfermedades y lesiones de la gente de mar, durante las consultas se recomendó que se añadiera una disposición relativa al seguro por muerte y discapacidad. En el apartado *b)* del párrafo 1 de la norma A4.2 se plantea entre corchetes la cuestión del tipo de discapacidad que ha de quedar cubierta (prolongada o de corta duración).

5. Se ha introducido una referencia a «otras desventuras» (tal vez se podría encontrar un término más adecuado) a fin de abarcar la norma existente que prevé el pago de una indemnización en caso de naufragio. Sin embargo, es necesario adoptar un término más amplio que dé cabida al posible desarrollo del Convenio a través del procedimiento de enmienda simplificado para abarcar incidentes similares, tales como actos de piratería o terrorismo.

6. La *regla 4.3* trata de la seguridad y salud en el trabajo y de la prevención de accidentes. La regla se centra en primer lugar en garantizar que los trabajadores tengan el equipo y protección adecuados para desempeñar sus funciones en condiciones seguras y se les forme para que sepan cómo proceder. Asimismo, contiene requisitos para la notificación de accidentes. Una vez más, esto forma parte de un sistema destinado a controlar el cumplimiento continuo de las normas y las condiciones a bordo de los buques.

---

7. La *regla 4.4* trata del acceso de la gente de mar a los servicios de bienestar en tierra. El deber de cooperar y de proporcionar asistencia en tierra a la gente de mar, naturalmente dentro los límites de los requisitos establecidos por el Estado del puerto en relación con cuestiones relativas a la seguridad e identificación de la gente de mar, forma parte de las obligaciones del Miembro ratificante. Asimismo, esta regla contiene una disposición (entre corchetes) que se propuso durante el proceso de consulta. Dicha disposición se sacó de la Recomendación núm. 173 y se refiere al derecho a las debidas garantías procesales y a una obligación de notificar al Estado de abanderamiento de que se trate cuando la gente de mar se encuentre detenida en un puerto extranjero.

8. La *regla 4.5* trata de la seguridad social, cuestión que todavía no se ha discutido en el Grupo de alto nivel. De las discusiones que tuvieron lugar en el Subgrupo se desprende claramente que el Convenio tendrá que tener en cuenta las importantes dificultades que se presentaron, incluidos algunos problemas de envergadura para algunos gobiernos. Dada la complejidad de la cuestión y las pocas ratificaciones con las que cuentan los convenios pertinentes, se tendrá que celebrar, en primer lugar, una discusión pormenorizada sobre el alcance y las formas en que se podría proporcionar dicha protección en el presente y en un futuro previsible. Si se considerara factible y realista que el Convenio previera el establecimiento de un sistema completo de protección de la seguridad social (forzosamente en un futuro no inmediato), el Convenio tendría que establecer la plena efectividad del derecho a la seguridad social como principio básico, como se propone en el primer proyecto. En esta fase, las disposiciones propuestas para la Parte A del Código se basan exclusivamente en principios generales. Si no se estableciera en las reglas el principio de plena protección, aunque sólo fuera como objetivo, no sería posible recurrir al procedimiento de enmiendas simplificado para reforzar la protección cuando las circunstancias así lo permitieran.

### **Comentario 14 (sobre el título 5, las reglas y el Código, Partes A y B)**

1. El *título 5* trata de la conformidad y control de la aplicación y se refiere a las obligaciones de los Miembros ratificantes en virtud del artículo V. Abarca tanto las prácticas tradicionales para controlar la aplicación a través de inspecciones y sanciones como las prácticas más modernas destinadas a garantizar el cumplimiento continuo entre inspecciones. Como se señaló en el comentario 8 (punto 5) sobre los procedimientos de enmienda simplificados para el Código, todavía queda por resolver la cuestión de si la Parte A del Código aplicable al título 5 se puede enmendar sobre las mismas bases que para los títulos 1 a 4 o si sólo se puede enmendar como los artículos y reglas (por medio de la ratificación expresa). La disposición aplicable figura entre corchetes al principio de las reglas para el título 5.

2. El Grupo de alto nivel se mostró en general partidario de adoptar algún tipo de sistema basado en certificados junto con otras medidas. Las disposiciones contenidas en el proyecto del título 5 se basan en textos de Convenios existentes de la OIT: Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147); Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178); Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 185); y las disposiciones propuestas por la Oficina en un informe preparado para la segunda reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel<sup>9</sup> y modificadas para tener en cuenta los comentarios del Grupo de alto nivel. Asimismo, se

<sup>9</sup> OIT: *Consideraciones relativas a las disposiciones sobre inspección y control de un convenio refundido sobre el trabajo marítimo*, Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo (segunda reunión), Ginebra, 2002, documento TWGMLS/2002/1.

---

han añadido nuevos elementos para reforzar y clarificar el sistema de conformidad en curso, que se basa también en algunas recomendaciones contenidas en una propuesta conjunta presentada por los representantes de los armadores y de la gente de mar, que contó con la aprobación general del Subgrupo en febrero de 2003. Además, el sistema propuesto en el título 5 se basa en algunos aspectos del sistema basado en certificados de la Organización Marítima Internacional (OMI), generalmente aceptado, que se encuentra en convenios tales como MARPOL y SOLAS incluido el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS), pero adapta estos enfoques al contexto y ámbitos de interés de la OIT. El sistema adoptado en el Convenio se podría coordinar estrechamente con certificaciones conexas, en particular las que se exigen en virtud de los convenios de la OMI, de forma que tal vez podría expedirse un certificado único que abarque todos los aspectos pertinentes en el país de que se trate. Algunos representantes gubernamentales en el Grupo de alto nivel consideraron que éste era un elemento esencial.

3. El *título 5* se divide en tres reglas principales: la regla 5.1 sobre las responsabilidades del Estado de abanderamiento; la regla 5.2 sobre las responsabilidades del Estado del puerto y la regla 5.3 sobre las responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra. Un Estado puede tener responsabilidades simultáneas respecto de las actividades de control de la aplicación asumiendo tres papeles o uno o dos de ellos. Este primer proyecto contiene normas relativas a cada uno de estos papeles.

4. La *regla 5.1* trata de las responsabilidades de los Miembros ratificantes respecto de cuestiones que se planteen a bordo de buques que enarbolan su bandera. El Estado de abanderamiento debería actuar de punto focal para las actividades de conformidad y control de la aplicación relacionadas con los buques, como lo exige el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Este requisito figura en el primer párrafo de la regla 5.1.1 sobre principios generales y va seguido de otro requisito que establece el deber del Estado de abanderamiento de inspeccionar los buques que enarbolan su bandera con regularidad y de no permitir que sean matriculados o que zarpen si no tienen un certificado de conformidad y un documento de conformidad. Los Miembros ratificantes deberían también establecer (párrafos 3 y 4 de la regla 5.1.1) un sistema para la evaluación de la administración de sus actividades con arreglo al Convenio como Estados de abanderamiento, e incluir la información obtenida en las memorias periódicas que han de presentar a la Oficina Internacional del Trabajo.

5. La *regla 5.1.2*, complementada por la norma A5.1.2 y la directriz B5.1.2, establece disposiciones detalladas sobre el sistema de certificación propuesto, que se pueden resumir de la forma siguiente:

- a) todo buque debería llevar un certificado de conformidad expedido por el Estado de abanderamiento sobre la base de una inspección satisfactoria que pruebe que las condiciones de empleo y de organización de la vida a bordo cumplen las normas del Convenio, tal como fue adoptado por la legislación nacional (en el Código A, anexo A-I figura una lista preliminar de elementos básicos que deben ser inspeccionados para la certificación). El certificado sería válido por tres años, con sujeción a las inspecciones que se realicen para controlar el cumplimiento continuo o investigar quejas en las que se alegue el incumplimiento o en el caso de cambios, por ejemplo cambios estructurales o de matrícula del buque, que afecten a las condiciones de empleo y de vida de la gente de mar;
- b) todo buque debería llevar también un documento de conformidad con arreglo al modelo propuesto en el anexo B-III o a cualquier otro modelo adecuado que determine el Estado de abanderamiento conforme a su práctica.

---

6. Habida cuenta de la gran divergencia de opiniones existente en el Grupo de alto nivel sobre los métodos para garantizar el cumplimiento, se propone que los Miembros ratificantes tengan una amplia facultad de decisión sobre dichos métodos, a reserva de dos condiciones básicas: deberían establecer sistemas adecuados para el cumplimiento continuo, y en los controles que lleven a cabo se debería comprobar no sólo la adecuación de los sistemas en sí, sino también si se están cumpliendo o no las normas del Convenio. Además, todos los documentos de conformidad utilizados en el Estado de abanderamiento, aunque no sean idénticos, deberían ajustarse a un solo modelo. En la directriz B5.1.2 (y en el anexo B-III) se proporciona orientación en relación con este modelo. En el Convenio (artículo II, párrafo 1, c)) se establece claramente que los Miembros podrían utilizar el nombre que deseen para designar al «documento de conformidad»; sin embargo, tal vez el Grupo de alto nivel prefiera utilizar algún otro término en el Convenio para evitar cualquier confusión con el documento utilizado en el marco de la OMI.

7. Se podría considerar que el documento de conformidad comprende dos partes. En una parte la autoridad competente debería establecer los requisitos nacionales pertinentes que debe cumplir todo buque para dar cumplimiento a las normas del Convenio y se debería referir a la legislación pertinente. Asimismo debería contener los requisitos específicos para el buque o categoría que pudieran afectar a las condiciones de empleo y de organización de la vida de la gente de mar. Cualquier disposición que se adopte siguiendo criterios de equivalencia sustancial sobre la base del artículo VI del Convenio (véase comentario 5, párrafo 2 *supra*) debería indicarse en este documento (véase regla 5.1.2, párrafo 2). En la otra parte del documento se deberían establecer las políticas y procedimientos adoptados por el armador y aprobados por la autoridad competente para garantizar el cumplimiento continuo del buque en los intervalos entre certificaciones. Como en el caso del Código IGS, el buque estaría sujeto a inspecciones de control para garantizar la aplicación adecuada de las políticas y procedimientos.

8. El certificado de conformidad y el documento de conformidad constituirían *prima facie* una prueba de que el buque cumple las normas del Convenio en lo que respecta a las cuestiones contenidas en el certificado. Los funcionarios de los puertos encargados de inspeccionar las condiciones de empleo y de organización de la vida de la gente de mar deberían tener derecho a examinar la documentación pero, a no ser que haya motivos fundados para llevar a cabo una inspección más detallada, no deberían proceder a realizar ninguna otra investigación.

9. En la segunda reunión del Grupo de alto nivel, se señaló que las inspecciones deberían limitarse a cuestiones que pudieran realmente inspeccionarse, y se elaboró una lista de aspectos generales que deberían considerarse. Estos aspectos se enumeran únicamente con carácter provisional en el anexo A-I de este proyecto. El proyecto distingue entre principio y práctica, en el sentido de que las normas del Convenio no se limitan a los elementos básicos contenidos en la lista que deben ser inspeccionados para la certificación; sin embargo, el hecho de que determinados aspectos no sean objeto de certificación no significa que no se les apliquen las disposiciones de cumplimiento relativas al Convenio, ya que los procedimientos existentes para las inspecciones que realice el Estado de abanderamiento a raíz de una queja abarcarían cualquier norma del Convenio.

10. La *norma 5.1.3* mantiene provisionalmente (párrafo 2) el intervalo máximo de tres años entre las inspecciones periódicas como prevé el Convenio núm. 178. Algunos representantes gubernamentales señalaron que sus países no disponían de medios para realizar inspecciones con esa frecuencia. Si se aumentara el intervalo máximo, se tendría que considerar la adopción de procedimientos adecuados en el ínterin para garantizar el cumplimiento, quizás similares. a los procedimientos adoptados en el marco de la OMI

---

11. La *regla 5.1.4* introduce el requisito de que los buques cuenten con procedimientos de tramitación de quejas a bordo y de que las quejas y las respuestas a las mismas estén documentadas. Con ello se contribuye a garantizar el cumplimiento continuo a bordo de los buques. El enfoque se basa en una propuesta conjunta presentada por los armadores y la gente de mar, que contó con la aprobación general del Subgrupo en febrero de 2003. El objetivo de estos procedimientos sería establecer procedimientos eficaces para la solución de las quejas a nivel del buque y del armador. El párrafo 2 de esa regla exigiría que los Miembros garanticen que no se produce ninguna forma de hostigamiento contra la gente de mar que haya presentado una queja. Se debería considerar la posibilidad de encontrar un término más adecuado que «hostigamiento», que podría entenderse que designa una serie de actividades o modelo de conducta del que resulta ser víctima la gente de mar. Sin embargo, se propone que el término abarque cualquier acto que atente contra la gente de mar y que se considere únicamente por haberse presentado una queja.

12. La *regla 5.2* trata de las responsabilidades del Estado del puerto en relación con la inspección de buques y el establecimiento de procedimientos de tramitación de quejas en tierra. Se adoptó el término funcionarios habilitados al reconocer que en la inspección puede intervenir una gran diversidad de personal.

13. Estas disposiciones se originan en el artículo 4 del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), disposición que se refiere al control del Estado del puerto. Incorporan cuatro elementos importantes:

- a) *Fiabilidad de la documentación de conformidad del buque.* Como ocurre con el procedimiento adoptado en las disposiciones equivalentes de los convenios de la OMI, la actividad de control de los funcionarios del Estado del puerto se limitaría a comprobar el documento de conformidad del buque y el certificado de conformidad. Sólo se haría una inspección adicional en los tres casos siguientes: i) cuando no se presentaran los documentos o, si fueran presentados, no contuvieran la información requerida o fueran nulos por otras causas; ii) «en caso de que haya motivos fundados para creer que las condiciones de empleo a bordo y la organización de la vida a bordo del buque no se ajustan a las disposiciones del presente Convenio»; y iii) cuando una persona interesada presentara una queja.
- b) *Ámbito de aplicación de la inspección.* Si se lleva a cabo una inspección detallada, su ámbito de aplicación se limitaría a los campos generales a los que se han de aplicar las inspecciones de la Parte A del Código, anexo A-II (lista preliminar). La inspección realizada a raíz de una queja se limitaría a la cuestión tratada en la queja.
- c) *Miembros no ratificantes.* De conformidad con el principio de «trato no más favorable», reflejado en el párrafo 7 del artículo II del primer proyecto, las disposiciones sobre el control del Estado del puerto se aplicarían a los buques que enarbolan la bandera de Miembros que no hubieran ratificado el convenio refundido. Se llevaría a cabo una inspección si no se presentaran la certificación y la documentación exigidas por el Convenio. Esto significa que siempre tendrían que llevarse a bordo en el caso de los buques de Miembros no ratificantes. Como ocurre en la actualidad (en virtud del artículo 4 del Convenio), la inspección estaría relacionada con la conformidad o no con «las normas del presente Convenio». Cabe presumir que ello abarcaría cualquier disposición sustancialmente equivalente señalada por los Miembros ratificantes en el documento de conformidad (véase el punto 7 del comentario 14 *supra*). En la actualidad se deja a discreción de los Miembros ratificantes decidir si los buques de Miembros no ratificantes deben beneficiarse de la flexibilidad en materia de equivalencia sustancial.

- 
- d) *Acciones en caso de deficiencias.* En virtud del párrafo 1 del artículo 4 del Convenio núm. 147, si se detectan deficiencias en materia de cumplimiento, el Estado del puerto puede comunicarlo al gobierno del Estado de abanderamiento, enviando copia de la notificación al Director General de la OIT. Este procedimiento se explica en mayor detalle en el proyecto (párrafo 3 de la norma A5.2.1) según los lineamientos expuestos en el informe de la Oficina al Grupo de alto nivel: en primer lugar, se establece un procedimiento para informar al Estado de abanderamiento que da a este último la oportunidad de expresar su postura y de adoptar las medidas que sean necesarias; en segundo lugar, se indica la acción que se espera del Director General de la OIT si la respuesta del Estado de abanderamiento al problema fuera inadecuada: a saber, que adopte medidas para «asegurar que se lleve un registro de dicha información y que ésta sea comunicada a las partes a quienes pudiera interesar acogerse a los procedimientos de recurso correspondientes» (tales como reclamaciones o quejas en virtud de los artículos 24 o 26 de la Constitución de la OIT.
- e) *Ampliación de la lista de defectos que justifican una inmovilización del buque.* En virtud del artículo 4 del Convenio núm. 147, un buque puede ser inmovilizado en caso de un peligro patente para la salud o la seguridad. En este proyecto se añaden dos situaciones más (que se explican en el informe mencionado más arriba<sup>10</sup>) en las cuales la inmovilización del buque parece estar justificada. Una de estas situaciones sería la posibilidad de que se produzcan «graves dificultades materiales» para la gente de mar interesada. Se darían orientaciones acerca de esta expresión en la directriz B5.2.1 del Código (párrafo 2); se podría producir una situación típica de esta clase si no se pagan los salarios. Un representante gubernamental señaló que se considera que el hecho de no pagar los salarios justifica una inmovilización por los motivos mencionados en el Convenio núm. 147, a saber, un claro peligro para la seguridad del buque. Del mismo modo, una situación que cause graves dificultades materiales también podría constituir un peligro que justifique una inmovilización del buque. Sin embargo, la existencia de un motivo de inmovilización basado específicamente en una grave dificultad material podría reforzar la base jurídica de las decisiones del Estado del puerto a este respecto. El segundo posible motivo para una inmovilización sería una violación repetida del Convenio por parte del mismo buque. En el párrafo 2 de la directriz B5.2.1 también se da orientación acerca de lo que podría constituir una «infracción grave» y lo que podría entenderse como «varias ocasiones recientes».

14. La *regla 5.3* trata sobre las responsabilidades de un Estado en materia de suministro de mano de obra. En las discusiones del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel se ha hecho hincapié en el importante papel, por lo que se refiere al control de la aplicación, de los Estados que suministran mano de obra, y se han hecho esfuerzos para definir las respectivas responsabilidades de los Estados de abanderamiento, de los Estados del puerto y de los Estados que suministran mano de obra. Si bien es fácil identificar a los principales países que suministran mano de obra, sería difícil — y de hecho erróneo — definir esa expresión a efectos de formular un texto jurídico. Si se definiera esa expresión, algunos países podrían quedar excluidos de ella aunque — del mismo modo que la mayoría de los países, cuando no todos, deben actuar como Estados de abanderamiento y como Estados del puerto (cuando no se trata de Estados sin litoral) — también pueden actuar como suministradores de mano de obra, aunque sea en pequeña escala, en el sentido de que sus ciudadanos pueden trabajar en buques matriculados fuera de su territorio. Por esta razón, las responsabilidades inherentes deben recaer también en ellos. Para evitar los errores que implicaría el concepto limitante de «Estados que suministran mano de obra»,

<sup>10</sup> *Ibíd.*, párrafo 47.

---

se propone que en el Convenio sólo se haga referencia a las «responsabilidades del suministro de mano de obra».

15. Otra cuestión que tal vez haya que examinar es la relativa a las situaciones en las que surgen responsabilidades en materia de suministro de mano de obra. Un caso típico es aquel en el que en el territorio del país interesado operan o se crean agencias de contratación y de colocación. En los debates del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel también se ha hecho referencia a los «Estados que suministran mano de obra» en el contexto de obligaciones en materia de seguridad social que no dependen de contratos de trabajo. Por último, como se explica más abajo, a este respecto también es pertinente la contribución que se puede hacer al cumplimiento de las condiciones de trabajo decente por parte de los Estados que tienen jurisdicción sobre los acuerdos de empleo (independientemente de que se concierten o no por medio de agencias de contratación). Habida cuenta de estas consideraciones, en la regla 5.3 del proyecto se tratan de integrar todas las responsabilidades que pueden recaer sobre los Estados en materia de trabajo marítimo, independientemente de que sean Estados de abanderamiento o Estados del puerto.

16. En los párrafos 2 y 3 de la regla 5.3 se desarrollan las obligaciones expuestas en el párrafo 6 del artículo V del Convenio. Los Miembros deben asegurarse de que las normas del Convenio relativas a la operación y práctica de los servicios de contratación y colocación de gente de mar de su territorio se apliquen efectivamente en su legislación y sean objeto de cumplimiento (párrafo 2). Los Miembros también deben asegurarse, a través de su legislación nacional, de que las normas relativas a las condiciones de empleo a bordo y de organización de la vida a bordo se reflejen de manera adecuada en todos los acuerdos de empleo de la gente de mar concertados en su territorio (párrafo 3). Sin embargo, este último requisito se limitaría a medidas legislativas. No se esperaría que los Miembros comprueben si todos los contratos concertados en su territorio son adecuados. Los Miembros, por el hecho de contar con disposiciones en su legislación nacional que permitieran, por ejemplo, declarar nulas las disposiciones contratactuales que estén en contradicción con las normas del Convenio, podrían hacer una valiosa contribución para asegurar la aplicación universal de esas normas, incluso en otros países — teniendo presente que un tribunal que examine un caso presentado por un marino podría (en virtud de las reglas del país relativas a los conflictos de leyes) aplicar con frecuencia la legislación del país en el que se concertó el acuerdo de empleo.

17. Una importante responsabilidad de los países en los que están establecidas las agencias de contratación y de colocación es garantizar que esas agencias asuman «individual y conjuntamente con los armadores, con independencia de su domicilio, la responsabilidad de una infracción del acuerdo de empleo»<sup>11</sup>. De hecho, ésta es la práctica de por lo menos uno de los principales países que suministran mano de obra. Sin embargo, este principio fue cuestionado por un representante gubernamental en la segunda reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel. Para evitar un posible obstáculo a la ratificación, el concepto de responsabilidad individual y conjunta se ha atenuado en la Parte B del Código, en la directriz B5.3. Queda entendido que este concepto no puede aplicarse fácilmente en todos los sistemas jurídicos.

<sup>11</sup> *Ibíd.*, anexo I: *Declaración general de la Reunión de Expertos sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional* (Ginebra, 6-8 de mayo de 2002), párrafo 10.