
ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO

PTMC/04/2

**Convenio refundido
sobre el trabajo marítimo**

Lista de comentarios al proyecto recomendado

Conferencia Técnica Marítima Preparatoria

Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO GINEBRA

ISBN 92-2-315812-5

Primera edición 2004

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

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

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

Vea nuestro sitio en la red: www.ilo.org/publns

Indice

	<i>Página</i>
Lista de comentarios.....	1
Comentarios de orden general.....	1
Comentarios sobre el preámbulo y los artículos.....	7
Comentario 1 (sobre el preámbulo).....	7
Comentario 2 (sobre el artículo I).....	7
Comentario 3 (sobre el artículo II).....	8
Comentario 4 (sobre los artículos III y IV).....	11
Comentario 5 (sobre el artículo V).....	12
Comentario 6 (sobre el artículo VI).....	13
Comentario 7 (sobre el artículo VII).....	15
Comentario 8 (sobre el artículo VIII).....	15
Comentario 9 (sobre el artículo IX).....	16
Comentario 10 (sobre el artículo X).....	16
Comentario 11 (sobre el artículo XIII).....	19
Comentario 12 (sobre el artículo XIV).....	20
Comentario 13 (sobre el artículo XV).....	20
Comentarios sobre el Reglamento y el Código.....	22
Comentario 14 (nota explicativa).....	22
Comentario 15 (sobre el Título 1, regla 1.1).....	23
Comentario 16 (sobre la regla 1.2).....	23
Comentario 17 (sobre la regla 1.3).....	24
Comentario 18 (sobre la regla 1.4).....	25
Comentario 19 (sobre la regla 1.5).....	25
Comentario 20 (sobre el Título 2, regla 2.1).....	26
Comentario 21 (sobre la regla 2.2).....	27
Comentario 22 (sobre la regla 2.3).....	27
Comentario 23 (sobre la regla 2.4).....	28
Comentario 24 (sobre la regla 2.5).....	28
Comentario 25 (sobre la regla 2.6).....	29
Comentario 26 (sobre la regla 2.7).....	29
Comentario 27 (sobre la regla 2.8).....	29
Comentario 28 (sobre el Título 3, regla 3.1).....	30
Comentario 29 (sobre la regla 3.2).....	32
Comentario 30 (sobre el Título 4, regla 4.1).....	32

Comentario 31 (sobre la regla 4.2).....	33
Comentario 32 (sobre la regla 4.3).....	34
Comentario 33 (sobre la regla 4.4).....	35
Comentario 34 (sobre la regla 4.5).....	35
Comentario 35 (sobre el Título 5).....	36
Comentario 36 (sobre la regla 5.1).....	38
Comentario 37 (sobre la regla 5.2).....	43
Comentario 38 (sobre la regla 5.3).....	46
Comentario 39 (sobre los anexos).....	47

Anexos

I. Listas de ratificaciones de los Convenios de la OIT sobre trabajo marítimo.....	49
II. Procedimiento simplificado de enmienda estipulado en el artículo XV	56
Addendum a la Lista de comentarios sobre el proyecto recomendado de Convenio sobre el trabajo marítimo, relativo a la regla 4.5: Seguridad social.....	57

Lista de comentarios

Comentarios de orden general

1. El proyecto recomendado de convenio refundido sobre el trabajo marítimo a que se refieren los comentarios de la presente lista se ha estado preparando desde 2001. Su origen podría situarse en la resolución sobre la revisión de los instrumentos marítimos pertinentes de la OIT. Esta resolución fue adoptada unánimemente por la Comisión Paritaria Marítima (CPM) en enero de 2001¹, y se presentó al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo en su 280.ª reunión, en marzo de dicho año. La resolución se conoce como el «Acuerdo de Ginebra» entre los representantes de los armadores y de la gente de mar en la CPM; la Comisión está presidida por un representante gubernamental y participan en ella un representante de los empleadores y un representante de los trabajadores en el Consejo de Administración. En dicha resolución se tomó nota de que la industria naviera había sido descrita como «la primera industria del mundo de alcance realmente mundial», que requería «una respuesta global, medidas reglamentarias internacionales adecuadas — normas globales aplicables a toda la industria». La resolución preconizaba «la elaboración de un instrumento que unifique de ser factible en un texto refundido la mayor parte posible del cuerpo de instrumentos existentes de la OIT», como cuestión prioritaria «con el fin de mejorar la pertinencia de estas normas para las necesidades de todas las partes interesadas en la industria marítima». Tal instrumento «debería comprender diversas partes relativas a los principios fundamentales de las normas laborales que se determinen, junto con anexos que contengan requisitos detallados relativos a cada una de estas partes. El instrumento debería establecer además un procedimiento de enmienda con arreglo al cual los anexos puedan revisarse de conformidad con un procedimiento acelerado de esta naturaleza». En la resolución se recomendaba que el Consejo de Administración constituyera un «Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo», así como un subgrupo tripartito que contribuyese a la elaboración del citado instrumento. Asimismo, se instaba al Consejo de Administración a convocar una reunión preparatoria en 2004 para la primera discusión del instrumento propuesto, y una reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo en 2005 con el fin de adoptar el instrumento.
2. En su reunión de marzo de 2001, el Consejo de Administración aceptó la resolución de la CPM y creó el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, que celebró su primera reunión en diciembre de 2001. En dicha reunión, los representantes de los gobiernos manifestaron su pleno apoyo² a las ocho «soluciones preferidas»³ que habían sido propuestas por los representantes de los armadores y de la gente de mar en la CPM. Cabe hacer notar que esta Comisión no había puesto en tela de juicio ni el estatuto jurídico ni el contenido de los instrumentos existentes sobre el trabajo marítimo, sino que había reclamado una mayor coherencia y claridad, así como una mayor rapidez de adaptabilidad y aplicabilidad general de los mismos. Las preocupaciones de los armadores y de la gente de mar se centraban esencialmente en poner el sistema de protección contenido en las normas en vigor más cerca de las necesidades de los trabajadores interesados, de tal forma que dicho sistema fuese coherente con este sector globalizado y en rápida expansión, así como en mejorar la aplicabilidad del sistema, de

¹ Documento JMC/29/2001/14, anexo 2.

² Véase el párrafo 48 del informe de la primera reunión, en el documento TWGMLS/2001/10.

³ Contenidas en el párrafo 3.23 del documento TWGMLS/2001/1.

manera que los armadores y los gobiernos interesados en proporcionar condiciones de trabajo decentes no tuviesen que hacer frente a una carga desigual para garantizar dicha protección⁴.

3. El proyecto recomendado de convenio refundido sobre el trabajo marítimo sigue fiel a los principios establecidos en 2001 en todos sus aspectos: contenido sustantivo, estructura y enfoque.

a) Por lo que se refiere al *contenido sustantivo*, el proyecto ha logrado reunir en un texto refundido la mayor cantidad posible de disposiciones sustantivas contenidas en el actual conjunto de instrumentos de la OIT. Aunque se han tenido plenamente en cuenta las conclusiones relativas a los convenios sobre trabajo marítimo a que ha llegado el Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas del Consejo de Administración, las modificaciones introducidas en las normas existentes se han limitado esencialmente a actualizar cuestiones de detalle que se consideró no serían objeto de controversia, o a resolver incongruencias entre los distintos convenios considerados. En el proyecto recomendado, la fuente en que se basa cada disposición, ya sea un convenio o una recomendación existentes, se indica entre paréntesis en el texto. Estas referencias se incluyen únicamente en esta etapa con fines de información, y no figurarán en el texto definitivo del futuro convenio.

b) Se ha mantenido la *estructura* prevista inicialmente, y sólo se han introducido cambios en la terminología con respecto al «Reglamento» y las «Partes A y B» del «Código»; en los artículos del proyecto de convenio se establece un procedimiento de enmienda simplificado aplicable a las disposiciones del Código.

c) En lo que atañe al *enfoque* general, se podrá ver más adelante que se ha procurado mejorar la pertinencia de las normas sobre trabajo marítimo existentes, en el sentido de asegurar su aplicabilidad general, lo que implica realizar dos objetivos, en primer lugar, lograr que el convenio refundido sea ratificable en gran escala por los Miembros marítimos de la OIT y, en segundo lugar, que sus disposiciones sean objeto de una aplicación adecuada. A estos efectos, como lo sintetizó el Presidente del Grupo de Alto Nivel en su primera reunión, el instrumento debería ser *inflexible en cuanto a los derechos*, pero *flexible en materia de aplicación*; la cuestión principal debería ser *el logro y el mantenimiento de unas reglas del juego justas*⁵.

4. A fin de dar cumplimiento a los objetivos definidos inicialmente, el proyecto recomendado de convenio refundido sobre el trabajo marítimo ha incorporado varias soluciones innovadoras, las cuales han suscitado de tiempo en tiempo interrogantes entre los representantes gubernamentales familiarizados con los convenios tradicionales de la OIT. Muchas de estas soluciones, que son novedosas para la OIT, se basan en realidad en enfoques reconocidos y aceptados en otros convenios del sector marítimo, a saber, los instrumentos adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI). Se trata, en particular, de la estructura general del proyecto de convenio, del procedimiento de enmienda simplificado y del sistema de certificación de los buques en relación con el cumplimiento de los requisitos previstos en el proyecto de convenio. Ahora bien, las soluciones de la OMI no se han incorporado en bloque, habida cuenta de las importantes diferencias en lo que atañe a los requisitos, procedimientos y filosofía constitucionales de la OIT (en particular, por lo que se refiere al tripartismo). A fin de comprender por qué se ha considerado necesario incorporar tal o cual innovación, será útil considerarla en el

⁴ Véase el párrafo 3.1 del documento TWGMLS/2001/1. Las preocupaciones específicas figuran en los párrafos 3.3 a 3.22 de dicho documento.

⁵ Véase la sección I del anexo al informe de la primera reunión (documento TWGMLS/2001/10).

contexto del problema que se pretende resolver con su aplicación. Así ocurre, en particular, con la relación entre la Parte A, obligatoria, y la Parte B, no obligatoria, del Código, relación que se explicará más adelante en la presente lista de comentarios (véase el comentario 6). Una de las consultas recibidas al respecto es la siguiente: ¿por qué no se ha aplicado al nuevo convenio el enfoque que a menudo (pero no siempre)⁶ se sigue en la formulación de instrumentos de la OIT, y que consiste en incluir las disposiciones obligatorias en un convenio internacional del trabajo y las disposiciones no obligatorias en una recomendación internacional del trabajo que complementa dicho convenio? La respuesta está relacionada con la dificultad básica de lograr que el nuevo convenio sea en general ratificable. En la actualidad, hay más de 60 convenios y recomendaciones en vigor sobre el trabajo marítimo, algunos de los cuales fueron adoptados ya en 1920; estos instrumentos contienen normas internacionales aplicables a prácticamente todos los aspectos del empleo a bordo de buques. Este conjunto de normas representa un progreso considerable en la protección de los trabajadores interesados y un avance para el sector marítimo en su conjunto. Sin embargo, a pesar del gran interés que los Miembros tienen aparentemente por estas materias, si se considera el gran número de instrumentos adoptados, el nivel de ratificación de muchos de los convenios es en realidad muy bajo⁷. Uno de los motivos que se ha indicado para explicar la falta de éxito en cuanto a la ratificación de determinados convenios es la pormenorización excesiva de algunas disposiciones de carácter obligatorio, lo que para algunos países plantea un obstáculo en cuanto a la ratificación, incluso en los casos en que los sistemas de protección de que disponen estos países en los ámbitos en cuestión son tan exigentes como los sistemas prescritos en los convenios por ratificar. Ahora bien, la relación entre la Parte A y Parte B del Código, y el trato especial reservado a la Parte B, cristalizan en realidad la aplicación, largo tiempo discutida y cuidadosamente equilibrada, del principio mencionado más arriba, a saber, ejercer flexibilidad con respecto a la aplicación e inflexibilidad con respecto a los derechos, para contribuir así a encontrar una solución a lo que de otra manera parecería un problema insoluble.

5. El proyecto recomendado es el resultado de un proceso de consultas intenso y prolongado, que ha precedido esta Conferencia Técnica Marítima Preparatoria. Desde 2001, el Grupo de Alto Nivel ha celebrado cuatro reuniones de una semana de duración para examinar las versiones anteriores del presente texto⁸. Estas reuniones han suscitado un gran interés de parte de los Miembros, que se cristalizó en la cuarta reunión, de enero de 2004, a la que asistieron 126 personas, entre ellas representantes de 45 gobiernos. Además, en este período se celebraron otras dos reuniones de una semana de duración de un Subgrupo de Alto Nivel, en las cuales un número casi tan importante de representantes analizaron los textos y propuestas. Este proceso de consulta fue complementado con intervenciones específicas de los gobiernos y los representantes de los armadores y de la gente de mar, quienes hicieron llegar comentarios por escrito sobre los distintos proyectos, comentarios

⁶ El reciente Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), es el ejemplo más destacado en lo que atañe a la inclusión (en el anexo III) de «procedimientos y prácticas recomendados» de carácter no obligatorio.

⁷ Véase el anexo I a la presente lista de comentarios, en el que se enumeran los convenios cuya revisión se ha propuesto y se indica su nivel de ratificación.

⁸ Primera reunión: Informe final, Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, documento TWGMLS/2001/10 (Ginebra: 2001); segunda reunión: Informe final, Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, documento TWGMLS/2002/13 (Ginebra: 2002); tercera reunión: Informe final, Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, documento TWGMLS/2003/10 (Ginebra: 2003); cuarta reunión: Informe final, Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, documento TWGMLS/2004/19 (Nantes, 2004).

que fueron examinados por la Oficina bajo la orientación de la Mesa del Grupo de Alto Nivel. En el presente proyecto recomendado de convenio se recogen las conclusiones a que se llegó a lo largo de este proceso de consulta, teniendo en cuenta el mandato de refundición de los convenios existentes, así como los objetivos generales que han de guiar la elaboración de un nuevo instrumento sobre el trabajo marítimo.

6. Tomando en consideración el extenso proceso de consulta en que se ha basado la elaboración del presente texto, el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, congregado en su cuarta reunión (enero de 2004), recomendó que la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria comenzara por prestar una atención prioritaria a las cuestiones que seguían sin resolver — por cuanto éstas requerían nuevas discusiones o tenían carácter controvertido —, en vez de reexaminar puntos que ya habían sido objeto de prolongados debates tripartitos y de acuerdos⁹. Las materias que deben ser discutidas con mayor profundidad por esta Conferencia figuran encerradas entre corchetes y subrayadas. A fin de facilitar el examen y discusión de los textos, la Mesa del Grupo de Alto Nivel recomendó el uso de dos tipos de paréntesis y otros signos indicativos para distinguir, por una parte, los puntos que se consideran controvertidos y, por otra parte, las materias que sólo hay que discutir y someter a decisión. Las materias controvertidas que figuran en el proyecto recomendado se han encerrado entre corchetes y señalado con subrayado continuo, es decir [xxxxx]. Las llaves y el subrayado discontinuo o punteado, es decir, {xxxxx}, se han utilizado para indicar propuestas que aún no se han discutido (independientemente de que sean o no controvertidas).
7. Se invita encarecidamente a los representantes de los gobiernos a que vengan a la Conferencia Preparatoria preparados para discutir los temas señalados entre corchetes, y a que tomen nota de los aspectos que, a su juicio, pudieran plantear dificultades significativas para el logro de lo que es un objetivo sin precedentes de la OIT, a saber, la ratificación mayoritaria de un convenio sobre el trabajo marítimo que incluya, en la medida de lo posible, el contenido esencial de todos los convenios internacionales del trabajo actualizados, los cuales, considerados individualmente, han logrado niveles de ratificación diversos y, a menudo, relativamente bajos.
8. En particular, se espera que los representantes podrán no sólo señalar los campos en que sus gobiernos tienen dificultades importantes respecto de algunas disposiciones específicas, sino también hasta dónde están dispuestos sus gobiernos a avanzar en aras de un acuerdo común, y que hagan sugerencias sobre la forma de lograr que las disposiciones en cuestión sean aceptables para sus gobiernos. Al respecto, es importante hacer notar que en la cuarta reunión del Grupo de Alto Nivel, los gobiernos aceptaron la posibilidad de que el nuevo convenio entrañase la necesidad de adaptar la legislación vigente en sus países; de otra forma, exigir que se mantenga el *status quo* a nivel nacional implicaría de hecho vaciar de sentido la finalidad del nuevo convenio.
9. Como se ha manifestado ya, una de las soluciones innovadoras que resultan necesarias para hacer realidad los objetivos de este instrumento tiene que ver con la estructura del futuro convenio. De conformidad con las orientaciones recibidas por la Oficina, el proyecto recomendado de convenio se divide en varias partes que, en conjunto, constituyen el instrumento. Así, el proyecto de convenio se reparte en tres partes diferenciadas pero interrelacionadas, a saber, los artículos, el Reglamento y el Código.
 - En los artículos y el Reglamento se establecen los derechos y principios fundamentales, así como las obligaciones básicas de los Miembros que ratifiquen el convenio. Los artículos y el Reglamento sólo pueden ser modificados por la

⁹ Véase la resolución adoptada en la cuarta reunión del Grupo de Alto Nivel, adjunta al informe TWGMLS/2004/19, citado en la nota 8.

Conferencia General, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo (véase el artículo XIV del proyecto de convenio).

- El Código contiene disposiciones detalladas para la aplicación del Reglamento, repartidas en una Parte A (normas obligatorias) y una Parte B (pautas no obligatorias). El Código puede ser enmendado con arreglo a un procedimiento simplificado que se establece en el artículo XV del proyecto de convenio, sujeto a una sola excepción (véase el párrafo 3 del Título 5 del proyecto de convenio). Habida cuenta de que el Código se refiere a la aplicación detallada, las enmiendas del mismo deben ajustarse al alcance general de los artículos y el Reglamento.

10. El Reglamento y el Código están organizados por temas generales, en cinco Títulos:

Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

Título 2: Condiciones de empleo

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

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

Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación

11. Estos Títulos se presentan con arreglo a un formato que puede calificarse de «vertical», el que tiene por fin facilitar las discusiones y el examen de los textos. Cada Título contiene grupos de disposiciones relativas a un principio o derecho en particular (o a una medida de control de la aplicación, en el caso del Título 5), al que se ha asignado un número de referencia. El primer grupo del Título 1, por ejemplo, consta de la regla 1.1, seguida de la norma A1.1 (tomada de la Parte A del Código), y de la pauta B1.1 (tomada de la Parte B del Código). Así, el lector puede tener inmediatamente en perspectiva el alcance general de la regla de que se trate y la obligación correspondiente. Los mandantes tal vez estimen conveniente determinar cuál ha de ser el enfoque que debería adoptarse para la redacción del proyecto de convenio que se presentará a la Conferencia Internacional del Trabajo (a saber, un enfoque «vertical» o el método más tradicional de corte «horizontal», con arreglo al cual se presentan todas las reglas en conjunto, seguidas por todas las disposiciones de la Parte A del Código, y por último, todas las disposiciones de la Parte B del Código, en conjunto).

12. La estructura del proyecto de convenio se ha concebido para facilitar el logro de tres objetivos principales:

- a) establecer (en los artículos y el Reglamento) un conjunto sólido de principios y derechos;
- b) permitir (por medio del Código) que los Miembros dispongan de un grado considerable de flexibilidad en cuanto a la forma de aplicar esos principios y derechos, y
- c) asegurar (por medio del Título 5) que la aplicación y el control de la aplicación de los principios y derechos se haga de manera apropiada.

13. Hay dos ámbitos principales que admiten flexibilidad en cuanto a la aplicación: uno de ellos se refiere a la posibilidad de que los Miembros — cuando sea necesario (véase el artículo VI, párrafo 3) — den efecto a los requisitos detallados de la Parte A del Código

recurriendo al principio de la equivalencia sustancial (como se define en el artículo VI, párrafo 4).

14. El segundo ámbito de flexibilidad en cuanto a la aplicación consiste en formular de manera más general los requisitos obligatorios contenidos en muchas de las disposiciones de la Parte A, dejando así un margen discrecional más amplio para decidir cuáles han de ser las medidas concretas que se adoptarán en el plano nacional. Para tales casos, se proponen orientaciones para la aplicación, contenidas en la Parte B del Código, no obligatoria. De esta forma, los Miembros ratificantes podrán determinar qué tipo de medidas podría esperarse de ellos en virtud de la obligación general correspondiente contenida en la Parte A (y también qué medidas no sería necesario adoptar).
15. Aun cuando los Miembros ratificantes no quedarían vinculados por las orientaciones contenidas en la Parte B, sí deberían — en virtud del párrafo 2 del artículo VI — prestar la debida atención al cumplimiento de sus responsabilidades en virtud de la Parte A del Código, según la forma prevista en la Parte B. Todo Miembro que, habiendo tomado debidamente en consideración las pautas pertinentes, decida adoptar disposiciones diferentes para dar cumplimiento a la norma de que se trate — disposiciones que garanticen al menos la misma protección que las medidas propuestas en las pautas —, tendrán libertad para hacerlo. Por otra parte, si los Miembros siguen las orientaciones previstas en la Parte B, podrán estar seguros, sin más consideraciones, de que las disposiciones que adopten serán apropiadas para dar cumplimiento a las responsabilidades correspondientes previstas en la Parte A. Este criterio será válido también para los órganos encargados de examinar la aplicación de las normas internacionales del trabajo, y en especial de los que tienen la responsabilidad de analizar los informes presentados por los Miembros ratificantes en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT.
16. Por consiguiente, desde el punto de vista jurídico existe la obligación de prestar «la debida atención» a las orientaciones no obligatorias contenidas en la Parte B del Código. Tal obligación queda establecida en el artículo VI del proyecto de convenio, que examinamos más en profundidad en el comentario 6. Con todo, cabe preguntarse cuáles son las consecuencias precisas que para los Miembros tendrá la ratificación del Convenio en lo que atañe al tratamiento que ha de darse a la Parte B del Código. Esta cuestión fue planteada por algunos mandantes y suscitó las siguientes respuestas, que fueron adoptadas oficialmente por el Grupo de Alto Nivel en su reunión de Nantes, celebrada en el año en curso:

Pregunta: ¿Es obligatoria la Parte B?

Respuesta: No.

Pregunta: ¿Pueden los Miembros ratificantes ignorar la Parte B?

Respuesta: No.

Pregunta: ¿Verificarán los inspectores del Estado del puerto la aplicación de la Parte B?

Respuesta: No.

Pregunta: ¿Tienen los Miembros ratificantes la obligación de seguir las orientaciones contenidas en la Parte B?

Respuesta: No, pero en el caso de que no sigan las orientaciones tal vez tengan que justificar — ante los órganos competentes de la Organización Internacional del Trabajo — la forma en que ha dado cumplimiento a las disposiciones obligatorias correspondientes del futuro convenio refundido.

Estos criterios deberán quedar claramente reflejados en el propio convenio o en la documentación conexas.

-
17. En el proyecto recomendado, los criterios antes citados han sido recogidos parcialmente en la nota explicativa del proyecto de convenio (véase el comentario 14, más adelante) y parcialmente en el cuerpo del propio instrumento (véase la regla 5.2.1, párrafo 3). Estos criterios también podrían señalarse específicamente a la atención de la Conferencia Internacional del Trabajo, con miras a su aprobación como parte de los trabajos preparatorios.

Comentarios sobre el preámbulo y los artículos

Comentario 1 (sobre el preámbulo)

Aun cuando los preámbulos a los convenios no son vinculantes para las partes, éstas expresan oficialmente en ellos sus intenciones. Así, en el preámbulo propuesto en este caso se manifiesta claramente la intención de que el nuevo convenio refundido debería, entre otras cosas, recoger los requisitos fundamentales que figuran, en particular, en los denominados «convenios fundamentales de la OIT» (segundo párrafo del preámbulo), dentro del marco jurídico general definido por el instrumento básico universal del sector marítimo, a saber, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho en el Mar (Convención UNCLOS), 1982 (séptimo párrafo). En particular, el preámbulo (octavo párrafo) se refiere al artículo 94 de dicha Convención, artículo que comienza estipulando que:

Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolen su pabellón ... En particular, todo Estado: ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque.

La cláusula que figura al final del octavo párrafo del preámbulo, «y que el artículo 217 establece las condiciones de ejecución» se ha puesto entre { } llaves a efectos de la discusión, habida cuenta de que se ha cuestionado la pertinencia del artículo 217 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, por cuanto dicho artículo se refiere a las obligaciones del Estado del pabellón en lo que atañe a prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por buques, y no a cuestiones sociales.

Comentario 2 (sobre el artículo I)

1. El primer artículo, que versa sobre las obligaciones generales, comienza (*párrafo 1*) con la expresión «Todo Miembro que ratifique el presente Convenio». De conformidad con la práctica habitual en la redacción de los convenios internacionales del trabajo, toda referencia ulterior en el Convenio a «todo miembro» o «cualquier Miembro», por ejemplo, se entenderá como una referencia a los Miembros que hayan ratificado el Convenio, a menos que el contexto requiera otra cosa.
2. El *párrafo 2* se refiere a «la aplicación y el control de la aplicación efectivos del Convenio». Un representante gubernamental manifestó su preocupación en cuanto a la inclusión de las palabras «y el control de la aplicación», cuyo sentido está a su juicio implícito en las palabras «la aplicación efectiva».

Comentario 3 (sobre el artículo II)

1. En el artículo II se establecen las definiciones generales (párrafo 1) de los términos o expresiones que figuran en distintas partes del Convenio, así como (en los párrafos 2 a 6) el ámbito de aplicación general del instrumento. La inclusión de las palabras «y a menos que otras disposiciones ... estipulen otra cosa», en el *párrafo 1*, dejan margen para que las definiciones generales puedan ser objeto de variantes específicas adecuadas a disposiciones particulares del Reglamento o del Código. No obstante, por lo que se refiere a los términos «gente de mar» o «marino», la definición general que figura en el apartado *f*) podría conservarse en todo el convenio, por cuanto las adaptaciones que resulten necesarias para categorías específicas de gente de mar (véase la última frase del punto 3, más adelante) podrían efectuarse restringiendo el ámbito de aplicación de las disposiciones de que se trate. Esto es permitido por el *párrafo 2* del artículo II.
2. El *apartado e*) del párrafo 1 propone una nueva definición (nueva con respecto a las versiones anteriores del proyecto de convenio), relativa a los «requisitos del presente Convenio». En las anteriores versiones del proyecto de convenio se hacía mención a menudo de las «normas del presente Convenio»; el Grupo de Alto Nivel fue consultado sobre el significado exacto de dicha frase. Por ende, en todo el texto del proyecto recomendado, el término «normas» se ha sustituido por el de «requisitos» a fin de evitar la confusión con las «normas» incluidas en la Parte A del Código. Además, la definición añadida también deja claramente establecido que este término sólo se refiere a las disposiciones obligatorias del convenio — a saber, las que figuran en los artículos, el Reglamento y la Parte A del Código — entre las que, no obstante, también se incluye el artículo VI, que exige que los Miembros den debida consideración al cumplimiento de sus responsabilidades en la forma prevista en la Parte B del Código (véase el punto 15 de los comentarios generales, más arriba).
3. La definición de «gente de mar» o «marino» (contenida en el *apartado f*) fue objeto de prolongadas discusiones durante la elaboración del proyecto de convenio. Aunque la actual definición, o variantes de la misma, figura en muchos convenios internacionales del trabajo ¹⁰, como los Convenios núms. 164, 166, 178 y 179 ¹¹ y, más recientemente, el Convenio núm. 185, se tiene hoy una mejor comprensión de la diversidad de personas que son empleadas en la navegación marítima en puestos que tradicionalmente no se consideraban parte de la fuerza de trabajo del sector marítimo o amparados por los convenios del trabajo marítimo. El contenido de muchos convenios sobre el trabajo marítimo trata primordialmente de la situación de empleo del personal que interviene de cualquier manera en el funcionamiento de los buques, es decir, la «tripulación». En la mayor parte de los casos, la tripulación es contratada directa o indirectamente por el armador (en su concepto más amplio). No obstante, hay una cierta proporción de personas que trabajan a bordo de buques, especialmente de pasajeros, que no quedan comprendidas

¹⁰ El Convenio núm. 147 no aborda esta cuestión. Véase también un documento preparado por la Oficina para la segunda reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, titulado *Definiciones y disposiciones relativas al ámbito de aplicación contenidas en los instrumentos de la OIT sobre el trabajo marítimo y textos afines*, documento TWGMLS/2002/4 (Ginebra, 2002).

¹¹ En algunos convenios, la definición de «gente de mar» incluye a todas las personas que trabajan o están empleadas a bordo con cualquier cargo. En otras, la cuestión de la definición se confía a la legislación nacional (es decir, «gente de mar» o «marino» puede ser «toda persona que la legislación nacional o los convenios colectivos califiquen como tal» (artículo 2, *d*) del Convenio núm. 180). El Convenio núm. 178 prevé además la celebración de consultas con los interlocutores sociales en caso de que haya dudas en cuanto a si una persona debe considerarse como gente de mar (véase el artículo II, párrafo 3, del proyecto recomendado).

en esta categoría (como los esteticistas, instructores deportivos y animadores). La situación en el empleo y la protección laboral de estos trabajadores del sector marítimo son menos claras. Dejar exclusivamente en manos de la legislación nacional la cuestión de determinar qué trabajadores están protegidos por un convenio plantea una dificultad, a saber, que podría perpetuarse así una situación de desigualdad en la fuerza de trabajo marítima mundial por lo que se refiere a la aplicación de las normas internacionales. Cabe esperar que las inquietudes en cuanto a asegurar un trabajo decente a todas las personas que tienen un empleo a bordo de buques puedan disiparse en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1, f), que ha de considerarse conjuntamente con el párrafo 3 (véase más adelante); estas disposiciones admiten un cierto grado de flexibilidad a nivel nacional, y de otras con referencias específicas adaptadas a aspectos particulares tratados en las partes más técnicas del proyecto de convenio, cada vez que el contexto así lo exija.

4. La definición de «armador», que figura en el *apartado j)* del *párrafo 1*, está basada en la definición contenida en el Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179). Es similar a la definición de «compañía» adoptada por la Organización Marítima Internacional en el marco de las disposiciones sobre la gestión internacional de la seguridad (IGS), contenidas en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (Convenio SOLAS). En esta definición se recoge el principio según el cual los armadores son los empleadores responsables, en virtud del Convenio, de toda la gente de mar a bordo de sus buques, sin perjuicio del derecho de los armadores a reclamar el reembolso de gastos a otras partes que puedan tener responsabilidad con respecto al empleo de determinada gente de mar. Este derecho queda expresamente establecido en la norma A2.5 (párrafo 4) sobre repatriación.
5. Por lo que se refiere al ámbito de aplicación del proyecto de convenio, como se ha señalado antes en relación a la definición de carácter incluyente de los términos «gente de mar» o «marino», el *párrafo 3* dará facultad a los gobiernos para excluir a algunas categorías de personas del ámbito del Convenio en los casos en que su inclusión como «gente de mar» pudiera ser totalmente inadecuada. Tal decisión quedará sujeta a la celebración de consultas tripartitas con respecto a la categoría específica que se prevea excluir.
6. El *apartado a)* del *párrafo 4* del artículo II figura entre corchetes [], por considerarse que tal vez requiera una atención especial. En efecto, la fijación de valores límites para el arqueo de los buques en el presente proyecto de convenio, y su eventual adopción, es una materia importante. Cabe notar que toda decisión al respecto deberá tomar en consideración el hecho de que las propuestas orientadas a limitar la aplicación del convenio a categorías determinadas de buques también se presentan en el Título 3, que contienen los requisitos en relación con el alojamiento de la gente de mar a bordo de los buques. Muchos de estos requisitos se refieren al diseño del casco y a otros aspectos del diseño estructural de los buques ya construidos. Por lo que se refiere al Título 3, todavía no se ha adoptado una decisión en cuanto a si la limitación debería basarse en el tonelaje, respecto del cual se propone en la actualidad la cláusula «[buques de menos de 3.000 toneladas de arqueo bruto]», o en el concepto de «[buques más pequeños]», si bien hay acuerdo en que no todos los requisitos contenidos en el Título 3 deberían aplicarse a todos los buques. El Título 3 propone además otras disposiciones relacionadas con el ámbito de aplicación (regla 3.1, párrafos 3 y 4), que se refieren a la aplicación de los requisitos a buques ya construidos cuando el convenio entre en vigor para el Miembro de que se trate. Además, se propone que algunos requisitos no sean aplicables a una categoría específica de buques (buques de pasajeros). Por consiguiente, toda decisión que se adopte al respecto debería incluir una cláusula relativa al pleno alcance de los requisitos contenidos en el proyecto de convenio. Valga hacer notar que muchos convenios, como, por ejemplo, el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), y el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180), no prevén

límites en cuanto al tonelaje; en cambio, otros instrumentos, como, por ejemplo los Convenios núms. 92, 71 y 133, sí contienen algunas limitaciones basadas en el tonelaje. Con ocasión de la tercera reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, un Subgrupo de trabajo recomendó que, de conformidad con la práctica que sigue observándose en otros convenios marítimos, se utilizase la expresión «arqueo bruto», y que toda referencia a este concepto incluida en el proyecto de convenio debería interpretarse según la definición de «arqueo bruto» contenida en el artículo II, párrafo 1, apartado c)¹².

7. El *apartado b)* del *párrafo 4* excluye del ámbito del proyecto de convenio a los buques dedicados a la pesca (y por ende a los pescadores). Está exclusión concuerda con el punto de vista del Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo¹³ en el sentido de que, si bien en muchos de los convenios sobre trabajo marítimo existentes se alienta expresamente a los Miembros a aplicar sus disposiciones a los buques y al personal ocupados en la pesca comercial, en el nuevo convenio sobre trabajo marítimo no se debería tratar de abordar también las necesidades y preocupaciones muy diversas del sector pesquero. En consecuencia, la Conferencia Internacional del Trabajo está considerando la adopción de un nuevo convenio y una nueva recomendación que reúnan las normas internacionales vigentes para el trabajo en el sector de la pesca, que permitiría asegurar una protección adaptada específicamente a las necesidades de dicho sector. Por cierto, ello no excluye que los Miembros otorguen a los pescadores de sus respectivos países las garantías de otros instrumentos de protección adicional.
8. El Grupo de Alto Nivel no llegó a un acuerdo en cuanto a si las plataformas petroleras y de perforación deberían quedar ya sea totalmente excluidas del ámbito del convenio o excluidas únicamente cuando las plataformas no estén navegando. Para señalar tales opciones, se han utilizado los corchetes [] en el artículo II, apartado *d)* del párrafo 4.
9. Otra cuestión importante es la que se refiere al tráfico local, el cabotaje y los servicios costeros. En el Grupo de Alto Nivel, los representantes de los armadores consideraron que estos servicios deberían quedar fuera del ámbito del convenio. Por su parte, los representantes de la gente de mar no aceptaron dicha exclusión, pero reconocieron que las situaciones particulares podrían discutirse según las necesidades de cada caso. En cuanto a los representantes de los gobiernos, éstos consideraron que, en general, debería incluirse a toda la gente de mar, pero que también debía dejarse un cierto margen de flexibilidad para que cada Miembro decidiera, previa celebración de consultas tripartitas, si excluía o no a los buques utilizados en el tráfico de cabotaje. En el *párrafo 6* del artículo II se trata de ofrecer una solución intermedia, que garantice el respeto de los derechos fundamentales y permita al mismo tiempo un grado de flexibilidad en lo que atañe a la aplicación estricta de las normas y del sistema de certificación concebido para dar efecto a estos derechos. Para indicar la existencia de distintos puntos de vista, el texto del párrafo 6 figura entre corchetes [].
10. Al interior del párrafo 6 también se han incluido corchetes [] para encerrar el texto que se refiere a la celebración de consultas. Se trata de propuestas formuladas por la gente de mar en la tercera reunión del Grupo de Alto Nivel. En dicha oportunidad, el Consejero Jurídico

¹² Informe final, documento TWGMLS/2003/10, anexo 1, citado en la nota 8.

¹³ En su 283.^a reunión (marzo de 2002), el Consejo de Administración decidió incluir en el orden del día de la 92.^a reunión (junio de 2004) de la Conferencia Internacional del Trabajo un punto relativo a la adopción de una norma general (un convenio complementado por una recomendación) sobre el trabajo en el sector pesquero.

había ofrecido una opinión sobre la diferencia de significado entre las expresiones «en consulta» y «previa consulta» o «tras la consulta»¹⁴.

11. Asimismo, se habían planteado algunas preocupaciones en cuanto a la inclusión en el artículo II, párrafo 6, de una referencia al artículo IV, por cuanto dicha inclusión parecía determinar la aplicabilidad de todo el convenio; sin embargo, la referencia incluida en el artículo II no tenía por objeto el artículo IV en sí, sino los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar tratados en dicho artículo, los cuales son abordados sólo en los párrafos 1 a 4 del artículo IV. En el nuevo texto se ha insertado una frase para dejar claramente establecido este aspecto. En otras palabras, todo Miembro que establezca tales exclusiones deberá garantizar que en la legislación nacional queden protegidos los derechos fundamentales que se mencionan en los primeros cuatro párrafos, pero no tendrá que aplicarse a la gente de mar comprendida en la exclusión las disposiciones detalladas por los «requisitos del presente convenio», mencionados en el párrafo 5 del artículo IV.
12. El *párrafo 7* es una disposición habitual en los convenios internacionales del trabajo.

Comentario 4 (sobre los artículos III y IV)

1. En estos dos artículos se establecen los derechos y principios fundamentales, así como los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar, en consonancia con el Programa de Trabajo Decente. Para el artículo III se han preparado dos versiones alternativas (que figuran entre corchetes []). La primera reproduce la versión original contenida en versiones anteriores del proyecto. Con respecto de dicha versión, varios participantes en el Grupo de Alto Nivel manifestaron que, a su juicio, esta disposición debía figurar en el preámbulo y no en el cuerpo del convenio. No obstante, dos de esos derechos fundamentales (los que se señalan en los apartados *a*) y *c*) del artículo III) están expresamente comprendidos en el cuerpo del más importante de los convenios de la OIT en vigor, a saber, el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). En efecto, además de postular algunos derechos en el empleo y derechos sociales básicos (lo que ha quedado reflejado en el artículo IV propuesto), el Convenio núm. 147 y su Protocolo de 1996 se refieren en sus anexos a tres de los Convenios fundamentales del trabajo (núms. 87, 98 y 138), así como a otros convenios sobre trabajo marítimo, y exige que todo Miembro que ratifique el Convenio núm. 147 verifique «que las disposiciones de dicha 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». En ambas versiones del artículo III se ha tratado de plasmar una obligación análoga muy general, que abarque los derechos fundamentales en sí, pero no las disposiciones de los convenios en que se recogen estos derechos. La mención en el artículo III a la *Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo* se incluyó en la versión original por cuanto la Declaración fue adoptada sin discrepancia alguna por la Conferencia Internacional del Trabajo, en 1998. En la segunda versión del artículo III, dicha mención se trasladaría al preámbulo, ya que muchos mandantes consideran que la Declaración, que tiene carácter promocional, no debería ser citada en disposiciones jurídicas vinculantes.
2. La segunda versión alternativa surgió de las consultas celebradas por la Oficina — dando su curso a una sugerencia del Grupo de Alto Nivel reunido en Nantes — con los gobiernos que habían manifestado un interés particular en el artículo III, así como con representantes de la gente de mar y de los armadores. En la medida en que esta versión trata de tomar en cuenta las opiniones muy diversas de las distintas partes consultadas, el resultado no ha

¹⁴ Véase el documento TWGMLS/2003/10, párrafo 311.

sido aprobado por éstas; tampoco se sabe en qué medida podrían aceptar algunos elementos del texto propuesto, a fin de encontrar una fórmula de compromiso. En todo caso, todas las partes interesadas (con la excepción de un gobierno, que manifestó reservas con respecto al párrafo 2) indicaron que la segunda redacción alternativa del artículo III constituía una buena base para las discusiones en el marco de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, en la perspectiva de encontrar una fórmula satisfactoria para todos. En dicha Conferencia, se pedirá a los participantes que decidan cuál de las dos alternativas debería adoptarse como propuesta para la discusión.

3. El *párrafo 1* de la segunda redacción alternativa del artículo III tendría por objeto lograr que se reconozca la importancia general de los derechos fundamentales, dejando claramente establecido que estos derechos no formarían parte de los «compromisos» mismos que los Miembros ratificantes asumirían en virtud del futuro convenio; el no respeto de tales derechos en el contexto de estos requisitos se consideraría como un obstáculo a la aplicación efectiva del convenio y podría ser objeto de comentarios, por ejemplo, en el marco de los procedimientos de control de la OIT.
4. El *párrafo 2* de la segunda alternativa sigue en alguna medida el enfoque del apartado *a)* del artículo 2 del Convenio núm. 147, mencionado en el punto 1, más arriba, ya que estipula que los Miembros que no hubieran ratificado los convenios fundamentales tendrían que velar por que las disposiciones de su legislación fuesen «sustancialmente equivalentes» a las del convenio. Ahora bien, este párrafo 2 se aplicaría a los ocho convenios fundamentales (que figuran en la lista incluida al comienzo del preámbulo del proyecto recomendado), y no sólo a los tres convenios señalados en el Convenio núm. 147. Por otra parte, la introducción (por medio de formulaciones sustancialmente equivalentes) de las disposiciones de otros convenios — los que parece lógico, en el sentido de que el respeto de los principios y derechos fundamentales plasmados en dichos convenios fundamentales ha sido reconocido como condición esencial para el ejercicio efectivo de los derechos laborales en general — fue severamente criticada por uno de los gobiernos consultados, el que temía que esta introducción modificara en parte la naturaleza del convenio refundido.
5. El *artículo IV* exige que cada Miembro ratificante asegure condiciones de trabajo decente. El *párrafo 5* establece claramente que «los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar» enunciados en los *párrafos 1 a 4* del mismo artículo, han de ejercerse plenamente, no de forma abstracta sino, más bien, «de conformidad con los requisitos del presente Convenio», es decir, en armonía con las disposiciones pertinentes contenidas en los artículos, el Reglamento y la Parte A del Código (véase el comentario 3, punto 2, más arriba).

Comentario 5 (sobre el artículo V)

1. El artículo V constituye el fundamento jurídico de las disposiciones sobre aplicación y control de la aplicación contenidas en el Título 5 del proyecto de convenio. Las obligaciones correspondientes figuran de manera implícita en instrumentos como el Convenio núm. 147 y el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178).
2. Los *párrafos 2 y 6* tienen por objeto alentar a los Miembros a que ejerzan de manera eficaz su jurisdicción, adoptando a tal efecto un enfoque sistemático en materia de aplicación y control de la aplicación de las normas jurídicas.

-
3. El *párrafo 4* constituye una base para fundamentar las inspecciones a cargo de los Estados del puerto, las que contribuyen a asegurar el cumplimiento de los requisitos del convenio por lo que se refiere a las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques.
 4. El *párrafo 5* se refiere esencialmente a las responsabilidades complementarias de los Estados Miembros de los que procede la fuerza de trabajo de la industria marítima mundial. Este párrafo exige que los Miembros ejerzan «una jurisdicción y un control efectivos» sobre los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, en el supuesto de que los haya en su territorio. Esta disposición sienta las bases para el establecimiento de un sistema de licencias y, en el supuesto de que haya acuerdo al respecto, de un sistema de certificación para los servicios privados de contratación y colocación, propuesto en el Título 1 del convenio (véase el comentario 18, más adelante).
 5. El *párrafo 6* establece simplemente un requisito en el sentido de que, para aplicar su legislación se espera que los Miembros dispongan de un dispositivo suficiente de sanciones u otras medidas correctivas que les permitan prevenir infracciones, incluso fuera de su territorio (situación que se da con frecuencia en el marco de la navegación marítima internacional). Por ejemplo, si un buque que enarbola la bandera de un Miembro determinado infringe un requisito, y si dicha infracción se produce fuera del territorio de dicho Miembro, éste deberá adoptar, de todas maneras, medidas con respecto al buque o al armador. Esta última idea se ha encerrado entre corchetes [], habida cuenta de que los representantes gubernamentales abrigan algunas dudas en cuanto a la naturaleza de su responsabilidad al respecto. En esta disposición no se han especificado ni el nivel ni la naturaleza de las sanciones o de las medidas correctivas correspondientes a las distintas infracciones que se especifican en esta disposición. Sólo se ha postulado el principio general de que tales sanciones y medidas deben establecerse y de que éstas han de ser adecuadas para desalentar las infracciones a las normas. Valga señalar que, a juicio de algunos mandantes, el contenido de este párrafo debería quedar comprendido en el marco de la responsabilidad del Estado de abanderamiento. Ahora bien, pueden darse casos, por ejemplo, de infracciones a la legislación por un marino y por un servicio de colocación y contratación, que se produzcan fuera del territorio del Miembro donde está implantado dicho servicio. Puede ocurrir a veces que, en virtud del principio de territorialidad observado por algunos países en cuanto a la aplicación de la legislación nacional, tales infracciones no sean sancionadas.
 6. En el *párrafo 7* se establece el principio de «trato no más favorable» aprobado por el Grupo de Alto Nivel. Este principio podría servir de incentivo a la ratificación del convenio y contribuir a asegurar condiciones equitativas por lo que se refiere a los derechos en el empleo.

Comentario 6 (sobre el artículo VI)

1. En el artículo VI se introducen dos importantes innovaciones en lo que atañe a los convenios internacionales del trabajo. Una se refiere a la estructura del futuro nuevo convenio, que ya se ha descrito en los comentarios generales con que se inicia esta Lista de comentarios, en los puntos 9 a 17. Los *párrafos 1 y 2* de este artículo definen la relación jurídica entre las partes o niveles del nuevo convenio, conforme a lo acordado por el Grupo de Alto Nivel. Los artículos constituyen el primer nivel del convenio; los derechos y obligaciones se pormenorizan en el Reglamento, de carácter vinculante (Títulos 1 a 5; segundo nivel). Cada regla se lleva a la práctica a través de una combinación de normas obligatorias (Código, Parte A, tercer nivel) y de pautas (Código, Parte B, cuarto nivel). La otra innovación contenida en el artículo VI se refiere a la flexibilidad de aplicación, introducida para ayudar a alcanzar el objetivo de que el convenio sea ratificado en gran

escala, sin que por ello se reste fuerza a las normas contenidas en el mismo, como se explica al final del apartado *c*) del punto 3 de los comentarios generales.

2. El *párrafo 2* prevé una interacción con el Código del convenio, en virtud del cual los Miembros han de prestar «debida consideración» al cumplimiento de sus responsabilidades determinadas en la Parte A del Código, lo que harán «en la forma prevista en la Parte B del Código». Esta disposición allanó el camino para transferir una buena parte de las disposiciones detalladas que se han extraído de los actuales convenios, pasándolas de las normas en la Parte A hacia las pautas de la Parte B del Código. Para facilitar la tarea de los Miembros, al texto del convenio se ha adjuntado una «nota explicativa», que figura después de los artículos del instrumento (véase el comentario 14, más adelante). En dicha nota explicativa (párrafos 9 y 10) se recoge la opinión del Consejero Jurídico de la OIT sobre este tema, presentada al Grupo de Alto Nivel en su tercera reunión¹⁵, se precisa el contexto general de la Parte B y se propone un ejemplo de la interacción entre la Parte B y la Parte A. Todo indica que la mejor opción para tratar esta cuestión es la inclusión de una explicación, y no de un texto jurídico.
3. En los párrafos 3 y 4 se expone otro de los principales elementos de flexibilidad que podrían introducirse en el convenio. En lo que atañe a la aplicación de los requisitos del convenio a nivel nacional, el *párrafo 3* se refiere al concepto de «equivalencia sustancial», posibilidad que ya figuraba en el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). Al parecer, también se necesitaba disponer de algún medio objetivo para garantizar a otros actores la aplicación adecuada de las medidas (independientemente de su forma de adopción: leyes, reglamentos, convenios colectivos, códigos u otro tipo de instrumentos), y también parecía necesario facilitar orientaciones a los funcionarios del Estado del puerto. Para el *párrafo 4* se han preparado dos versiones alternativas, que figuran entre corchetes []. Este párrafo propone una definición general del concepto de equivalencia sustancial, que en la primera alternativa está basada en el análisis realizado por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones en su *Estudio general* de 1990 sobre el Convenio núm. 147¹⁶, que se ha utilizado con la aprobación del Grupo de Alto Nivel. La Comisión de Expertos había manifestado claramente que la aplicación misma del concepto podría depender a menudo de la disposición específica de que se tratase; por consiguiente, el párrafo 4 admite la posibilidad de que en el Código se den otras instrucciones (ya sea en su Parte A, obligatoria, o como orientaciones en la Parte B) con respecto a determinadas disposiciones del convenio. Se propone que el concepto de equivalencia sustancial no se aplique al Título 5 (véase más adelante el punto 6 del comentario 35).
4. La segunda versión alternativa para el párrafo 4 del artículo VI surgió de las consultas mencionadas en el comentario 4, más arriba. Las partes interesadas que se consultaron consideraron que esta formulación constituía una mejor base para la discusión. Su redacción se distingue de la primera en dos aspectos principales: en primer lugar, se exige que cada Miembro ratificante «verifique» que su legislación u otras medidas que haya adoptado para cumplir sus obligaciones sean sustancialmente equivalentes a los requisitos de la Parte A del Código. Esta formulación ha sido criticada por uno de los gobiernos consultados, por considerar que introduce un elemento de subjetividad que podría poner en entredicho las «condiciones equitativas» y plantear dificultades para el control por el Estado rector del puerto, habida cuenta de la necesidad de contar con obligaciones claras o de un sistema internacional capaz de fijar normas claras. El verbo «verificar» fue utilizado

¹⁵ La opinión del Consejero Jurídico figura en el anexo del informe de la tercera reunión, documento TWGMLS/2003/10, citado en la nota 8, más arriba.

¹⁶ OIT: *Normas del trabajo en los buques mercantes*, Conferencia Internacional del Trabajo, 77.ª reunión, Ginebra, 1990, párrafos 65 a 79.

ya en el Convenio núm. 147. Aun cuando tal formulación deja cierto margen discrecional a los legisladores del Estado de abanderamiento, dichas facultades discrecionales deben ejercerse razonablemente, en virtud de la norma básica de la buena fe que rige en el derecho de tratados. La otra diferencia importante con respecto a la primera alternativa se refiere a que la definición de «equivalencia sustancial» contenida en los párrafos *a)* y *b)* es algo menos estricta que la definición que se basa en el análisis de las disposiciones pertinentes del Convenio núm. 147, efectuado por la Comisión de Expertos (véase el punto 3, más arriba). Pero también es algo más compleja que la explicación aportada por el Consejero Jurídico de la OIT con oportunidad de la adopción del Convenio núm. 147, en la que se refirió esencialmente al logro del objeto o finalidad general de los convenios. Lo esencial de la opinión del Consejero Jurídico quedó recogido en un considerando contenido en el instrumento de ratificación de dicho Convenio por un Miembro.

5. Valga destacar que la definición contenida en el párrafo 4 del artículo VI se aplicaría sólo «a efectos del párrafo 3» (es decir, en lo que atañe a las disposiciones de la Parte A del Código), y sólo en el contexto «del presente convenio». Por consiguiente, no se trata de afectar el significado que podría darse a la expresión «sustancialmente equivalente» en otros Convenios de la OIT (núms. 147 y 185). A juicio de un gobierno consultado, esto debería indicarse expresamente en el párrafo.

Comentario 7 (sobre el artículo VII)

Este artículo fue propuesto por los representantes de la gente de mar en la tercera reunión del Grupo de Alto Nivel, con el fin de prever las situaciones en las que, en una jurisdicción determinada, tal vez no haya organizaciones representativas de los armadores o de la gente de mar para celebrar las consultas del caso (conforme se requiere en varias disposiciones). La propuesta se formuló inicialmente en relación con el debate sobre las exenciones previstas en el artículo II para la navegación de cabotaje (véase el comentario 3, punto 9). Sin embargo, dicha disposición dejaba la impresión de generar una obligación más amplia, en el sentido de celebrar consultas tripartitas, obligación que es tratada en distintas partes del convenio y que, por consiguiente, se ha tomado en consideración en un artículo separado. Se han utilizado corchetes [] para encerrar el artículo e indicar así que no hubo acuerdo con respecto a la inclusión de esta disposición en el convenio.

Comentario 8 (sobre el artículo VIII)

1. Las «cláusulas finales» que figuran en los artículos VIII a XII y en el artículo XVI se basan en las disposiciones incluidas habitualmente en los convenios internacionales del trabajo, en este caso referidas en particular al Convenio núm. 147. Ahora bien, a diferencia de lo dispuesto en el artículo 5 de dicho Convenio, en el presente proyecto no figuran condiciones previas para los Miembros que se propongan ratificar el nuevo convenio.
2. Todavía queda por discutir la cuestión de la cantidad y la ponderación de las ratificaciones necesarias para la entrada en vigor del instrumento, cuestión prevista en el *párrafo* 3 del artículo VIII. En el presente proyecto recomendado se han incluido dos propuestas, encerradas entre llaves { } únicamente a efectos de la discusión. La fórmula de diez Miembros que posean en conjunto el 25 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial se utiliza en el Convenio núm. 147. La fórmula de 25 Miembros y 50 por ciento del arqueo bruto de la flota mundial figura en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974. Entre otras opciones figuran el Protocolo 15/50 del Convenio SOLAS 1988 y una cláusula incluida en el Convenio núm. 180 de la OIT (1996) (que requiere las ratificaciones de «cinco Estados Miembros, tres de los cuales deberán tener cada uno una flota mercante de por lo menos un millón de

g.t.». Un representante gubernamental en el Subgrupo sostuvo que la fórmula del Convenio SOLAS de 1974 era la correcta, habida cuenta de que se había propuesto incluir en el convenio una cláusula de «trato no más favorable» (véase el párrafo 7 del artículo V); a su juicio, dicha cláusula se justificaría únicamente si fuese aceptada por un número de Miembros que en conjunto poseyesen al menos la mitad del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

3. También hubo una propuesta en el sentido de considerar la posibilidad de incluir en los requisitos de entrada en vigor una cláusula relativa al número de marinos de los Miembros ratificantes. También es importante tomar nota de que en el texto recomendado se propone que, para cada Miembro que ratifique el Convenio, éste entre en vigor al cabo de un período de 12 meses a contar de la fecha de la ratificación. Esta cláusula podría revestir interés por lo que se refiere a los ajustes que se han de incorporar en los sistemas nacionales y en relación a la construcción de buques. Asimismo, los Miembros deberían ser conscientes de que toda decisión sobre la cuestión de los niveles de ratificación deberá tener en cuenta las consideraciones enunciadas en el comentario 10 sobre el artículo X, más adelante.

Comentario 9 (sobre el artículo IX)

Esta disposición tipo, relativa al procedimiento de denuncia, figura en todos los convenios de la OIT. Se trata de una práctica tradicional que tiene por efecto fijar el período — siempre de la misma duración — durante el cual cada Miembro ratificante puede denunciar el instrumento, independientemente de la fecha en que el convenio de que se trate haya entrado en vigor para dicho Miembro.

Comentario 10 (sobre el artículo X)

1. En el *artículo X*, cuyo contenido está encerrado entre llaves { }, figura la lista de los convenios que serán revisados por el nuevo instrumento. El número de ratificaciones actual de los convenios incluidos en esta lista se indica en el anexo I de la presente Lista de comentarios. En el documento *Consideraciones acerca del artículo IX del primer proyecto de convenio refundido*¹⁷, que se presentó al Grupo de Alto Nivel en su cuarta reunión, se daba cuenta de una discusión pormenorizada del proceso de revisión de los convenios, una vez entrado en vigor el futuro convenio. En dicho documento se indicaba que, mientras el convenio refundido no fuese ratificado por todos los Estados que hubieran ratificado los actuales convenios sobre el trabajo marítimo, iba a ser necesaria una coexistencia en distintos grados (en función de los niveles de ratificación) entre las obligaciones establecidas por el nuevo instrumento y las obligaciones previstas en los actuales convenios internacionales sobre el trabajo marítimo.
2. Esto plantea algunas cuestiones y opciones que los Miembros han de considerar. Un aspecto se refiere a qué ocurrirá con las obligaciones individuales de los Miembros en virtud de los actuales convenios sobre el trabajo marítimo cuando ratifiquen el nuevo convenio: ¿implicaría esta ratificación la denuncia automática de los convenios revisados por el nuevo convenio? La segunda cuestión se refiere a un tema de política más amplio, a saber, si todos los convenios revisados por el nuevo convenio deberían quedar cerrados a nuevas ratificaciones tan pronto como se adopte el nuevo convenio. Si los actuales convenios quedasen cerrados de esta manera, los Miembros que fuesen parte en un

¹⁷ Incluido en el documento TWGMLS/2004/3, subtítulo en inglés *Effect on revised Conventions*; el artículo IX a que se refiere dicho documento se ha convertido ahora en el artículo X del presente proyecto.

convenio revisado por el nuevo convenio permanecerían obligados por el primero hasta que ratificasen el nuevo convenio o denunciasen el convenio actual; en todo caso, ningún Miembro podría ratificar los convenios revisados. Es decir, deberían optar por adherirse al nuevo convenio o mantenerse fuera de los actuales sistemas de protección.

3. En el marco del derecho internacional de tratados, no hay mecanismos fáciles para eliminar los convenios multilaterales vigentes¹⁸, ni de reemplazarlos por nuevos instrumentos, a menos que en los propios convenios originales se prevean los mecanismos pertinentes. De hecho, los convenios internacionales del trabajo adoptados desde 1930¹⁹ contienen un artículo que abre la posibilidad de que un futuro «convenio revisor» anule la mayoría de los efectos de los convenios que revise (pero sin eliminar los convenios mismos). Este tipo de artículo suele tener la siguiente redacción²⁰:
 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 contenidas en el artículo 19, 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.*
 2. *Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.*
4. Los apartados *a)* y *b)* del párrafo 1 de este artículo ofrecen, pues, dos opciones que permiten resolver los problemas de coexistencia mencionados más arriba, las cuales se aplicarán «a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario». El apartado *a)* evita el problema de que un Miembro ratificante quede vinculado por obligaciones similares contenidas en otros convenios: la solución consiste en que una vez que entren en vigor las nuevas obligaciones, las anteriores quedarán extinguidas. El apartado *b)* cierra el convenio anterior a nuevas ratificaciones: una vez que el nuevo convenio entra en vigor, el anterior queda limitado a los Miembros que ya lo han ratificado (seguirá vigente para ellos hasta que lo denuncien).
5. Si el nuevo convenio refundido no contiene «disposiciones en contrario» con respecto al apartado *a)* citado más arriba, su entrada en vigor implicará que todo Miembro que haya ratificado el instrumento o lo ratifique ulteriormente habrá denunciado en la práctica todo

¹⁸ Cuando entre en vigor una enmienda de la Constitución de la OIT adoptada en 1996, la Conferencia Internacional del Trabajo tendrá autoridad para derogar, en determinadas circunstancias, los convenios internacionales del trabajo obsoletos.

¹⁹ Los primeros convenios sobre el trabajo marítimo adoptados después de 1930 fueron el Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53), el Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55), y el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58), todos los cuales entraron en vigor en 1939. Por cierto, las propuestas que se analizan en el presente documento no podrán aplicarse a la eliminación de los convenios sobre el trabajo marítimo adoptados antes de 1930. Dichos instrumentos deberán ser denunciados expresamente por los Miembros que aún son parte en ellos, de conformidad con las disposiciones contenidas en cada instrumento con respecto a su denuncia. No obstante, la mayoría de las disposiciones de dichos convenios, cuando no todas, habrán quedado obsoletas habida cuenta del principio de la aplicación de tratados sucesivos que se refieren a una misma materia, como se dispone en el artículo 30 de la Convención de Viena sobre el Derecho de Tratados, de 1969.

²⁰ Convenio núm. 180, artículo 23.

convenio adoptado después de 1930 que el Miembro haya ratificado y que figure en la lista de convenios revisados incluida en el artículo X del nuevo convenio. Al respecto, la Oficina sólo ve una desventaja, que al parecer está compensada por la ventaja consistente en evitar que los Miembros ratificantes se encuentren con obligaciones repetidas (y, a veces, eventualmente contradictorias). La desventaja a que nos referimos es que los Miembros ratificantes dejan de ser parte en los convenios anteriores, es decir, no podrán beneficiarse de las disposiciones contenidas en los convenios que establecen obligaciones a favor de los Miembros que han ratificado el mismo convenio. En realidad, hay al parecer sólo dos convenios que establecen obligaciones a favor de otros Miembros ratificantes, a saber, los Convenios núms. 108 y 185, relativos a los documentos de identidad de la gente de mar, y es probable que estos instrumentos queden al margen del proceso de revisión. Todo Miembro que deje de ser parte en un convenio revisado no podrá tampoco presentar quejas con arreglo al artículo 26 de la Constitución de la OIT sobre la no observancia de dicho convenio por otra parte en el mismo. No obstante, el Miembro conservará la capacidad de iniciar el procedimiento previsto en el artículo 26, por medio del Consejo de Administración de la OIT ²¹.

6. La respuesta a la segunda cuestión, en relación a si un convenio existente debería quedar cerrado a nuevas ratificaciones, tal vez dependa de la decisión que se tome con respecto al artículo VIII sobre el número de ratificaciones y otros requisitos relativos a la entrada en vigor del nuevo convenio. Al respecto, hay que tener presente el objetivo general de lograr una cobertura universal y coherente en el sistema normativo del trabajo marítimo, a fin de garantizar el derecho de la gente de mar a un trabajo decente. En el supuesto de que para la entrada en vigor del nuevo convenio se exija su ratificación por un número importante de naciones marítimas, entonces se justificaría fácilmente el cierre inmediato a ratificación de los convenios existentes (como se estipula en el apartado *b*) del ejemplo antes citado). Esto podría estimular a los demás países marítimos de la OIT a ratificar el nuevo convenio, evitándose la ratificación ulterior de los convenios revisados, después de que entre en vigor el nuevo convenio. Sin embargo, en el supuesto de que se exija un número relativamente bajo de ratificaciones para la entrada en vigor del nuevo convenio, se correría el riesgo de que los Miembros que no tengan la capacidad de asumir la totalidad de los compromisos previstos por el nuevo convenio también quedarían al margen de todo otro compromiso internacional en los campos revisados por el nuevo convenio. En el documento citado más arriba, la Oficina propuso algunas ideas sobre un enfoque por etapas o gradual de la cuestión, con arreglo al cual se cerrarían de inmediato algunos de los convenios revisados y se aplazaría el cierre de otros, como, por ejemplo, el Convenio núm. 147. Ahora bien, valga tener en cuenta en la discusión que el artículo X propuesto no prevé ninguna excepción a los efectos normales de la entrada en vigor. Se ha indicado ya que, si no hay nada estipulado en contrario, la ratificación del nuevo convenio tendrá como consecuencia — cuando entre en vigor para el Miembro de que se trate — la denuncia *ipso jure* (automática) por este Miembro de los convenios que figuren en la lista de dicho artículo y que hayan sido adoptados después de 1930 y ratificados por el Miembro. Además, tan pronto como el convenio entre en vigor por primera vez, todos los convenios incluidos en la lista del artículo X que fueron adoptados después de 1930 quedarán cerrados a nuevas ratificaciones, a fin de lograr con la mayor rapidez posible la transición a un conjunto único y universalmente aceptado de normas y obligaciones internacionales, que ofrezca una mejor «pertinencia... para las necesidades de todas las partes interesadas en la industria marítima» (véase el punto 1 de los comentarios generales, más arriba).
7. No es necesario que el artículo X incluya las recomendaciones existentes sobre el trabajo marítimo. Estas pueden ser sencillamente retiradas por la Conferencia Internacional del Trabajo (al igual que pueden serlo los convenios incluidos en la lista que no hayan entrado todavía en vigor) de conformidad con el Reglamento de la Conferencia, y sin que haga

²¹ En virtud del párrafo 4 del artículo 26.

falta modificar la Constitución de la OIT. De hecho, ya se ha iniciado el proceso de retiro de las recomendaciones obsoletas (seleccionadas por el Grupo de Trabajo del Consejo de Administración, citado en el apartado *a*) del punto 3 de los comentarios generales, más arriba).

Comentario 11 (sobre el artículo XIII)

1. El artículo XIII invitará al Consejo de Administración de la OIT a crear un comité tripartito especial. Dicho comité se encargará de supervisar en general el funcionamiento del nuevo convenio, y ejercerá funciones específicas con respecto al procedimiento de enmienda simplificado que se ha propuesto²² para el Código (véase el comentario 13, más adelante). Este comité estaría compuesto por representantes de los gobiernos que ratificasen el convenio, así como por representantes de los armadores y de la gente de mar escogidos por el Consejo de Administración (estos representantes podrían ser en la práctica los miembros de la Comisión Paritaria Marítima). En otras palabras, no habría delegaciones tripartitas nacionales, como en la Conferencia Internacional del Trabajo. En este caso, el diálogo social se entendería más bien a nivel global, siguiendo el modelo del Consejo de Administración. Tal enfoque se justifica habida cuenta del carácter fundamentalmente globalizado que tiene el sector marítimo.
2. Los representantes gubernamentales de los Miembros no ratificantes podrían participar en el comité, pero sin derecho a voto. Durante las discusiones de la segunda reunión del Grupo de Alto Nivel, algunos representantes gubernamentales opinaron que los Miembros no ratificantes también deberían tener derecho de voto. Con arreglo al presente proyecto, dichos Miembros no tendrían derecho a votar las enmiendas que adopte el comité. Sí tendrían derecho a proponer enmiendas, y participarían en el proceso de aprobación de las mismas por la Conferencia Internacional del Trabajo en igualdad de condiciones que los Miembros que hayan ratificado el convenio. El *párrafo 4* establece que a los gobiernos miembros del comité se asignará el doble de votos que a los representantes de los armadores y de la gente de mar considerados en conjunto. Esta fórmula de 2-1-1 implicaría que, en la eventualidad (poco probable) de que en dicho comité se proceda a una votación formal, los gobiernos tendrían el 50 por ciento de los votos y los armadores y la gente de mar tendrían, respectivamente, el 25 por ciento. Se disiparía así la preocupación manifestada por algunos representantes gubernamentales en relación al riesgo de perder las votaciones, especialmente en el caso de adopción de enmiendas (véase más adelante), procedimiento que exigiría una mayoría de dos tercios (66,67 por ciento). Además, por lo que se refiere a la adopción de enmiendas, se propone otra disposición (artículo XV, apartado *c*) del párrafo 4) encaminada a evitar se encuentre sistemáticamente en minoría: para llevar a cabo una votación sería necesario que ésta tenga el apoyo de al menos la mitad de los votantes de cada uno de los tres Grupos. El funcionamiento de este requisito puede ilustrarse con el ejemplo siguiente, de un comité formado por 100 miembros, a saber, 50 representantes gubernamentales, 25 de los armadores y 25 de la gente de mar: si toda la gente de mar y todos los armadores estuviesen a favor de una enmienda propuesta, apoyada también por 17 gobiernos, la propuesta no prosperaría, aun cuando se reuniesen 67 de los 100 votos posibles (25+25+17) es decir, la mayoría de dos tercios exigida (en virtud del artículo XV, apartado *b*) del párrafo 4), dado que habrían votado a favor menos de la mitad de los 50 gobiernos representados en el comité.

²² OIT: *Procedimiento simplificado de enmienda para el proyecto de nuevo convenio sobre 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.

Comentario 12 (sobre el artículo XIV)

1. En los artículos XIV y XV se detallan el procedimiento de enmienda del nuevo convenio, que fue examinado en el informe preparado para la segunda reunión del Grupo de Alto Nivel²³. El artículo XIV estipula que el convenio podrá ser enmendado por la Conferencia General, con arreglo al artículo 19 de la Constitución de la OIT. Además, el Código del convenio podría enmendarse aplicando un procedimiento simplificado que sea concebido para responder a la necesidad de actualizar de forma más rápida las partes técnicas del convenio, sin necesidad de recurrir a una revisión total.
2. En el artículo se definen los procedimientos, conformes con el artículo 19 de la Constitución, para enmendar el convenio en su conjunto, lo que supone entablar un procedimiento de ratificación expresa. El procedimiento de enmienda previsto sería una innovación para la OIT, si bien tendría los mismos efectos jurídicos que en el caso de los procedimientos utilizados por la OIT para la revisión o modificación de instrumentos, con una salvedad importante: ello no daría origen a un nuevo convenio revisado o a un protocolo, sino que se tendría un simple convenio enmendado. Los Miembros que ratificasen posteriormente el convenio quedarían obligados por todas las enmiendas adoptadas hasta entonces, a menos que se estipulara otra cosa en algunas de las enmiendas (*párrafo 9*). Es decir, el efecto sería el mismo que se produce cuando un convenio revisado queda cerrado a nuevas ratificaciones. Tal es también el motivo por el que en el artículo se ha hecho una distinción con respecto al objeto de la ratificación: dado que los Miembros que no hubiesen ratificado aún el convenio podrían quedar vinculados únicamente por su versión más reciente, dichos Miembros recibirían para su consideración con miras a la ratificación, un ejemplar del texto completo del convenio enmendado hasta ese momento (*párrafo 4*). En cambio, los Miembros que hubiesen ratificado ya el convenio, recibirían sólo el texto de la enmienda específica, para su examen (*párrafo 3*). La enmienda entraría en vigor únicamente si el número de ratificaciones de la enmienda sumado al número de ratificaciones del convenio enmendado alcanzara la cifra requerida en el *párrafo 5*. El requisito cuantitativo que se fije en dicho párrafo podría ser el mismo establecido para la entrada en vigor inicial del convenio mismo (con arreglo al artículo VIII) o podría fijarse una cifra inferior (por ejemplo, se ha procedido así con el requisito de entrada en vigor del Protocolo al Convenio núm. 147, diferente del requisito de entrada en vigor del Convenio núm. 147 mismo). La Oficina ha encerrado entre llaves { } las cifras propuestas, sólo a efectos del debate.

Comentario 13 (sobre el artículo XV)

1. En el artículo XV se introduce la innovación más importante del nuevo convenio: la enmienda de algunas disposiciones (el Código) por medio de un procedimiento de aceptación tácita, y no de ratificación expresa. Este tema fue examinado en detalle en el informe que se presentó al Grupo de Alto Nivel, citado más arriba, que lo discutió en profundidad en su segunda reunión. En el Grupo de Alto Nivel hubo acuerdo general en cuanto al concepto mismo y a los principales elementos del procedimiento de enmienda propuesto. Valga señalar que, recientemente, la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó un enfoque similar con respecto a la enmienda acelerada de las partes técnicas de un convenio, a saber, el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185) (artículo 8).
2. Tal procedimiento de enmienda simplificado es análogo al que se ha previsto en los convenios adoptados en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI), como

²³ *Ibid.*

el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su versión enmendada (SOLAS). Con todo, dicho procedimiento se ha adaptado a las características especiales de la Organización Internacional del Trabajo, concretamente, a su estructura tripartita y a la función preeminente que la Constitución atribuye a la Organización en su conjunto, a través de la Conferencia Internacional del Trabajo, en lo que atañe a la adopción y revisión de los convenios; en particular, la revisión de todo convenio incumbe a la Organización en su conjunto, y no sólo a los Miembros que lo hayan ratificado.

3. En el *párrafo 1* del artículo XV se recoge el derecho constitucional del Consejo de Administración a inscribir un punto en el orden del día de la Conferencia relativo a la enmienda de las disposiciones del Código, con arreglo a los procedimientos tradicionales referidos en el artículo XIV. También se toma en consideración el hecho de que en el convenio se pueda prever expresamente que determinadas disposiciones del Código sólo podrían ser enmendadas por medio del procedimiento previsto en el artículo XIV. Se ha formulado una propuesta en tal sentido con respecto a la Parte A del Código, en el Título 5 (véase más adelante, el punto 7 del comentario 35).
4. En el anexo II de la presente Lista de comentarios figura un diagrama que ilustran los seis principales pasos del procedimiento simplificado de enmienda detallado a continuación, en los puntos 5 a 10.
5. *Paso 1:* Toda propuesta de enmienda ha de presentarse al Director General de la Oficina (*párrafo 2*); las propuestas pueden ser hechas por el Grupo de los Armadores o el Grupo de la Gente de Mar constituidos en el comité tripartito especial (véase el comentario 11, más arriba) o por cualquier Miembro de la Organización. En este último caso, la propuesta debe tener el apoyo de uno de los Grupos; en su defecto, entre los Miembros que la presenten o que la apoyen debe figurar un cierto número de gobiernos (que será indicado entre llaves { }) que hayan ratificado el Convenio.
6. *Paso 2:* El Director General de la Oficina procede entonces a comprobar que la propuesta se ha formulado de manera válida, difundiéndola entre todos los Miembros de la OIT, adjuntando los eventuales comentarios o sugerencias que se consideren apropiados (*párrafo 3*) y una invitación a los Miembros para que remitan sus propias observaciones y sugerencias.
7. *Paso 3:* Después de un período cuya duración habitual es de seis meses, la propuesta y una síntesis de las observaciones o sugerencias recibidas se remiten, de conformidad con el *párrafo 4*, al comité tripartito especial para que éste lo considere con miras a su adopción (a reserva de su aprobación por la Conferencia Internacional del Trabajo). Para la adopción de una enmienda, se requiere la presencia de al menos la mitad de los Miembros ratificantes (*apartado a*), así como una mayoría de dos tercios a favor (*apartado b*). Como se ha dicho ya (véase el comentario 11, punto 2), todos los Miembros de la Organización pueden participar en las discusiones, pero sólo pueden votar los miembros del comité (es decir, los Miembros ratificantes, en el caso de los gobiernos); además, las reglas de votación permiten asegurar que ninguno de los grupos tripartitos quede en minoría (*apartado c*).
8. *Paso 4:* La principal diferencia de este procedimiento con respecto a los practicados por la OMI puede verse en el paso siguiente, exigido por el *párrafo 5*, a saber, la presentación de una enmienda adoptada a la Conferencia Internacional del Trabajo para su aprobación, de manera que la Organización en su conjunto pueda verificar la legalidad de la enmienda y su coherencia con las políticas generales de la Organización. Esta etapa debería ser muy breve, dado que la Conferencia sólo tendría la tarea de aprobar, o no, la enmienda (por

mayoría de dos tercios). La enmienda no puede ser reformulada. De no obtenerse su aprobación, la enmienda sería remitida de vuelta al comité tripartito especial.

9. *Paso 5:* El resto del procedimiento — la presentación de las enmiendas aprobadas para su consideración — es muy similar a los procedimientos de la OMI. Las enmiendas se comunican sólo a los Miembros que han ratificado el convenio, a quienes da un plazo de reacción, que normalmente dura dos años; a los demás Miembros de la OIT se remite una copia (*párrafo 6*). Se considerará que la enmienda ha sido aceptada a menos que un número determinado de Miembros, que representen un porcentaje preestablecido del arqueo bruto de la flota mundial (ambas cifras se han encerrado entre llaves { }), manifieste su desacuerdo antes de que termine el período señalado (*párrafo 7*).
10. *Paso 6:* Las enmiendas que se consideran aceptadas entran en vigor seis meses después de su aceptación para todos los Miembros, salvo para los que hubiesen expresado, dentro del período prescrito, su desacuerdo (*párrafo 8*) o que hayan remitido una notificación en la que indican que sólo se considerarán vinculados una vez que hayan comunicado su aceptación expresa (*apartado a*) del *párrafo 8*). Asimismo, antes de que la enmienda entre en vigor, todo Miembro podrá aplazar su entrada en vigor para sí mismo durante un período que normalmente no debería exceder de un año (*párrafos 8, apartado b*), y *10*).
11. El convenio refundido respetará el principio (aplicado en la actualidad por la OIT en lo que atañe a las revisiones, y también por la OMI) según el cual, una vez que un Miembro ha aceptado el texto de un convenio por el mecanismo de la ratificación, no podrá quedar vinculado, contra su voluntad, por ningún cambio que se introduzca en dicho texto. Por cierto, los nuevos Miembros ratificantes se encontrarán en una situación diferente, dado que todavía no habrán convenido en quedar vinculados por el texto original. Una vez que decidan ratificar el Convenio, deberán aceptar el texto enmendado (*párrafo 12*).
12. Se plantea un problema en cuanto a lo que ocurrirá si un Miembro ratificante decide no aceptar una enmienda, y si buques suyos entran en puertos de Miembros que están vinculados por la enmienda. El párrafo 3 propone la solución prevista en el Convenio SOLAS, en virtud de la cual el Miembro obligado por la enmienda tendrá derecho a aplicar la disposición de que se trate en su forma enmendada (salvo durante los eventuales períodos de exención a que se refiere el *apartado b*) del *párrafo 8*).

Comentarios sobre el Reglamento y el Código

Comentario 14 (nota explicativa)

1. El Reglamento y el Código empiezan con una «nota explicativa» mencionada más arriba en los comentarios de orden general que van al principio de la presente lista de comentarios. El objeto de la nota es exponer los acuerdos alcanzados por el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel acerca del enfoque y de la estructura del nuevo convenio y de la interrelación que existe entre los artículos, el Reglamento y el Código y entre la Parte A y la Parte B del Código. La nota se incluiría en el convenio que se adopte, con una indicación (en su *párrafo 1*) de que no debería considerarse parte del convenio. Tendría un carácter similar al del preámbulo, a saber, ayudar a la interpretación. También debería ser útil para aclarar cierto número de cuestiones (tales como el trato que se ha de dar a la Parte B del Código) a los parlamentos nacionales que han de examinar la ratificación del convenio.

-
2. El *párrafo 4* de la nota contiene un texto entre corchetes [], lo cual indica que la decisión de conservar el texto sin los corchetes o de suprimirlo dependerá a su vez de las decisiones relacionadas con el tercer párrafo de la introducción del Título 5.

Comentario 15 (sobre el Título 1, regla 1.1)

1. En el *Título 1* se establecen las normas mínimas que han de observarse antes de que la gente de mar pueda trabajar a bordo de un buque, a saber, debe tener: una edad mínima, un certificado médico en el que conste su aptitud para realizar las tareas que se le confíe, formación y calificaciones para desempeñar sus tareas a bordo, e identificaciones como gente de mar. Además, la gente de mar tiene derecho a acceder a un empleo en el mar a través de agencias reglamentadas de contratación y colocación.
2. En la *regla 1.1* se establece la edad mínima para efectuar cualquier tipo de trabajo en el mar, de conformidad con las normas vigentes sobre el trabajo marítimo, a los 16 años de edad. Se propone mantener la edad de 16 años como edad mínima, aunque algunos gobiernos propusieron una edad mínima más baja y los representantes de la gente de mar propusieron lo contrario y preguntaron si conviene mantener la edad de 16 años, habida cuenta de las disposiciones del Convenio (núm. 182) — y de la Recomendación (núm. 190) — sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999, en el que se establece la edad mínima básica a los 18 años para esas formas de trabajo. Si el empleo como gente de mar necesariamente implica trabajos peligrosos, habría que clasificarlo en la categoría de peores formas de trabajo infantil. Se trata de una cuestión de debate, pero ya se ha planteado antes de la adopción del Convenio núm. 182. Ya en 1973, en el artículo 3 del Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138) se había fijado la edad mínima para efectuar trabajos peligrosos a los 18 años de edad. Sin embargo, el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180) fija en 16 años la edad mínima para trabajar (Parte III sobre la dotación de los buques). Por estas razones, la regla 1.1 del Convenio propuesto establece la edad mínima para empezar a trabajar a los 16 años, pero esta edad podría cambiarse ulteriormente en la Parte A del Código para prever una edad inferior. De hecho, normalmente en el Reglamento no debería incluirse un detalle de este tipo. En este caso, se ha propuesto incluirlo con carácter excepcional en la regla 1.1 debido a la importancia que podría tener para los parlamentos nacionales que examinen la ratificación.

Comentario 16 (sobre la regla 1.2)

1. La *regla 1.2* trata sobre los exámenes y los certificados médicos.
2. En la *norma A1.2* se reconocen de manera explícita los requisitos aplicables a los certificados médicos en virtud del Convenio Internacionales sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, enmendado (Convenio sobre Formación). El *párrafo 6* aparece entre llaves { } para indicar que se va a examinar su inclusión en la Parte A y no en la Parte B del Código. En el *párrafo 6, b)*, que también figura entre llaves { }, se propone la utilización del término «afección» para abarcar una gama más amplia de afecciones, tales como la obesidad, que en la actualidad se consideran como cuestiones que atañen a la salud y la seguridad. La palabra «enfermedad» se utilizó en el Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73). Sin embargo, las Directrices OIT/OMS de 1997²⁴, que prevén orientaciones internacionales (que tienen

²⁴ OIT/OMS: *Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos, 1997*. Véase también: ILO/WHO/D.2/1997.

en cuenta normas de la OIT, de la OMI y de la OMS) para los médicos que realizan los exámenes, utilizan el término más amplio de «condiciones médicas» (anexo C).

3. En el *párrafo 7*, los apartados *a)* y *b)* están entre llaves { } para indicar que no se ha llegado a una decisión final sobre el período de validez de los certificados médicos y de los relacionados con la vista. Se propone un período de validez de dos años para las personas mayores de 18 años, y de un año para la gente de mar joven, según las disposiciones vigentes del Convenio núm. 73 y del Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16). Dado que la visión del color es una característica permanente, se ha propuesto no exigir exámenes cada seis años. Sin embargo, al parecer, los defectos en la visión de los colores pueden aparecer con la edad y a raíz de afecciones de la vista, lo cual haría necesario hacer nuevas pruebas. El Convenio núm. 73 prevé seis años.
4. El *párrafo 8* aparece entre corchetes [] para indicar que hay divergencias de opinión acerca de si es aceptable que la gente de mar trabaje a bordo de un buque sin haber sido sometida a un examen médico y haber obtenido un certificado médico. La situación con respecto a los certificados que expiran cuando la gente de mar está embarcada se aborda por separado en el *párrafo 9*.

Comentario 17 (sobre la regla 1.3)

1. La *regla 1.3* trata sobre la formación y las calificaciones de la gente de mar. En el texto actual de esta regla se reconocen explícitamente otros requisitos sobre formación aplicables tales como los previstos en el Convenio sobre Formación, enmendado (véase el párrafo 3).
2. La gente de mar que desempeña tareas a bordo que requieren formación o calificaciones que no están comprendidas en el Convenio sobre Formación debería recibir formación o calificaciones de conformidad con los requisitos nacionales, si los hay, para desempeñar esas tareas. Por ejemplo, una persona contratada como enfermera o doctora en un buque debería satisfacer las normas nacionales para ocupar ese cargo. Sin embargo, la autoridad competente de un Miembro no sería responsable de la formación o de la evaluación de la persona que ocupe ese puesto, se limitaría simplemente a exigir a los armadores que se aseguren de que el personal cumple las normas nacionales pertinentes. Este concepto, previsto en el *párrafo 2* de la regla aparece entre corchetes [] para reflejar las preocupaciones de algunos gobiernos que se preguntan si este requisito es apropiado.
3. En la *norma A1.3* se propone un requisito (en el *párrafo 1*) que garantizaría, por ejemplo, que toda la gente de mar tenga una formación básica sobre seguridad personal para trabajar a bordo de buques. Este requisito ya existe en el Convenio sobre Formación. Durante las consultas se recomendó o bien adoptar la terminología ya acuñada en el Convenio sobre Formación y en el Código, o bien hacer referencias a ella. El proyecto recomendado refleja las opiniones de la OMI sobre la redacción apropiada para garantizar que estas disposiciones no estén en conflicto con el Convenio sobre Formación.
4. Los *párrafos 4 a 8* de la norma aparecen entre llaves { } porque son objeto de discusiones en la Organización Marítima Internacional (OMI) en relación con el Convenio sobre Formación y la posible transferencia de los requisitos sobre formación para los marineros preferentes al marco de la OMI. En un principio se previó incluir una regla relativa a la formación profesional. En el presente proyecto no se ha propuesto tal disposición debido a las preocupaciones sobre la necesidad de proceder a una revisión substancial para evitar duplicaciones de las disposiciones pertinentes del Convenio sobre Formación. Sin embargo, este concepto se ha conservado en los *párrafos 8 y 9* de la norma y en la

pauta B1.3. Ambos párrafos aparecen entre corchetes [] porque existen divergencias de opiniones en cuanto a la necesidad de incluirlos en el Convenio y preocupaciones en cuanto a quién incumbe la responsabilidad de garantizar la formación profesional y la formación a bordo.

5. Durante el proceso de consultas, la Oficina también recibió comentarios de los representantes de los armadores y de la gente de mar para recomendar la revisión de las disposiciones más detalladas de los convenios o recomendaciones para determinar la utilidad de su contenido técnico y modernizarlas. Se propuso que esta revisión estuviera a cargo de la Comisión Paritaria Marítima o de otro órgano. Un ejemplo de esas recomendaciones es la Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970 (núm. 137). Ese texto tal vez podría añadirse al convenio en el futuro como anexo o como un folleto. En ese caso se modificaría la *pauta B1.3* para hacer referencia al nuevo texto.

Comentario 18 (sobre la regla 1.4)

1. La *regla 1.4* trata sobre los servicios de contratación y colocación y exige que los Miembros ratificantes reglamenten esos servicios (si operan en su territorio). Los pormenores, especificados en la *norma A1.4* o recomendados en la *pauta B1.4*, proceden principalmente de los textos del Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179) y de la Recomendación conexas. El proyecto recomendado ha sido formulado para responder a las preocupaciones de algunos gobiernos acerca de la necesidad de garantizar que se establezca una distinción entre los servicios públicos y privados. En esta regla y en todo el Código, la palabra «certificado» y las disposiciones conexas aparecen entre corchetes []. Los representantes de la gente de mar han propuesto que, además de las licencias u otras reglas, se elabore un sistema de certificación para las agencias privadas de contratación y colocación y que esos certificados sean objeto de inspección y certificación por parte del Estado de abanderamiento y de una inspección por el Estado del puerto. La elaboración de un sistema de certificados no fue objeto de acuerdo en el Grupo de Alto Nivel. Si se decide que debe haber un sistema de certificados, las disposiciones que apoyan ese requisito se encuentran entre corchetes [] en el proyecto de convenio y en las listas de los anexos A5-I y A5-III de las cuestiones que deben ser objeto de inspección. Además, si se adopta tal sistema, será necesario examinar de algún modo la naturaleza de la documentación conexas y en qué medida debería incluirse la información detallada sobre el servicio de contratación y colocación y sobre su certificado en el sistema de documentación del Convenio sobre el trabajo marítimo descrito en el Título 5 (véanse más abajo los comentarios 36 y 39).
2. Las palabras «documento personal de viaje», del *párrafo 4* de la *norma A1.4* también aparecen entre corchetes [] debido a una divergencia de opiniones en cuanto a si la gente de mar debe pagar o no el documento de identidad de la gente de mar.

Comentario 19 (sobre la regla 1.5)

La *regla 1.5*, que trata sobre los documentos de identidad de la gente de mar, refleja las opiniones del Grupo de Alto Nivel. La mayor parte de los mandantes estaba a favor de que se conservara algún tipo de referencia al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), pero sin incorporar la sustancia de ese instrumento en el convenio refundido. Sin embargo, no se llegó a una decisión clara sobre esta cuestión y el texto sigue estando entre llaves { } para su discusión. Ocurre lo mismo con las disposiciones que también se reproducen entre llaves { } relativas a los documentos de identidad de la gente de mar contenidas en las listas de los anexos A5-1 y A5-III de

cuestiones que han de ser objeto de inspección y verificación por parte del Estado de abanderamiento a efectos de certificación y de control por el Estado del puerto.

Comentario 20 (sobre el Título 2, regla 2.1)

1. En el *Título 2* se abordan las condiciones de empleo, incluidas cuestiones tales como: el contexto para la firma del acuerdo de empleo; las condiciones mínimas básicas de empleo tales como los salarios, las vacaciones anuales, la repatriación y los requisitos para que los buques cuenten a bordo con personal suficiente y calificado para proporcionar un entorno de trabajo seguro.
2. La *regla 2.1* trata sobre las condiciones en las que un marino firma un acuerdo de empleo de la gente de mar. Trata de garantizar en lo posible que los acuerdos de empleo sean firmados en condiciones que permitan que los trabajadores den su consentimiento habiendo sido informados acerca de las condiciones que rigen su empleo. Evidentemente, la medida en que un Miembro puede supervisar cada situación es limitada. Se trata de un problema común a todos los campos de la actividad de reglamentación.
3. Sin embargo, un primer paso importante que hay que dar es adoptar normas nacionales que exijan coherencia con las normas mínimas del convenio y, en caso de violación de las normas, responder a esos casos. Por esta razón, en el *párrafo 1* de la *norma A2.1* se incluye una obligación de que los Miembros reglamenten distintos aspectos de los acuerdos de empleo de la gente de mar que trabaja en buques que enarboles su bandera. También se aborda la situación de las personas que tienen un trabajo independiente (*párrafo 1, a*). Esta cuestión fue planteada originalmente por algunos gobiernos que estimaban importante garantizar una cobertura completa y evitar que se alentara la subcontratación al margen de las disposiciones del convenio. Sin embargo, un representante gubernamental manifestó su preocupación a causa de los problemas que plantea reglamentar la situación de los trabajadores independientes.
4. En vista de que el acuerdo de empleo puede ser objeto de una inspección en los puertos, se exigiría llevar una traducción al inglés (*véase el párrafo 2*), salvo en el caso de los buques que se dedican exclusivamente a viajes nacionales.
5. En el *párrafo 4* de esta norma se exige que los Miembros adopten legislaciones que prevean algunas cuestiones básicas que deberán incluirse en los acuerdos de empleo de la gente de mar establecidos en virtud de su legislación nacional.
6. Una cuestión importante es, evidentemente, la terminación del acuerdo de empleo: en el *párrafo 4, g*), se incluyen las disposiciones del Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22) relacionadas con los principios que rigen un procedimiento de terminación de los acuerdos de empleo de la gente de mar. Esta disposición debe leerse conjuntamente con los *párrafos 5* y *6* de la norma, cuyo texto aún es objeto de discusión y se indica entre llaves { }. En estos párrafos se requeriría que los Miembros adopten un período mínimo de preaviso del marino y del armador para poner término a sus acuerdos de empleo. El período específico que se ha de adoptar en virtud del párrafo 6 es objeto de controversia y por ese motivo se indica entre corchetes [], pero independientemente de la decisión que se tome, es necesario que sea coherente con el enfoque señalado en el párrafo 5. El plazo indicado es tan sólo de una duración mínima. Evidentemente, las partes pueden establecer un plazo de preaviso más largo si lo desean. Sin embargo, en el párrafo 6 también se establecería el plazo máximo de preaviso para la terminación del acuerdo que podría exigirse a la gente de mar. En ese párrafo también se reconocen situaciones que en virtud de la legislación nacional o de un convenio colectivo

justifican una terminación del acuerdo o una baja de la gente de mar con carácter inmediato.

7. En el *párrafo 4, h)* de la norma se exige una enumeración de las prestaciones en materia de protección de la seguridad social de la gente de mar que son responsabilidad del armador, y también se exige indicar el sistema nacional de protección de la seguridad social pertinente aplicable y que puede formar parte de los derechos globales en el empleo de la gente de mar (por ejemplo, mediante sistemas de cotizaciones). Este último requisito se indica entre corchetes [] en espera de conocer los resultados de las discusiones sobre la regla 4.5 sobre la seguridad social y de las repercusiones que esto tendrá para determinar si en los acuerdos de empleo de la gente de mar debería indicarse, como mínimo, el sistema pertinente de cobertura a más largo plazo para cada marino.
8. En el *párrafo 4, j)* (basado en el párrafo 3 de la regla 2.1) se indica claramente que en un acuerdo de empleo de la gente de mar podrían incluirse por referencia las disposiciones de convenios colectivos pertinentes que aborden las cuestiones tratadas en el convenio. Para esto no se exigiría reproducir en cada acuerdo de empleo el texto íntegro del convenio colectivo pertinente, sino una referencia en el acuerdo de empleo de la gente de mar en la que se mencione el convenio colectivo pertinente por el que se rige la relación de empleo.

Comentario 21 (sobre la regla 2.2)

1. La *regla 2.2* trata sobre los salarios. La *norma A2.2* contiene varios requisitos obligatorios relativos a los métodos de pago que no están basados en ningún convenio internacional del trabajo vigente, y que se estima no suscitan controversias.
2. El *párrafo 6*, que se indica entre llaves { } por tratarse de una nueva disposición de esta norma, señala que es posible que algunos países reglamenten los salarios de la gente de mar en su legislación nacional, y otros no. Con ello se busca dejar claro que la *pauta 2.2*, de la Parte B del Código, está dirigida únicamente a aquellos países que han optado por reglamentar los salarios de la gente de mar mediante una ley, ya que la norma de la Parte A no contiene un requisito para reglamentar los salarios. La pauta abarca métodos de cálculo de los salarios y de las horas extraordinarias y otras cuestiones. El texto procede de una recomendación internacional del trabajo (la Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187)).

Comentario 22 (sobre la regla 2.3)

1. La *regla 2.3* trata sobre las horas de trabajo o de descanso. En los *párrafos 10 y 11* de la *norma A2.3* se prevé la capacidad para responder a situaciones específicas en el plano nacional y ante situaciones de emergencia. Sin embargo, algunos gobiernos estiman que necesitan excluir de manera específica a los capitanes y/o a los jefes de máquinas del alcance de las disposiciones relativas a las horas de trabajo y de descanso. Otros estiman que esta cuestión ya queda abarcada en el texto actual y que no es conveniente hacer excepciones, sobre todo habida cuenta de la creciente preocupación que suscitan los efectos de la fatiga sobre la seguridad. Los representantes de la gente de mar han expresado gran preocupación por la idea de excluir a cualquier tipo de gente de mar del alcance de las disposiciones sobre las horas de trabajo y de descanso y estiman que es contraria a los acuerdos alcanzados en relación con el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180). Los representantes de los armadores han indicado que respaldan las preocupaciones de los gobiernos que desean hacer esa exclusión. En varias ocasiones, el Grupo de Alto Nivel ha recalcado que el nuevo convenio

debería ceñirse mucho a las disposiciones del Convenio núm. 180, cuya adopción fue objeto de largos debates y de delicados compromisos.

2. El proyecto recomendado incluye — entre corchetes [] — las dos alternativas de propuesta relativas a las exclusiones del alcance de esta regla formuladas por representantes gubernamentales en la última reunión del Grupo de Alto Nivel. Una de ellas se recoge en el *párrafo 3* de la *regla 2.3*, y la otra en el *párrafo 12* de la *norma A2.3*.

Comentario 23 (sobre la regla 2.4)

1. La *regla 2.4* trata sobre los derechos a vacaciones anuales y también propone (*párrafo 2*) que el principio del permiso para ir a tierra sea incluido como un requisito importante para la salud y el bienestar de la gente de mar.
2. Para hacer frente a las dificultades que algunos gobiernos estaban teniendo con respecto a los 30 días civiles por año previstos en el Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146) (*artículo 3, párrafo 3*), en el proyecto de convenio recomendado se toma como base el equivalente mensual de 30 días anuales. Así, en el *párrafo 2* de la *norma A2.4* se prevé un cálculo basado en un mínimo de 2,5 días civiles por mes de trabajo. Queda entendido que esto podría ser una solución viable para aquellos gobiernos a los que los 30 días planteaban dificultades.

Comentario 24 (sobre la regla 2.5)

1. La *regla 2.5* trata sobre la repatriación. Se reconoce como un importante problema que hay que abordar el de las dificultades que surgen cuando los armadores o los Estados de abanderamiento no respetan sus obligaciones en virtud de las presentes normas del trabajo. En un esfuerzo para atender las preocupaciones que suscita el nivel de detalles obligatorios del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166) y que planteaban dificultades a los gobiernos, muchos de los detalles relativos a la repatriación se han incluido en la Parte B del Código (pauta B2.5) a fin de proporcionar orientación sobre la aplicación en el plano nacional. Algunos gobiernos expresaron preocupación por la posible confusión que podrían crear los derechos a la repatriación respecto de la situación en materia de inmigración. Queda entendido que la elección del lugar al que han de ser repatriados no otorga a los marinos ningún derecho nuevo o adicional respecto de su situación migratoria. Estas cuestiones se abordan en las leyes sobre inmigración y en otras leyes nacionales, y están fuera del ámbito de aplicación del convenio refundido²⁵.
2. En el *párrafo 2* de la regla se propone proporcionar algún tipo de garantía financiera. Sin embargo, esta disposición está entre llaves { }, debido a que sigue habiendo discusiones en el marco 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 mar²⁶.

²⁵ De hecho, en la pauta B2.5.2, *párrafo 2, a), iii*), se indica que en los casos en que se propone una repatriación a un puerto que no se encuentre en el país del marino, o en el país en el que ha sido contratado, es necesario garantizar que el marino disponga del permiso pertinente de la autoridad competente.

²⁶ *Informe de la quinta reunión 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* (Londres, 12-14 de enero de 2004). Documento GB.289/STM/8/2. Al

-
3. En los *párrafos 3 y 5, c)* de la *norma A2.5* se indica claramente que, con excepción de las circunstancias limitadas señaladas en el párrafo 3, la gente de mar no debe correr a cargo de los costos de repatriación.
 4. En virtud del *párrafo 4* de la norma, si bien los armadores deben correr a cargo de los gastos de repatriación de toda la gente de mar que trabaje en sus buques, también se reconoce su derecho a recuperar los costos en que incurran de otras personas que puedan tener responsabilidades contractuales con ellos.
 5. En los *párrafos 5 y 6* se prevé que los Miembros que terminen repatriando a la gente de mar recuperen los costos pertinentes: pueden pedir la recuperación de esos costos ante el armador interesado o ante el Estado de abanderamiento interesado.

Comentario 25 (sobre la regla 2.6)

1. En la *regla 2.6* se prevé una indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio. La *norma A2.6* refleja las disposiciones relativas a la indemnización contra el desempleo resultante de la pérdida del buque o de naufragio que se recogen actualmente en el Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm. 8)
2. El *párrafo 2*, entre llaves { }, se propone para dejar claro que la indemnización por desempleo no es la única compensación a que la gente de mar tiene derecho en virtud de la legislación nacional debido a pérdidas o lesiones resultantes de un naufragio.

Comentario 26 (sobre la regla 2.7)

La *regla 2.7* y las disposiciones conexas del Código relativas a los niveles de dotación reflejan las preocupaciones de algunos mandantes porque el concepto de dotación abarque algo más que la seguridad de la navegación: también debería reflejar las preocupaciones contemporáneas acerca de la fatiga de la gente de mar y de las cuestiones de la protección a bordo. Se ha incluido este texto entre llaves { } para examinar si en el texto propuesto se abordan de manera adecuada estas preocupaciones.

Comentario 27 (sobre la regla 2.8)

La *regla 2.8*, sobre la continuidad del empleo se ha puesto entre corchetes [] debido a que muchos, cuando no la mayoría, de los representantes de los gobiernos y de los armadores han opinado que ya no es apropiado exigir tal política respecto de un sector de la fuerza de trabajo. Además, muchos gobiernos ya no llevan registros nacionales de la gente de mar. Sin embargo, los representantes de la gente de mar estiman que es importante que el Convenio contenga una disposición sobre esta cuestión. A la luz de las propuestas formuladas en las reuniones del Grupo de Alto Nivel, se han propuesto varias opciones. En ellas se pueden abordar las preocupaciones por dotarse de una política para un solo sector, y pueden servir para promover la inclusión de la gente de mar en políticas de pleno empleo más amplias centrándose en la regularidad del empleo y en el desarrollo profesional de la gente mar.

parecer, las discusiones, consulta e investigaciones que se realizan en el marco de este Grupo Mixto de Trabajo siguen en curso.

Comentario 28 (sobre el Título 3, regla 3.1)

1. El *Título 3* se titula «Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda» para evitar confusión con las cuestiones de protección social abordadas en el Título 4. Estas cuestiones sobre la vida a bordo constituirán un aspecto importante de las cuestiones abordadas en el certificado de trabajo marítimo y en la declaración de conformidad laboral descritos en el Título 5 y en las inspecciones y supervisiones conexas (véase más abajo, el comentario 36 y el comentario 39).
2. Las disposiciones de la *regla 3.1*, que tratan sobre el alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda a bordo, son de las más detalladas y técnicas del Convenio y contienen numerosos requisitos, incluso, en algunos casos, derechos específicos relacionados con tareas y cargos particulares de la gente de mar. Proceden principalmente del Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), del Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133) y de las Recomendaciones conexas núms. 140 y 141, pero han sido adaptadas para reflejar las orientaciones de los representantes de los armadores y de la gente de mar acerca de las normas y necesidades contemporáneas del sector. En algunos casos, aún no se ha llegado a un acuerdo sobre algunas disposiciones específicas, tales como las dimensiones de los espacios, razón por la cual estas disposiciones se siguen indicando entre corchetes []. Tras la celebración de la cuarta reunión de alto nivel, los representantes de los armadores y de la gente de mar se reunieron por sugerencia de la Mesa para resolver algunos desacuerdos y formular recomendaciones para avanzar en la elaboración del texto que se ha de presentar a la Conferencia. La presidencia del Grupo de Trabajo de Nantes sobre el Título 3 estuvo presente en esas reuniones para asegurar una continuidad a la luz de las discusiones celebradas en Nantes. En la medida de lo posible, y teniendo en cuenta las limitaciones de tiempo, las recomendaciones resultantes de esta reunión han sido incorporadas en el proyecto actual. Sin embargo, no se pudieron incluir algunas cuestiones, que se indican más abajo en los puntos 8, 10, 11 y 12 y aparecen entre llaves { } en el texto del proyecto recomendado.
3. También se propuso que este Título, que se refiere principalmente al diseño y construcción del buque, sea objeto de cláusulas de transición, tales como las que se proponen ahora en los párrafos 2 y 3 de la regla, para tener en cuenta los buques inscritos en un registro nacional que tal vez no puedan cumplir estos requisitos o requisitos de futuras enmiendas. Estas disposiciones deben interpretarse en el marco de los artículos en los que se define cuándo entrará en vigor el convenio para un Miembro. Los párrafos 3 y 4 del artículo VIII actual prevén que el convenio es efectivo para los Miembros ratificantes 12 meses después de su entrada en vigor y, en el caso de los Miembros que ratifican el convenio después de su entrada en vigor, 12 meses después de la fecha en que se registre la ratificación del Miembro. En el artículo XIV se prevén períodos similares de 12 meses de conformidad con la enmienda del convenio hecha en virtud de tal procedimiento. En el artículo XV se prevén períodos de seis meses, o más en los casos mencionados en el párrafo 8 de dicho artículo.
4. El *párrafo 3* de la regla 3.1 aparece entre llaves { } para su discusión. En él se establece el ámbito de la cláusula de transición: abarcaría cualquier disposición nueva «que se refiera a la prestación de alojamiento para la gente de mar».
5. Además, en algunos casos, se ha propuesto que algunas disposiciones específicas no se apliquen a algunos buques, descritos como «buques de menos de 3.000 toneladas de arqueo bruto». Si bien parece haber acuerdo en que debería ser posible prever exenciones para la aplicación de algunas disposiciones (tras la celebración de consultas), aún no hay acuerdo respecto de las dimensiones del buque y por ello este texto se ha puesto entre llaves { } para facilitar su examen. Estas disposiciones y esta posible limitación deben

examinarse a la luz de cualquier decisión que se tome para establecer un límite general del arqueo en el ámbito de las disposiciones del artículo II, párrafo 4, *a*) del convenio (véase el comentario 3, punto 6).

6. En la medida de lo posible, los detalles técnicos se han incorporado en las pautas de la Parte B del Código para permitir cierto grado de flexibilidad. Su inclusión en el Código (en la Parte A o en la Parte B) también permitirá actualizarlos con mayor rapidez para adaptarlos a los cambios de la tecnología y del diseño del buque.
7. Hay diferencias de opiniones en cuanto a la necesidad de mantener el *párrafo 4* de la *norma A3.1*, que se ha incluido entre corchetes []. En este párrafo sencillamente se enumeran los principales temas que requieren atención. Algunos estimaban que sería útil para los inspectores porque sirve para destacar todas las principales áreas de interés que luego se tratan con más detalle en el texto ulterior. Otros estimaban que este texto era innecesario. Los puntos enumerados en el párrafo 4 no son de por sí controvertidos. Sin embargo, el *apartado c*) que trata sobre el ruido y las vibraciones aparece entre llaves { } para determinar si se han de incluir o no las vibraciones (en la actualidad este tema no se aborda de manera detallada en los textos existentes) y dónde. En proyectos anteriores del convenio, el tema del ruido estaba en el Título 3 porque se consideraba que debía incluirse como parte de las normas de diseño del buque y de su equipo. Las preocupaciones en cuanto a las vibraciones plantearían consideraciones similares. Su inclusión en el Título 3 también permitiría la aplicación de disposiciones de transición (véase el punto 3 *supra*) en la medida en que están relacionadas con las medidas para impedir el ruido y las vibraciones mediante el diseño del casco y del equipo. Sin embargo, los representantes de los armadores y de la gente de mar han acordado que es mejor examinar esta cuestión como un aspecto de las normas aplicables a la protección de la salud en el trabajo y que sería mejor abordarla en el Título 4, regla 4.3, que también requeriría una actualización. Por esta razón, las disposiciones sobre el ruido se insertaron en la regla 4.3 y en las disposiciones conexas del Código. Ahora bien, algunas obligaciones en materia de inspección y referencias cruzadas también se incluyeron en el Título 3 (véase la *norma A3.1, párrafo 3, a), párrafo 4, c) y párrafo 5, t)* en espera de que se decida cuál es el mejor lugar para incluir este tema y de que se proceda a un examen más detallado del contenido y del enfoque de la seguridad y la salud en el trabajo adoptado en la regla 4.3 (véase el comentario 32 *infra*). En todo caso, tal vez sería importante mantener una referencia en el Título 3 en la que se mencionen el ruido y otros factores ambientales que pueden afectar de manera negativa las condiciones de vida y de trabajo a bordo del buque.
8. En relación con el *párrafo 5* de la *norma A3.1*, se recomendó suprimir la referencia del *apartado e*) al aire acondicionado «que renueve el aire» (que actualmente aparece entre corchetes []) y que los temas del cuarto de radio y de la sala de control central se inserten en el Título 4 y no en el Título 3. En cuanto al *apartado h*), se recomendó permitir que en algunos casos los buques queden exentos de estas disposiciones. Sin embargo, las categorías específicas de exenciones deben ser objeto de discusiones adicionales, razón por la cual algunas categorías propuestas se presentan entre llaves { }. Además, los representantes de los armadores y de la gente de mar dijeron que tal vez sería necesario reforzar los criterios aplicables a las exenciones y establecer parámetros para los mismos, además de celebrar consultas. Podrían incluirse requisitos más estrictos que las consultas en cada cláusula o podría establecerse una sola cláusula, como la de la disposición que la Oficina propone actualmente entre llaves { } en el párrafo 9. El texto relativo a la consulta también aparece entre llaves { } para permitir la discusión de esta cuestión.
9. Existe una diferencia de opiniones entre los armadores y la gente de mar acerca de la instalación de comedores separados. Esto se refleja en los corchetes [] de la última oración del *apartado b*) del párrafo 5 de la norma y en la pauta conexas (*B3.1.7*). La gente de mar

considera que debería haber comedores separados por norma, a menos que las partes hayan acordado otra cosa.

10. Con respecto a las disposiciones sobre los dormitorios, se recomendó que toda disposición de la pauta pertinente — *B3.1.5* — debería trasladarse de la Parte B del Código, a la norma A3.1 de la Parte A, a saber, B3.1.5, párrafos 4, 5, 8, 9 (con excepción de la última oración), 17, 18 y 20. Esa disposición aparece entre llaves { } para facilitar la discusión de este cambio.
11. Del mismo modo, en *B3.1.7*, que trata sobre las instalaciones sanitarias, se recomendó trasladar los párrafos 1 a 4 y 6 de la Parte B del Código a la norma A3.1 de la Parte A. Se ha incluido entre llaves { } para facilitar la discusión de este cambio.
12. En la sección sobre las instalaciones de esparcimiento — *B3.1.10* — se recomienda transferir los párrafos 5 a 7 del Título 3 al Título 4. Estas disposiciones aparecen entre llaves { } para facilitar la discusión de esta cuestión y determinar dónde habría que insertarla si desaparece del Título 4.

Comentario 29 (sobre la regla 3.2)

La *regla 3.2* se refiere a las normas sobre la calidad de la alimentación, el agua potable y el servicio de fonda. Las disposiciones relativas a la formación de los cocineros de los buques aparecen entre corchetes [] en espera de una decisión en cuanto al contenido del Título 1, regla 1.3, sobre la formación y las calificaciones y en cuanto al lugar más apropiado para incluir estas disposiciones, es decir, ya sea entre las disposiciones relativas a la alimentación y el servicio de fonda o entre las disposiciones sobre formación para los marineros preferentes. También se ha señalado que tal vez haría falta actualizar las disposiciones sobre las calificaciones de los cocineros de los buques y del personal del servicio de fonda, que se basan en el Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69) y en el Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68).

Comentario 30 (sobre el Título 4, regla 4.1)

1. El *Título 4* trata sobre disposiciones aplicables a bordo de los buques y en tierra. En él se aborda el acceso a la atención médica (definida de manera amplia), la protección de la salud, el bienestar en tierra y la protección social, y las responsabilidades financieras de todas estas cuestiones.
2. En la *regla 4.1* se abordan los derechos de la gente de mar a tener acceso a una atención médica adecuada a bordo de los buques y en tierra. Las disposiciones de la *norma A4.1* pormenorizan estos derechos con inclusión de los relativos a las instalaciones de enfermería a bordo, al personal médico a bordo y al contenido de los botiquines y a otras cuestiones de asistencia médica.
3. Un gobierno indicó que la obligación de proporcionar atención dental esencial (que se considera como parte de la expresión «atención médica» — véase el *párrafo 1* de la norma) podría plantear problemas en algunas circunstancias; la obligación de proporcionar atención médica gratuita prevista en el Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164) se ha hecho un poco más flexible añadiendo la frase «en principio» en el *párrafo 2* de la *regla 4.1* y utilizando en la *norma A4.1 (párrafo 1, d))* la frase «en la medida en que ello sea compatible con la

legislación y la práctica nacionales del Miembro» utilizada en el Convenio núm. 164 (artículo 4, *d*)).

4. En respuesta a un comentario formulado en el Grupo de Alto Nivel, en el *párrafo 3* de la *regla 4.1* se deja claro que la obligación de los Estados ribereños se limita a permitir el acceso a las instalaciones médicas en tierra ya existentes (esos Estados no tendrían la obligación de establecer esas instalaciones).
5. En el *párrafo 4* de la *norma A4.1, apartados a) y c)* hay un texto entre llaves { } para discusión. Está relacionado, en parte, con cuestiones del Título 3, con la propuesta de prever dormitorios individuales y con las repercusiones de esta disposición sobre la necesidad de proporcionar también una enfermería independiente. También se manifestó preocupación por la necesidad de actualizar el texto para reflejar las condiciones actuales y los niveles de dotación. Por ejemplo, algunos mandantes se han preguntado si conviene basar la decisión de prever una enfermería a bordo o una disposición relativa a un médico en parámetros tales como una tripulación de 15 o de 100 marinos, que son los niveles establecidos actualmente en el Convenio núm. 164, de 1987, artículos 8 y 11 (en combinación con disposiciones sobre buques de 500 toneladas de registro bruto (artículo 11) y de 1.600 toneladas de registro bruto (artículo 9), en el caso de la formación médica que se requiere en los buques con una tripulación de menos de 100 marinos y en los buques que hacen travesías de menos de tres días). También se señaló la posibilidad de dar más acceso al transporte rápido de emergencia por vía aérea para trasladar a tierra al personal enfermo.
6. El texto del *párrafo 4, d)* de la norma constituye un compromiso entre el texto del artículo 9 del Convenio núm. 164 sobre los requisitos en materia de formación médica y las enmiendas del Código sobre Formación de la OMI, de 1978, relativas a varios niveles de formación médica para la gente de mar.
7. Un representante gubernamental ha manifestado gran preocupación sobre las repercusiones financieras que tendrían para los Estados ribereños los costos de las comunicaciones del buque a tierra previstas en el *párrafo 4, e)*.
8. En las pautas, los cuatro primeros párrafos de *B4.1.1* aparecen entre llaves { } para determinar si habría que insertarlos en las normas de la Parte A del Código o si sería mejor insertarlos en el Título 3, debido a que también están relacionados con el diseño del casco y la distribución de los alojamientos.
9. El *párrafo 5* aparece entre llaves { } para determinar si conviene incluirlo en la Parte A o en la Parte B del Código.
10. El *párrafo 9* contiene una referencia a la regla 4.3. Aparece entre llaves { } para examinarlo en espera de que se adopte una decisión en cuanto al sistema de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo propuesto a que se hace referencia en la regla 4.3 (véase el comentario 32).

Comentario 31 (sobre la regla 4.2)

1. La *regla 4.2* trata sobre la «responsabilidad de los armadores» respecto de las consecuencias económicas de las enfermedades y lesiones que puede sufrir la gente de mar durante su contratación. Estas disposiciones tienen por objeto abordar la cobertura en materia de protección de la seguridad social a corto plazo, actualmente prevista en el Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55) y en el Convenio sobre la seguridad social de la gente de

mar (revisado), 1987 (núm. 165). Complementarían la protección en materia de seguridad social a largo plazo que, en principio, se abordaría en la regla 4.5 debido a que la «responsabilidad» mencionada (que cubre tanto los costos de la atención médica como el pago de los salarios) no está relacionada con ningún tipo de falta por parte del armador, el párrafo 2 se indica entre llaves { } para su discusión. De esta manera quedaría claro que con estas disposiciones no se busca afectar la responsabilidad en materia de legislación civil/privada general por negligencia o falta.

2. En la *norma A4 2, párrafo 1*, los apartados a) y b) aparecen entre corchetes [] en espera del resultado de las discusiones celebradas en el marco 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 mar²⁷.
3. El *párrafo 4*, que trata sobre el pago de los salarios, aparece entre corchetes [] para reflejar una diferencia de opiniones en cuanto al período mínimo de cobertura pertinente. En el Convenio núm. 165 (artículos 14 y 15) se prevé un período mínimo de 12 semanas para la cobertura de los salarios y en el Convenio núm. 55 (artículo 5) se prevé un período mínimo de 16 semanas. También se ha hecho una propuesta que no ha sido objeto de acuerdo acerca de la cuestión de determinar si esos pagos pueden estar condicionados a un período mínimo en el empleo.

Comentario 32 (sobre la regla 4.3)

1. La *regla 4.3* trata sobre la protección de la salud y la seguridad y la prevención de accidentes. Se basa en el texto del Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134) y en la Recomendación conexas núm. 142, destinados a garantizar que los trabajadores dispongan de un equipo y de la protección apropiados para llevar a cabo sus tareas de manera segura y que reciban formación sobre cómo hacerlo. También incluye disposiciones sobre la notificación de accidentes. Todo ello forma parte de un sistema para supervisar el cumplimiento continuo y las condiciones a bordo de los buques. Al parecer, existe un apoyo general por parte de los representantes de la gente de mar y de algunos gobiernos a la idea de alentar una mayor evaluación y gestión de los riesgos y de alentar el acopio y la utilización de información estadística. Gran parte del texto de la regla 4.3 y de las disposiciones conexas del Código aparecen entre llaves { } para su discusión. Ello refleja la recomendación de la Mesa de que el texto debe ser modernizado para incluir cuestiones relacionadas con el elemento humano (tales como la fatiga, y el consumo abusivo de drogas y de alcohol) y otras preocupaciones tales como la exposición a sustancias químicas y otros riesgos en el lugar de trabajo. También se recomendó insertar en esta regla las disposiciones relativas al ruido y las vibraciones, de modo que sean tratadas como cuestiones de protección de la salud, y no como elementos del Título 3. Se han pedido opiniones al respecto (razón por la cual el texto propuesto aparece entre llaves { } para su discusión) a los expertos pertinentes de la OIT en materia de seguridad y salud en el trabajo en cuanto al contenido y al enfoque de estas disposiciones. Se propuso que la seguridad y la salud en el trabajo a bordo tenga en cuenta y adopte el enfoque general propuesto en las *Directrices de la OIT relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo (ILO-OSH, 2001)*. Además, se propuso que el texto de la regla 4.3 y las disposiciones del Código integren los conceptos y normas mencionados en otros instrumentos de la OIT y otras normas a las que hacen referencia²⁸. En el proyecto

²⁷ *Op. cit.*, nota 26 a pie de página.

²⁸ En particular, la Recomendación sobre la lista de enfermedades profesionales, 2002 (núm. 194); Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre seguridad en la utilización de productos químicos en el trabajo, 1993; Sistema Mundialmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de

de texto se trata de incorporar estas ideas (por ejemplo, exigir que los buques cuenten con sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo) en el marco de los convenios marítimos vigentes relacionados con la salud en el trabajo y la prevención de accidentes que serían revisados por la regla 4.3.

2. El texto detallado sobre la exposición a los ruidos a bordo de los buques y una propuesta de texto sobre las vibraciones fueron trasladados del Título 3 (véase el comentario 28, punto 7) y se encuentran actualmente en las *pautas B4.3* y en *B4.3.2*. El *párrafo 4*, relacionado con los niveles de ruido también aparece entre corchetes []. Los corchetes reflejan diferencias de opinión entre los mandantes sobre si el convenio debería contener el cuadro sobre los niveles máximos de ruido procedente de las orientaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre este tema (resolución A 468 XII, adoptada en 1981) o si debería referirse de manera más general a las orientaciones de la OMI (y a otras orientaciones pertinentes) sobre el tema a fin de prever y remitir a futuras enmiendas del documento de la OMI, de modo que no sea necesario tener que actualizar también este texto. También se ha propuesto entre llaves { } un texto — *B4.3.3* — sobre las vibraciones a bordo, basado en las disposiciones más generales sobre las vibraciones del *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre factores ambientales en el lugar de trabajo*, 2001. Sería conveniente determinar si el ruido y las vibraciones deberían abordarse de manera detallada en este convenio (y no otros factores ambientales) o si no sería mejor tratarlos, junto con otros factores de riesgo aplicables al sector marítimo, en un nuevo anexo que haría referencia y actualizaría las normas y prácticas elaboradas en la OIT o en la OMI y en otras organizaciones normativas técnicas.

Comentario 33 (sobre la regla 4.4)

1. La *regla 4.4* trata sobre el acceso de la gente de mar a instalaciones de bienestar en tierra. Forma parte de los deberes de los Miembros ratificantes de cooperar y proporcionar instalaciones de bienestar a la gente de mar, pero dentro de los límites de los requisitos del Estado del puerto relacionados con las cuestiones de identificación y protección de la gente de mar.
2. La principal preocupación de muchos gobiernos consistía en garantizar que en las disposiciones se hiciera referencia a la obligación de promover el desarrollo de instalaciones de bienestar basadas en tierra sin crear ninguna obligación financiera de proporcionar o crear estas instalaciones. En la *pauta B.4.4*, el *párrafo 1* de *B.4.4.4* se ha puesto entre corchetes [] para indicar que hay opiniones divergentes a este respecto.

Comentario 34 (sobre la regla 4.5)

1. La *regla 4.5* y las disposiciones conexas del Código, que tratan sobre seguridad social y abordan la protección en materia de seguridad social que proporcionan los sistemas nacionales de seguridad social, se presenta únicamente con carácter afirmativo. Si bien en el Grupo de Alto Nivel hubo acuerdo en cuanto a la importancia de incluir en este nuevo convenio la protección en materia de seguridad social (que en la actualidad aborda, entre

Productos Químicos (Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa: 2003); Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre factores ambientales en el lugar de trabajo, 2001; Drug and Alcohol Abuse Prevention Programmes in the Maritime Industry (A Manual for Planners (Revised)) (OIT/PNUFID, 2001); Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre tratamiento de cuestiones relacionadas con el alcohol y las drogas en el lugar de trabajo, 1996; Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre registro y notificación de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, 1995; Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo, 2001; Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre protección de los datos personales de los trabajadores, 1997.

otros, el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165)), no hubo acuerdo en cuanto su contenido preciso. La inclusión de esta protección está en conformidad con el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), el cual hace referencia a «un régimen apropiado de seguridad social» (artículo 2, a), ii)), pero da libertad al Estado de abanderamiento para que determine en su legislación nacional los detalles particulares de la cobertura.

2. En general, parece haber cierto grado de acuerdo con la idea de que el objeto de esta regla consiste en complementar, y no en duplicar, la protección en materia de seguridad social que se proporciona en las disposiciones sobre responsabilidad de los armadores, principalmente en la regla 4.2, sobre la protección a corto plazo. El contenido de la regla 4.5 y de las disposiciones conexas del Código ha dado lugar a prolongados debates. El debate en el Grupo de Alto Nivel ha estado relacionado con la elaboración de un texto aceptable para abordar el complejísimo problema de la gente de mar que trabaja en buques de bandera extranjera, que puede no tener derecho a estar cubierta por el sistema de seguridad social del Estado de abanderamiento y cuyo país de residencia o del cual tiene la nacionalidad no proporcione protección en materia de seguridad social. En conjunto, la preocupación consiste en evitar situaciones en las que, por razones relacionadas ya sea con leyes nacionales que no hacen extensiva la cobertura a los no residentes o a los no nacionales, o bien con la falta de un sistema de este tipo en el país de residencia o de la nacionalidad, la gente de mar quede sin ninguna protección para sí mismas ni para las personas a su cargo. Este vacío en la cobertura de alguna gente de mar plantea problemas en materia de igualdad y trabajo decente²⁹ y también socava uno de los objetivos del presente convenio, es decir, tratar de garantizar que las condiciones de trabajo de la gente de mar sean, en lo posible, uniformes. Otro problema adicional, más amplio, en este campo se refiere a las distintas gamas de cobertura que existen en los sistemas nacionales de seguridad social, cuando los hay. En el Convenio núm. 165 se trató de abordar estas cuestiones, pero hasta la fecha este instrumento sólo ha registrado dos ratificaciones. En el curso de las discusiones del Grupo de Alto Nivel, los mandantes propusieron y exploraron varias opciones. Las disposiciones provisionales incluidas en la regla 4.5 y en la norma y la pauta correspondientes fueron preparadas por la Oficina en una fase tardía tras la celebración de consultas (véase el addendum al final de la presente Lista de comentarios).

Comentario 35 (sobre el Título 5)

1. El *Título 5* trata del cumplimiento y del control de la aplicación y está relacionado con las obligaciones que, en virtud del artículo V, tienen los Miembros que ratifiquen el Convenio. El Título está dividido 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 que trata de las responsabilidades de los países que suministran gente de mar para trabajar a bordo de los buques.
2. Las líneas generales de este componente principal del convenio refundido³⁰ se acordaron, en lo esencial en el Grupo de Trabajo de alto nivel antes de que ni siquiera se discutieran

²⁹ La Conferencia Internacional del Trabajo en su 89.^a reunión de 2001 afirmó la importancia de la seguridad social como un derecho humano básico: véase *Seguridad social. Un nuevo consenso* (Ginebra, OIT, 2001).

³⁰ Estas líneas, aunque se precisaron considerablemente en discusiones ulteriores, se expusieron en el documento de la Oficina TWGLMS/2002/1: *Consideraciones relativas a las disposiciones sobre inspección y control de un convenio refundido sobre el trabajo marítimo*, presentadas al Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel en su segunda reunión, y en las discusiones conexas que tuvieron lugar durante la reunión. Véase el informe, op. cit., nota 8 al pie de página, párrafo 35 y siguientes.

las disposiciones sustantivas del Convenio, que figuran en los Títulos 1 a 4. Según los representantes de la gente de mar, cuya opinión fue en general compartida, habría sido un ejercicio inútil continuar con la fusión en ausencia de un consenso sobre la cuestión del cumplimiento y del control de la aplicación (y también sobre el procedimiento simplificado de enmienda).

3. En lo que respecta a las prácticas tradicionales para el control de la aplicación en el sector marítimo a través de inspecciones del Estado de abanderamiento y del Estado del puerto y de medidas correctivas, las disposiciones contenidas en el Título 5 se basan en los textos de las normas vigentes de la OIT en el ámbito del cumplimiento y el control de la aplicación: el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178) y la Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 185). En lo que respecta a las prácticas más contemporáneas, que tienen por objetivo garantizar el cumplimiento ininterrumpido entre una inspección y otra, el sistema propuesto en el Título 5 recoge aspectos del sistema basado en certificados, ampliamente aceptado, de la Organización Marítima Internacional, que se ha desarrollado en importantes convenios marítimos como en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS), enmendado, y en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 73/78 (MARPOL 73/78) y en sus diversos anexos. Sin embargo, el sistema de la OMI, al pasar a abarcar cuestiones relativas al cumplimiento continuo y la gestión del sistema así como la gestión de los recursos humanos, se ha adaptado en el proyecto de convenio para que se ajuste al contexto de la OIT y responda a los problemas especiales que plantean las normas internacionales del trabajo. El sistema de certificación que se propone en el Título 5 para el convenio refundido podría y debería coordinarse estrechamente con los certificados marítimos conexos, en particular los que se requieren en virtud de los convenios de la OMI. Algunos representantes gubernamentales del Grupo de Trabajo de alto nivel consideraron que este enfoque «integrado» era fundamental.
4. La mayoría de los nuevos elementos del Título 5 desarrollan en realidad las medidas previstas en convenios internacionales del trabajo en vigor, en particular en lo que respecta a la adición de un sistema de certificados al sistema de inspección, que constituye una ampliación de los motivos que, en virtud del Convenio núm. 147, pueden invocarse para la inmovilización de buques en el control y los procedimientos del Estado del puerto para la tramitación de las quejas o la solución de conflictos de la gente de mar. La verdadera innovación del Convenio en este ámbito reside en su enfoque del cumplimiento y el control de la aplicación. Varios convenios internacionales del trabajo que tratan de cuestiones de derecho sustantivo han incluido disposiciones relativas al control de la aplicación del convenio de que se trate; sin embargo, dichas disposiciones se presentan como complementarias de los derechos y obligaciones sustantivos previstos. El Título 5 comprende un conjunto de disposiciones detalladas sobre principios y derechos, tiene el mismo nivel de importancia que los demás Títulos relativos a los derechos sustantivos, y es inseparable de esos Títulos por tener también un carácter *sine qua non*.
5. El elemento más importante de la OIT en el contexto de la aplicación de los convenios internacionales del trabajo es sin duda su sistema de control, que tiene las garantías y autoridad institucionales necesarias y un importante componente tripartito³¹. El convenio

³¹ Como saben muy bien los delegados que conocen los procedimientos de la OIT, en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT, los Miembros deben presentar memorias a la Oficina Internacional del Trabajo sobre las medidas que hayan adoptado para poner en ejecución los convenios que hayan ratificado. Esas memorias se transmiten, en primer lugar, a una comisión de expertos eminente, creada en 1927, que examina cuidadosamente los progresos alcanzados por los Miembros en la aplicación del convenio considerado sobre la base no sólo de las propias memorias

refundido permitiría una continuidad a la hora de «velar por el cumplimiento» en cada etapa de los sistemas nacionales de protección hasta el sistema internacional. Empezaría por los propios marinos que, en virtud del Convenio, tendrían que estar debidamente informados de sus derechos y de los recursos disponibles en caso de supuesto incumplimiento; a continuación vendrían los armadores, que tendrían que formular y poner en práctica planes para garantizar que se cumplen efectivamente la legislación u otras medidas por las que se aplica el Convenio. Los capitanes de los buques de que se trate tendrían la responsabilidad no sólo de ejecutar los planes, sino también de llevar registros adecuados que demuestren que se aplican las disposiciones del Convenio. Además de las funciones tradicionales de inspección de los buques, el Estado de abanderamiento tendría que controlar los planes de los armadores y garantizar que efectivamente se establecieron y que se están aplicando. Asimismo, tendrían que llevar a cabo evaluaciones de calidad periódicas de la eficacia de sus sistemas nacionales de conformidad, y las memorias que presenten a la OIT en virtud del artículo 22 de la Constitución tendrían que facilitar información sobre sus sistemas de inspección y de certificación, incluidos sus métodos de evaluación de la calidad. Este sistema general en el Estado de abanderamiento tendría que ir complementado por procedimientos que deberían aplicarse en los países que son también o que constituyen incluso la fuente principal de suministro de gente de mar del mundo, los cuales tendrían que presentar memorias en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT, y los mecanismos de control del Estado del puerto contribuirían a subsanar cualquier deficiencia por parte de los Estados de abanderamiento.

6. En los *párrafos introductorios* del Título 5, el *párrafo 2* excluiría la posibilidad de recurrir a equivalencias sustanciales (con arreglo a los *párrafos 3 y 4* del *artículo VI*) en lo que atañe a la aplicación del Título 5 de la Parte A del Código. Con ello se reduciría parte de la flexibilidad que se concede a los Miembros ratificantes en su aplicación de los Títulos que tratan de los derechos sustantivos. El Grupo de Trabajo constituido para examinar el Título 5 en la cuarta reunión del Grupo de Trabajo de alto nivel consideró que debería haber una mayor uniformidad entre los Miembros en lo que respecta al control de la aplicación.
7. Todavía queda por resolver la cuestión de si el Título 5 de la Parte A del Código se puede enmendar sobre las mismas bases que los Títulos 1 a 4 o si sólo se puede enmendar como los artículos y las reglas (por medio de la ratificación expresa). La disposición aplicable (*párrafo 3*) figura entre corchetes [].

Comentario 36 (sobre la regla 5.1)

1. La *regla 5.1* trata de las responsabilidades que incumben a cada Miembro ratificante en virtud del presente Convenio con respecto a la gente de mar a bordo de buques que enarbolan su bandera.
2. La *regla 5.1.1* enuncia los principios generales pertinentes para el Estado de abanderamiento: el Estado de abanderamiento debería actuar como punto focal para las actividades de cumplimiento 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, mencionado en el preámbulo (véase comentario 1 *supra*). Esto se establece claramente en sino también de otras informaciones pertinentes, por ejemplo las observaciones formuladas por las organizaciones de empleadores y de trabajadores. En caso de que se planteen problemas, la Comisión suele contactar al gobierno de que se trate. El informe de la Comisión de Expertos se transmite a la reunión anual de la Conferencia Internacional del Trabajo, donde una Comisión tripartita, la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones lo examina en detalle. El sistema de control está reforzado por procedimientos especiales para la presentación de quejas o reclamaciones, en virtud de los artículos 24 y 26 de la Constitución y en el ámbito de la libertad sindical y la libertad de asociación.

el *párrafo 1*, que aclara que las obligaciones del Estado de abanderamiento respecto de los buques que enarbolan su bandera no se limitan a las «condiciones de trabajo y de vida» sino que abarcan todas las cuestiones tratadas por el Convenio. Se distingue entre las cuestiones sujetas al sistema de certificación y un conjunto más amplio de cuestiones abarcadas por el Convenio. Esta formulación de las obligaciones del Estado de abanderamiento es una propuesta de la Oficina y figura entre llaves { } porque ha de someterse a discusión.

3. En esta regla se estipula también la obligación de adoptar un sistema eficaz de inspección y certificación así como la obligación de presentar memorias a la OIT sobre el sistema y los métodos para evaluar su eficacia (*párrafos 2 y 4*).
4. El *párrafo 3* aparece entre llaves { } porque ha de someterse a discusión. Refleja las disposiciones previstas en el *párrafo 3* del artículo 2 del Convenio núm. 178, que permiten a los gobiernos autorizar a instituciones públicas y a otras organizaciones a que realicen inspecciones laborales en su nombre. En el *párrafo* se desarrolla esta disposición y también se hace referencia, entre llaves { }, a la delegación a otros Miembros ratificantes. Esta delegación a organizaciones reconocidas, como las sociedades de clasificación de buques, de las tareas relacionadas con las inspecciones de reconocimiento de los buques e incluso la posible expedición de los certificados marítimos exigidos aparece también en algunos convenios de la OMI como el SOLAS y MARPOL. Además de las disposiciones contenidas en estos convenios que reconocen la práctica y exigen que los gobiernos informen a la OMI de estas autorizaciones que deberán comunicarse a otros Estados parte en el convenio pertinente, la OMI también ha establecido un marco, que se desarrolla en las resoluciones A 739(18) y A 789(19) de la OMI. Estas resoluciones establecen los requisitos mínimos que han de tener dichas organizaciones, denominadas «organizaciones reconocidas», y otras cuestiones que los gobiernos deberían considerar al proceder a una delegación. En el *párrafo 3* queda claro (en consonancia con la disposición mencionada del Convenio núm. 178) que el Estado de abanderamiento sigue siendo plenamente responsable de la inspección y certificación de las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques que enarbolan su bandera.
5. El principio contenido en el *párrafo 3* que acabamos de mencionar relativo a la delegación a organizaciones reconocidas se desarrolla en disposiciones concretas en la *regla 5.1.2* y en las disposiciones conexas del Código. Las disposiciones del proyecto recomendado que se refieren al recurso a organizaciones reconocidas o a la delegación a otros Miembros fueron propuestas por un experto gubernamental en la cuarta reunión del Grupo de Alto Nivel y todavía no han sido objeto de una discusión detallada. Por esta razón, esas disposiciones van entre llaves { }. La cuestión de la delegación de la inspección y de la certificación del Estado de abanderamiento a otros Miembros ratificantes todavía no ha sido objeto de una discusión detallada y las disposiciones no se han desarrollado plenamente por este motivo. Aunque se reconoce esta posibilidad en los convenios de la OMI, una de las cuestiones que pudiera distinguir la situación en el marco del presente proyecto de convenio reside en el hecho de que la certificación se realiza con arreglo a las normas nacionales establecidas (Parte III de la declaración de conformidad laboral, véase punto 7 *infra*) por las que se aplica el Convenio. Esto pudiera plantear dificultades a otros Miembros.
6. En el *apartado a)* del *párrafo 1* de la *norma A5.1.2* aparece entre corchetes [] la expresión «y la protección de la seguridad social». Esto se refiere a la cuestión, respecto a la que hay una divergencia de opiniones, de si la protección de la seguridad social debería ser objeto de un certificado del Estado de abanderamiento y del control del Estado del puerto.
7. En la *regla 5.1.3* y en las disposiciones conexas del Código se establecen los pormenores del sistema de certificación propuesto de las normas marítimas del trabajo, que puede resumirse como sigue:

-
- a) Todo buque estará obligado a llevar:
- i) un *certificado de trabajo marítimo*, que confirme que se han inspeccionado las condiciones de trabajo y de vida en el buque y que cumplen las disposiciones de la legislación nacional del Estado de abanderamiento por las que se aplica el Convenio y que las medidas adoptadas por el armador para garantizar el cumplimiento son satisfactorias, y
 - ii) una *declaración de conformidad laboral*, que debería establecer cuáles son esas disposiciones y cómo deben cumplirse (*párrafos 1 y 2 de la regla*).

La inspección y la certificación tendrán que remitirse a las disposiciones de la legislación nacional porque es ahí donde figuran las normas obligatorias detalladas por las que se aplica el Convenio; en aras de lograr la flexibilidad que permita una amplia ratificación (véanse los puntos 14 a 16 de los comentarios generales al principio de esta lista de comentarios), muchas de las disposiciones detalladas relativas a la aplicación de las disposiciones del Convenio se presentan en forma de pautas no obligatorias en la Parte B del Código.

- b) Una vez expedida o aprobada, la autoridad competente llevará un registro con copia de la documentación pertinente con arreglo a lo dispuesto en el *párrafo 4* de la regla. Las palabras «e inscribir en un registro» figuran entre corchetes [] porque algunos gobiernos informan que no guardan registros de los certificados u otra documentación expedida en virtud de su autoridad por otros convenios marítimos. La organización reconocida pertinente lleva el registro de esta documentación.
- c) El certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral deben ajustarse al modelo establecido en el anexo A5-II (*párrafo 3 de la regla 5.1.3 y párrafo 9 de la norma A5.1.3*). Si bien el texto de los certificados nacionales de cada Miembro viene determinado por este modelo, éste no será siempre el caso de las declaraciones nacionales de conformidad laboral porque el texto dependerá de los términos de las disposiciones nacionales de cada Miembro por las que se aplica el Convenio. Estas declaraciones deben constar de tres partes (*párrafo 10 de la norma A5.1.3*): La Parte I es una «lista de comprobación» recapitulativa, una página con los diversos puntos que han de ser objeto de inspección y verificación. En la Parte II (el componente «nacional») figurarían las disposiciones nacionales pertinentes que ha de cumplir un buque para estar de conformidad con lo dispuesto en el Convenio y debería remitirse a la legislación pertinente, incluida cualquier disposición especial aplicable a los buques de categorías especificadas, por ejemplo, los que lleven mercancías peligrosas. Toda equivalencia sustancial adoptada sobre la base del artículo VI del Convenio (véase el punto 3 del comentario 6 *supra*) debería figurar en este documento. La autoridad competente (definida en el apartado a) del párrafo 1 del artículo II) debería redactar estas dos partes, labor que no podría delegarse a una organización reconocida. La Parte III de la declaración debería redactarla el armador y aprobarla la autoridad competente o (entre corchetes []) una organización reconocida. Esta Parte describiría las medidas adoptadas por el armador para garantizar el cumplimiento continuo a bordo del buque entre las inspecciones y/o los certificados. A fin de ayudar a los gobiernos, en el anexo B5-I se proporciona a modo de orientación un ejemplo de los tipos de disposición que podrían figurar en una declaración.
- d) El *párrafo 1* de la *norma A5.1.3*, a través del anexo A5-I, establece la lista de cuestiones que han de inspeccionarse y verificarse a los efectos de una certificación del Estado de abanderamiento y proporciona así los parámetros de las condiciones mínimas de trabajo y de vida que se han de inspeccionar y certificar que son satisfactorias. Esta lista es uno de los elementos del proyecto que tendrá que

examinarse detenidamente ya que varios puntos que figuran en la lista actual son controvertidos (lo mismo se aplica a la lista que figura en el anexo A5-III para el control del Estado del puerto, véase *infra*, comentario 37, punto 2, f)).

- e) En el párrafo 1 también se establece la validez del certificado por un período no superior a cinco años, con sujeción (*párrafo 2*) a una inspección intermedia como mínimo, de igual magnitud que la inspección inicial, para comprobar el cumplimiento continuo.
- f) En las circunstancias limitadas previstas en el *párrafo 5* de la norma A5.1.3, se podría expedir un certificado provisional por sólo unos meses de validez (*párrafo 6*). La expedición de dicho certificado estaría sujeta a una verificación limitada, incluida la inspección para comprobar que se cumplen los requisitos de alojamiento contenidos en el Título 3 del Convenio (*párrafo 7*). Se tendría que efectuar una inspección completa al final del período de validez y no se podría expedir ningún otro certificado provisional (*párrafo 8*). Algunos aspectos de las disposiciones propuestas son controvertidos y aparecen entre corchetes [].
- g) Al final de la norma se establecen la circunstancias en las que un certificado deja de tener validez (*párrafos 15 y 16*) y se prevé (*párrafo 17*) que se retirará el certificado si se comprueba que el buque no cumple las disposiciones del Convenio y no se han tomado medidas correctivas. Las pruebas de incumplimiento pueden detectarse a raíz de una de las diversas inspecciones que el Estado de abanderamiento está obligado a llevar a cabo independientemente del período de validez (véase el punto 8 *infra*) o de una inspección efectuada por un Estado del puerto.

La *norma A5.1.3* que establece el sistema que acabamos de describir aparece entre llaves { } porque ha de someterse a discusión ya que la mayoría de sus disposiciones fueron propuestas por expertos gubernamentales en la cuarta reunión del Grupo de Alto Nivel. La sustancia del texto parece en general aceptable (aparte de los aspectos que figuran entre corchetes []), pero las disposiciones no se pudieron discutir detalladamente en la reunión.

- 8. En la *regla 5.1.4* se exige que los Estados de abanderamiento dispongan de un sistema eficaz y coordinado de inspecciones periódicas. Cabe señalar que en el Convenio también se exige que se realicen inspecciones en determinadas circunstancias que no guardan relación con la validez del certificado. En particular, en la norma A3.1 sobre el alojamiento se exige que se realicen inspecciones en virtud de la Regla 5.1.4 cuando un buque se matricule por primera vez o cuando se matricule de nuevo o cuando el alojamiento de la gente de mar haya sido objeto de una modificación importante, y en el *párrafo 5* de la *norma A5.1.4* se exige que se efectúe una investigación en el caso de que se presente una queja o existan pruebas de que hay deficiencias o de que no se cumplen las disposiciones del Convenio.
- 9. El *párrafo 7, c)* de la norma A5.1.4 figura entre corchetes [] para señalar que existen opiniones divergentes en lo que respecta a la inspección y las medidas de reparación. Los representantes de la gente de mar proponen otra formulación para tratar también los casos de transgresiones graves de los derechos de la gente de mar. La gente de mar propone también utilizar el término «incumplimiento» en lugar de «deficiencia» para describir los incidentes que justifican la inmovilización en el puerto. El término «deficiencia» parece ser que se utiliza corrientemente en las prácticas de inspección marítima.
- 10. El *párrafo 14* de la norma se basa en el párrafo 2 del artículo 6 del Convenio núm. 178 en lo que respecta a las inspecciones del Estado de abanderamiento y su contenido se plasma también en los Convenios de la Organización Marítima Internacional. Este párrafo figura entre corchetes [] para señalar que algunos representantes gubernamentales expresaron sus dudas en la cuarta reunión del Grupo de Alto Nivel sobre si era necesaria una disposición

de este tipo en el contexto del Estado de abanderamiento. Por otra parte, los representantes de los armadores consideraron que la disposición tenía tal importancia que se justificaba que se desplazara de la Parte A del Código a la propia regla.

11. En el *párrafo 15* se exige que los Miembros prevean sanciones y otras medidas correctivas adecuadas, entre otros casos, por violación de «las disposiciones del presente Convenio». Esta disposición se basa en el párrafo 1 del artículo 7 del Convenio núm. 178, que exige la imposición de sanciones para los casos de violación de «las disposiciones legales por cuyo cumplimiento han de velar los inspectores». Un representante gubernamental señaló que el convenio refundido proporcionaría menos protección que el Convenio núm. 178, en el sentido de que no obligaría a los Miembros a imponer sanciones por la violación de cualquier disposición nacional que prevea una protección mayor que la exigida en el Convenio. El objetivo fundamental del Título 5 es, sin embargo, garantizar la aplicación de los principios y derechos contenidos en el propio Convenio (lo que no era el caso del Convenio núm. 178) y prever reglas del juego uniformes entre los Miembros. En este sentido, el Convenio prevé normas mínimas, que no obstante están sujetas al párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución de la OIT, que prevé que «en ningún caso podrá considerarse que la adopción de un convenio ... por la Conferencia, o la ratificación de un convenio por cualquier Miembro, menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo que garantice a los trabajadores condiciones más favorables que las que figuren en el convenio...».
12. El *párrafo 10* de la *pauta B5.1.4* aparece entre llaves { }, pero no porque haya que discutir su contenido propiamente dicho. La cuestión que se planteó fue de si su contenido no era lo suficientemente importante como para justificar que se desplazara esta disposición a la norma en la Parte A del Código.
13. En la *regla 5.1.5* se introduce la exigencia de que los buques cuenten a bordo con procedimientos para la tramitación de las quejas y que las quejas y las respuestas a las mismas deben estar documentadas. Este aspecto contribuiría a asegurar el cumplimiento continuo a bordo de los buques. El enfoque adoptado se basa en general en una propuesta conjunta presentada por los armadores y la gente de mar a la tercera reunión del Grupo de Alto Nivel. El objeto sería el establecimiento de procedimientos eficaces para la solución de quejas a nivel del buque o del armador. El texto de la regla comienza con dos alternativas (que aparecen entre corchetes []) que dan cuenta de las divergencias existentes en lo que atañe a los conceptos y la formulación respecto de los cuales todavía no se ha podido llegar a un acuerdo. La primera alternativa consta sólo del *párrafo 1* relativo a las quejas. La otra consta del *párrafo 1* relativo a las quejas y del *párrafo 2* sobre la solución de conflictos.
14. En los *párrafos 2 ó 3* (en el caso de la segunda alternativa) se exige que los Miembros garanticen que no haya «hostigamiento» de los marinos que hayan presentado una queja. En el *párrafo 3* de la *norma A5.1.5* se propone una definición del término «hostigamiento».
15. La *regla 5.1.6* se basa en el Convenio núm. 147. Trata de las responsabilidades del Estado de abanderamiento de llevar a cabo una investigación de cualquier siniestro marítimo grave que cause lesiones o la muerte, en el que esté implicado un buque que enarbole su bandera. Se ha planteado la cuestión de si esto supone una duplicación de disposiciones en el marco de la OMI. Se ha pedido asesoramiento en relación con esta cuestión pero, a no ser que haya una incompatibilidad con cualquiera de las disposiciones de la OMI, no debería plantear ningún problema el hecho de prever una disposición complementaria que se centre en las preocupaciones de la OIT y proponga que se hagan públicos los resultados.

Comentario 37 (sobre la regla 5.2)

1. La *regla 5.2* trata de las responsabilidades del Estado del puerto en relación con la inspección de buques en los puertos y el establecimiento de procedimientos de tramitación de quejas de la gente de mar en tierra. Se adoptó el término «funcionarios habilitados» al reconocer que en la inspección puede intervenir una gran diversidad de personal y para garantizar la coherencia con los demás instrumentos marítimos que guardan relación con el control del Estado del puerto. Las disposiciones contenidas en la regla 5.2 se basan en parte en el artículo 4 del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), la disposición relativa al control del Estado del puerto, y las prácticas en la aplicación de otros convenios marítimos.
2. La *regla 5.2.1*, que versa sobre las inspecciones en los puertos, presenta las siguientes características:
 - a) Las actividades de control del Estado del puerto no son obligatorias. Esto se refleja tanto en el párrafo 4 del artículo V del Convenio como en la utilización de la palabra «puede» («... puede ser objeto de una inspección») en el *párrafo 1*. Los miembros que lleven a cabo inspecciones en sus puertos tendrían que contar con un sistema eficaz de inspección y control (*párrafo 4*); sin embargo, como es el caso actualmente en lo que atañe a las disposiciones del Convenio núm. 147, no tendrían obligación alguna de someter a inspección a ningún buque en particular.
 - b) En el *párrafo 2* de la regla se establece que los Estados del puerto deben aceptar el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad como «pruebas prima facie» del cumplimiento de las disposiciones del Convenio. Este término, que también se utiliza en el párrafo 4 de la regla 5.1.1, es un término jurídico que se ha definido como una prueba que basta para establecer un hecho si no hay pruebas contrarias, pero no es concluyente³². Básicamente, esto reproduce el carácter jurídico de las actividades iniciales de control del Estado del puerto en el marco de otros convenios marítimos y es un aspecto central a la hora de lograr un justo medio en el sistema de certificación entre intereses encontrados, incluida la supremacía de jurisdicción del Estado de abanderamiento sobre cuestiones que afectan a los buques que enarbolan su bandera. La consecuencia de esto se explica en el párrafo 2: las inspecciones deberán limitarse a examinar el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral, «salvo en las circunstancias especificadas en el Código»³³. Dichas circunstancias se especifican en los *apartados a), b) y c)* del *párrafo 1* de la *norma A5.2.1*. Una de esas circunstancias (*apartado b)*) es cuando no hay motivos fundados para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a las disposiciones del Convenio; por ejemplo, puede quedar claro para el funcionario de supervisión del Estado del puerto de que existen motivos fundados a partir de la documentación presentada o de sus observaciones profesionales al subir a bordo del buque³⁴.

³² Véase *The Oxford companion to law*, de David M. Walker, Clarendon Press, Oxford, 1980.

³³ De igual modo, el párrafo 1, de la regla 19 del capítulo 1 del SOLAS prevé que: «cuando un buque se encuentre en un puerto regido por otro Gobierno Contratante estará sujeto a la supervisión de funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno, en tanto que el objeto de esa supervisión sea comprobar que los certificados ... son válidos». En el párrafo 2 se prevé que «si son válidos, tales certificados serán aceptados a menos que haya claros indicios...».

³⁴ Véase también: resolución A.787(19) de la OMI, Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, en particular los artículos 2.2, 3.1.1 y 3.2.

-
- c) Otra circunstancia que se especifica en el *párrafo 1* de la *norma A5.2.1*, sería la ausencia de la documentación requerida (*apartado a*). De conformidad con el principio del «trato no más favorable», que se recoge en el *párrafo 7* del artículo V (véase el comentario 5, punto 6 *supra*), las disposiciones relativas al control del Estado del puerto se aplicarían a los buques que enarboles la bandera de Miembros que no hayan ratificado el convenio refundido. Estos buques no podrían presentar el certificado y documentación requerida por el Convenio, por lo que podrían estar en todo momento sujetos a una inspección.
- d) De conformidad con el *párrafo 1* de la norma, sería obligatorio llevar a cabo una inspección más detallada cuando la deficiencia detectada pudiera constituir claramente un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar o (propuesta de los representantes de los armadores y de la gente de mar que aparece entre llaves { }) un obstáculo para la aplicación de los principios o derechos establecidos en el presente Convenio.
- e) En consonancia con el entendimiento y acuerdo alcanzados en el Grupo de Alto Nivel en relación con el trato que ha de darse a la Parte B del Código (véanse los párrafos 15 y 16 de los comentarios generales al principio de esta lista de comentarios), la inspección del Estado del puerto se remitiría a los artículos y reglas y a la Parte A del Código (*párrafo 3* de la *regla 5.2.1*).
- f) En virtud del *párrafo 2* de la *norma A5.2.1*, la inspección detallada que se lleva a cabo sobre las cuestiones establecidas en los apartados *a*) y *b*) del *párrafo 1* debería abarcar, en principio, las cuestiones enumeradas en el anexo A5-III y debería basarse en la conformidad con las disposiciones del presente Convenio incluida cualquier equivalencia sustancial que determinen los Miembros ratificantes en la declaración de conformidad laboral (véase el comentario 36, punto 7, *c supra*). En la actualidad, la decisión de si los buques de los Miembros que no hayan ratificado el Convenio deberían beneficiarse o no de la flexibilidad que permiten las equivalencias sustanciales queda a la discreción de los Miembros que ratifiquen el Convenio.
- g) El *párrafo 3* de la norma trata de la inspección que se realiza a raíz de la presentación de una queja en virtud del apartado *c*) del *párrafo 1*. El *párrafo* figura entre corchetes [] porque existen opiniones divergentes en cuanto al alcance preciso de la inspección que se realiza en virtud de la presentación de una queja.
- h) De conformidad con el *párrafo 1* del artículo 4 del Convenio núm. 147, si se detectan deficiencias en relación con el cumplimiento del Convenio, el Estado del puerto puede enviar un informe sobre el particular al gobierno del Estado de abanderamiento, con copia de la notificación al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. Este procedimiento se ha ampliado en el proyecto de convenio (*párrafo 4* de la *norma A5.2.1*): en primer lugar, se establece un procedimiento para notificar al Estado de abanderamiento, en el que se brinda a este último la oportunidad de expresar su posición y adoptar las medidas que sean necesarias (se presentan dos posibles formulaciones de este punto en el *apartado b*) del *párrafo 4*) y para proporcionar información en el próximo puerto de escala y a las organizaciones de la gente de mar y de armadores apropiadas; en segundo lugar, conforme al *párrafo 5*, se proporciona una indicación de la acción que cabría esperar del Director General de la OIT si la respuesta del Estado de abanderamiento al problema no es adecuada: en particular, la adopción de 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» (como las reclamaciones o quejas que se presentan en virtud del artículo 24 o del artículo 26 de la Constitución de la OIT). Se han manifestado preocupaciones en cuanto a la carga que representaría para los Estados del puerto si tuvieran que seguir

estos procedimientos cada vez que se detectara una deficiencia. En este sentido, redundaría en interés de todos los Miembros ratificantes que se llevara un registro de los buques que infrinjan gravemente o de forma persistente las disposiciones del Convenio. Se ha propuesto también que se ponga a disposición de las personas interesadas la información sobre las deficiencias detectadas y las medidas correctivas.

- i) Conforme al *párrafo 6* de la norma, si durante una inspección (realizada voluntariamente, véase el punto *a) supra*) el inspector observa determinados tipos de deficiencias, el Estado del puerto tiene la obligación de no dejar zarpar al buque hasta que no se hayan subsanado dichas deficiencias. Actualmente, conforme al artículo 4 del Convenio núm. 147, el Estado del puerto puede inmovilizar a un buque en la medida en que sea necesario para poner remedio a cualquier situación a bordo que resulte «claramente peligrosa para la salud o la seguridad». Esto se especifica en el *apartado a)* del *párrafo 6* que se está examinando: los *apartados b)* y *c)* proponen otras dos circunstancias que justifican la inmovilización: graves dificultades materiales a la gente de mar y graves violaciones repetidas — conceptos que se explican con más detalle en el *párrafo 2* de la *pauta B5.2.1*. El *párrafo 6* de la norma aparece entre corchetes [] atendiendo a la preocupación manifestada tanto por la gente de mar como por los gobiernos (si bien por motivos diferentes) en cuanto a la amplitud de las causas de inmovilización de buques previstas en este *párrafo*. Los representantes de los armadores y de la gente de mar proponen que se supriman las disposiciones relativas al astillero de reparaciones. Al final del *párrafo 6* se propone otra formulación en relación con las condiciones para poder liberar al buque.
 - j) El *párrafo 7* figura entre llaves { } porque se va a someter a discusión, en parte debido a que algunos aspectos de la orientación que se proporciona en el *párrafo 2* de la *pauta B5.2.1* son controvertidos (o mencionan disposiciones controvertidas) como muestra la utilización de corchetes [] en dicho *párrafo*. Quizás sería preferible no incluir esta orientación en el Convenio. Puede que se considere más útil desarrollar elementos más detallados para orientar a los inspectores del Estado del puerto y del Estado de abanderamiento en consonancia con otros elementos de inspección del Estado del puerto.
3. La *regla 5.2.2* trata de los procedimientos de tramitación de quejas en tierra. Todo el texto de la regla y las disposiciones conexas del Código aparecen entre llaves porque han de ser objeto de discusión. La primera cuestión que hay que considerar es esencialmente la siguiente: ¿es conveniente que un marino recurra a procedimientos de recurso externos sin haber tratado primero de solucionar el asunto a bordo del buque? En el *apartado a)* del *párrafo 2* de la *norma A5.2.2* se propone una respuesta negativa y es probable que este principio (que está en consonancia con la norma jurídica general de que se deben agotar primero los recursos locales) sea generalmente aceptable.
4. La segunda cuestión que ha de examinarse es controvertida: ¿debería poder la gente de mar recurrir a procedimientos de recurso externos distintos de los del Estado de abanderamiento? La respuesta contenida en el *apartado b)* del *párrafo 2* de la norma es afirmativa pero figura entre corchetes [], al igual que la disposición conexas contenida en la *pauta B5.2.2*, en particular el *párrafo 4*. La posición más firme a favor de una respuesta negativa la adoptó un gobierno que indicó que el establecimiento de un procedimiento de tramitación de quejas en tierra sería inaceptable porque su legislación nacional prohíbe específicamente encomendar a autoridades extranjeras la resolución de conflictos. Ahora bien, en el Convenio debería tomarse en consideración no sólo la situación de los países que disponen de procedimientos equitativos y eficaces para la resolución de conflictos, sino también la de los países que tal vez no cuenten con procedimientos adecuados o no tienen la capacidad para resolver los casos con la debida rapidez. Siguiendo el principio de «cortesía internacional», los órganos judiciales o de índole similar se desisten de conocer casos cuando hay otros órganos cuya competencia resulta más adecuada para el tipo de

conflicto de que se trata. Habida cuenta de lo dispuesto en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, citada en el preámbulo del convenio refundido (véase el comentario 1 *supra*), los órganos judiciales o administrativos más apropiados serían los del Estado de abanderamiento. Por tal motivo, en el apartado *b*) del párrafo 2 de la norma A5.2.2 se propone que los funcionarios del Estado del puerto tengan también en cuenta la conveniencia de que cuando el Estado de abanderamiento disponga de procedimientos para una resolución rápida y equitativa de las quejas, éstas sean tramitadas por las autoridades administrativas o judiciales competentes de dicho Estado.

Comentario 38 (sobre la regla 5.3)

1. La *regla 5.3* trata de lo que se ha descrito como «responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra» de un Estado. Un representante gubernamental expresó su preocupación porque el término «suministro de mano de obra» parece desvalorizar a los trabajadores y propuso en su lugar el término «suministro de recursos humanos» u otro término adecuado. Por el momento, se ha conservado el término «suministro de mano de obra» a falta de un término más adecuado y porque en general se entiende mejor y se aceptan como el término apropiado en la práctica de la OIT. Se discute también si el Convenio debería tratar esta tercera categoría de responsabilidad en relación con «el suministro de mano de obra».
2. En los debates del Grupo de Trabajo de Alto Nivel se hizo hincapié en el importante papel que desempeñan los países proveedores de mano de obra en el ámbito del control de la aplicación de cuestiones tales como las agencias de contratación y colocación y los acuerdos de empleo así como la protección de la seguridad social. Aun cuando resulta fácil determinar cuáles son los principales países proveedores de gente de mar, no sería posible definir el término a efectos de un texto jurídico. De hecho, dado que la mayoría, si no todos, los países, actúan a la vez en calidad de Estado de abanderamiento y de Estado del puerto (a menos que sean países sin litoral), también pueden actuar como proveedores de mano de obra, aunque sea en pequeña escala, en la medida en que sus ciudadanos pueden prestar servicios en buques matriculados fuera de su territorio. Por consiguiente, las responsabilidades en la materia también deberían regir para ellos. A fin de evitar que al concepto de «Estado proveedor de mano de obra» se dé una interpretación erróneamente limitada, el Convenio se referiría simplemente a las «responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra». Cabe señalar que la gente de mar ha expresado cierta preocupación por la idea de que Estados distintos de los estados de abanderamiento tengan responsabilidades reconocidas respecto de las condiciones de trabajo de la gente de mar. En su opinión, esto podría ir en contra y no ser complementario de lo dispuesto en el artículo 94 del Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (véase el comentario 1 *supra*). Las palabras con las que comienza la regla («sin perjuicio del...») tratan de responder a esta preocupación al reconocer la primacía de la responsabilidad del Estado de abanderamiento.
3. Otra cuestión que tal vez haya que debatir es la de las situaciones en que se crean responsabilidades en materia de suministro de mano de obra. Una situación representativa se da cuando en el territorio de un país se han establecido o funcionan agencias de contratación y colocación. Esto se trata en el *párrafo 1* de la regla.
4. En los debates del Grupo de Alto Nivel también se hizo mención a las «responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra» en el contexto de las obligaciones sobre seguridad social que no dependen de la existencia de contratos de trabajo. En el *párrafo 3* de la regla, que aparece entre corchetes [], se prevé la responsabilidad legislativa de cada Miembro en relación con los acuerdos de empleo de la gente de mar suscritos en su territorio. En el párrafo 3 se expone con mayor claridad cuáles serían las consecuencias

jurídicas: trata expresamente de proporcionar un medio de reparación adecuado para los casos en que el acuerdo de empleo de la gente de mar no se ajuste a las disposiciones del Convenio: se entendería que el acuerdo garantiza plenamente los derechos o prestaciones que se hubiesen omitido del mismo y se considerarían nulas y sin valor todas las cláusulas de carácter restrictivo. La aplicación de esta disposición, que era motivo de preocupación para algunos miembros del Grupo de Alto Nivel en su tercera reunión, incumbiría a los tribunales nacionales competentes para conocer conflictos relativos a los acuerdos de que se trate.

5. En el párrafo 4 de la regla 5.3 se exigiría que los Miembros establezcan sistemas eficaces de inspección y control que garanticen el cumplimiento de las responsabilidades relativas al suministro de mano de obra con arreglo al Convenio. Por ejemplo, la gente de mar ha propuesto que se instaure un sistema de certificación de las agencias de contratación y colocación que formaría parte del sistema de inspección y certificación de los buques. Este podría ser también un ejemplo del tipo de cuestión que se abarcaría en esta regla.

Comentario 39 (sobre los anexos)

1. Los anexos del Título 5 del Convenio se refieren al sistema de certificación. El anexo A5-I (véase el comentario 36, punto 7, *d*) y el anexo A5-III (véase el comentario 37, punto 2, *f*) contienen la lista, que se ha convenido hasta la fecha, de las cuestiones que han de inspeccionar y verificar el Estado de abanderamiento y el Estado del puerto a los efectos del sistema de certificación. Los puntos que figuran entre corchetes [] son aquellos sobre los que no se ha llegado a un acuerdo. Las dos listas son iguales ya que se refieren al contenido de la lista de comprobación y la lista de cuestiones que se han de certificar en los documentos. Cabe recordar que la lista relativa al Estado de abanderamiento no abarca, sin embargo, todas sus obligaciones en relación con la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan su bandera: se trata sólo de la lista de cuestiones que han de inspeccionarse a efectos de la certificación y del control del Estado del puerto (véase el comentario 36, puntos 1 y 2).
2. Se ha propuesto que podría resultar útil incluir otra información en la portada de la documentación, como por ejemplo información detallada del Código IGS de la OMI o los elementos enumerados en el registro sinóptico continuo que ha de llevar a bordo el buque en virtud de la regla 5 del capítulo X-1 del SOLAS. En la medida en que estos elementos no figuran todavía en el modelo que se facilita en el anexo A-II, es importante que se examine cuidadosamente la relación entre los requisitos adicionales respecto del contenido de la documentación y la sustancia del Convenio. Por ejemplo, exigir información detallada de otros certificados OMI que se lleven a bordo para expedir un certificado de trabajo marítimo, aparte de representar una duplicación, puede condicionar implícitamente la ratificación del presente Convenio. De igual modo, es posible que el Estado de abanderamiento no pueda certificar algunos elementos del historial de un buque. Es razonable que se exija al buque que, en el contexto de las disposiciones de la OMI relacionadas con la seguridad, que lleve en un registro a bordo dicha información y que la ponga a disposición a efectos de la inspección. La cuestión de si también debería indicarse y ser obligatoria a los efectos del certificado de trabajo marítimo o de la declaración de conformidad laboral plantea diferentes problemas.
3. El actual proyecto de certificado de trabajo marítimo y de declaración de conformidad laboral tratan, no obstante, de incorporar, en la medida de lo posible la mayor parte de estas ideas en el proyecto de modelo que figura en el anexo A-II y en el ejemplo de documentación nacional contenida en las orientaciones que se proporcionan en el anexo B5-I. El anexo B5-I proporciona orientación a través de un ejemplo de posibles disposiciones que podría adoptar la autoridad competente y el armador a la hora de cumplimentar la documentación que se exige en virtud del presente Convenio (véase el comentario 36, punto 7, *c*)).

Anexo I

Listas de ratificaciones de los Convenios de la OIT sobre trabajo marítimo

Convenios	Núm. de ratificaciones (a partir del 01.05.04)
Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7)	53
Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm. 8)	59
Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9)	40
Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16)	81
Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22)	58
Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23)	45
Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53)	35
Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936 (núm. 54)	6
Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55)	16
Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56)	19
Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 57)	4
Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58)	51
Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68)	24
Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69)	36
Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70)	7
Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71)	13
Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946 (núm. 72)	5
Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73)	43
Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74)	28
Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946 (núm. 75)	5
Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946 (núm. 76)	1
Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91)	24
Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92)	43
Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (núm. 93)	6
Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108)	62
Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (núm. 109)	16
Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133)	27
Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134)	27
Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145)	17
Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146)	14
Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)	46
Protocolo relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1996	11
Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163)	14

**Núm. de
ratificaciones
(a partir del 01.05.04)**

Convenios

Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164)	12
Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165)	2
Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166)	10
Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178)	9
Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179)	9
Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180)	16
Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)	1

**Lista de ratificaciones de los convenios marítimos
(a partir del 1.º de mayo de 2004)**

() denunciado

Estados Miembros (177)	Total	Ratificaciones de convenios marítimos
Afganistán	-	-
Albania	3	16, (58), 178
Alemania	14	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 73, 92, 133, 134, 147, 164
Angola	8	(7), 68, 69, 73, 74, 91, 92, 108
Antigua y Barbuda	1	108
Arabia Saudita	-	-
Argelia	12	56, (58), 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, 91, 92, 108
Argentina	11	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 58, 68, 71, 73
Armenia	-	-
Australia	15	7, 8, 9, 16, 22, 57, 58, 69, 73, 76, 92, 93, 109, 133, 166
Austria	-	-
Azerbaiyán	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Bahamas	3	(7), 22, 147
Bahrein	-	-
Bangladesh	2	16, 22
Barbados	5	(7), 22, 74, 108, 147
Belarús	3	16, (58), 108
Bélgica	21	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, (57), (58), 68, 69, 73, 74, 91, 92, 147, P147, 180
Belice	6	(7), 8, 16, 22, 58, 108
Benin	-	-
Bolivia	-	-
Bosnia y Herzegovina	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 59, 73, 74, 91, 92, 109
Botswana	-	-
Brasil	18	(7), 16, 22, 53, (58), (91), 92, 93, 108, 109, 133, 134, 145, 146, 147, 163, 164, 166
Bulgaria	25	(7), 8, (9), 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, (57), (58), 68, 69, 71, 72, 73, 75, 108, 146, 147, 163, 166, 179, 180

Estados Miembros (177)	Total	Ratificaciones de convenios marítimos
Burkina faso	–	–
Burundi	–	–
Cabo Verde	–	–
Camboya	–	–
Camerún	4	9, 16, 108, 146
Canadá	11	7, 8, 16, 22, 58, 68, 69, 73, 74, 108, 147
República Centroafricana	–	–
Chad	–	–
República Checa	3	108, 163, 164
Chile	5	(7), 8, 9, 16, 22
China	4	(7), 16, 22, 23
Chipre	5	16, 23, (58), 92, 147
Colombia	6	(7), 8, 9, 16, 22, 23
Comoras	–	–
Congo	–	–
Corea, República de	2	53, 73
Costa Rica	6	8, 16, 92, 134, 145, 147
Cote d'Ivoire	1	133
Croacia	15	8, 9, 16, 22, 23, 32, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 109, 147
Cuba	14	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, (58), (72), 91, 92, 93, 108, 145
Congo, República Democrática del	–	–
Dinamarca	15	(7), 8, 9, 16, 53, (58), 73, 92, 108, 133, 134, 147, P147, 163, 180
Djibouti	13	9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 69, 71, 73, 91, 108
Dominica	5	8, 16, 22, 108, 147
República Dominicana	1	(7)
Ecuador	–	–
Egipto	15	9, 22, 23, 53, 55, 56, 68, 69, 71, 73, 74, 92, 134, 145, 147
El Salvador	–	–
Emiratos Arabes Unidos	–	–
Eritrea	–	–
Eslovaquia	2	163, 164
Eslovenia	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 108
España	28	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, (56), (58), 68, 69, (70), 73, 74, (91), 92, 108, (109), 134, 145, 146, 147, 163, 164, 165, 166, 180
Estados Unidos	7	53, 54, 55, 57, 58, 74, 147
Estonia	9	7, 8, 9, 16, 22, 23, 53, 92, 108
Etiopía	–	–
Ex República Yugoslava de Macedonia	14	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 59, 69, 73, 74, 91, 92, 109
Fiji	3	8, (58), 108
Filipinas	6	23, 53, (93), 98, 138, 179
Finlandia	23	(7), 8, (9), 16, 22, 53, (72), 73, (75), (91), 92, 108, 133, 134, 145, 146, 147, P147, 163, 164, 178, 179, 180

Estados Miembros (177)	Total	Ratificaciones de convenios marítimos
Francia	35	8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, (58), 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, (75), (91), 92, 108, 109, 133, 134, 145, 146, 147, P147, 163, 164, 166, 178, 179, 180, 185
Gabón	–	–
Gambia	–	–
Georgia	–	–
Ghana	9	8, 16, 22, 23, 58, 69, 74, 92, 108
Granada	5	(7), 8, 16, (58), 108
Grecia	18	(7), 8, 9, 16, 23, 55, (58), 68, 69, 71, 73, 92, 108, 133, 134, 147, P147, 180
Guatemala	4	16, 58, 108, 109
Guinea	3	16, 133, 134
Guinea-Bissau	8	7, 68, 69, 73, 74, 91, 92, 108
Guinea Ecuatorial	2	68, 92
Guyana	3	(7), 108, 166
Haití	–	–
Honduras	1	108
Hungría	7	(7), 16, 145, 163, 164, 165, 166
India	3	16, 22, 147
Indonesia	1	69
Irán, República Islámica del	1	108
Iraq	12	8, 16, 22, 23, (58), 92, 93, 108, 109, 145, 146, 147
Irlanda	17	(7), 8, 16, 22, 23, 53, 68, 69, 73, 74, 92, 108, 147, P147, 178, 179, 180
Islandia	4	(58), 91, 108, 147
Islas Salomón	3	8, 16, 108
Israel	7	9, 53, 91, 92, 133, 134, 147
Italia	24	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, (58), 68, 69, 71, 73, 74, (91), 92, 108, 109, 133, 134, 145, 146, 147, 164
Jamaica	4	(7), 8, 16, (58)
Japón	10	(7), 8, 9, 16, 22, (58), 69, 73, 134, 147
Jordania	1	147
Kazajstán	–	–
Kenya	4	16, (58), 134, 146
Kirguistán	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Kiribati	–	–
Kuwait	–	–
Lao, República Democrática Popular	–	–
Lesotho	–	–
Letonia	6	7, 8, 9, 16, 108, 147
Libano	9	8, 9, 58, 71, 73, 74, 109, 133, 147
Liberia	9	22, 23, 53, 55, 58, 92, 108, 133, 147
Jamahiriyá Árabe Libia	1	53
Lituania	2	73, 108
Luxemburgo	17	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 68, 69, 73, 74, 92, 108, 147, 166
Madagascar	–	–

Estados Miembros (177)	Total	Ratificaciones de convenios marítimos
Malasia	2	(7), 16
Malawi	–	–
Malí	–	–
Malta	11	(7), 8, 16, 22, 53, 73, 74, 108, 147, P147, 180
Marruecos	9	22, 55, 108, 145, 146, 147, 178, 179, 180
Mauricio	6	(7), 8, 16, (58), 74, 108
Mauritania	5	22, 23, 53, 58, 91
México	17	(7), 8, 9, 16, 22, (23), 53, 54, 55, 56, 58, 108, 109, 134, 163, 164, 166
República de Moldova	1	108
Mongolia	–	–
Mozambique	–	–
Myanmar	2	16, 22
Namibia	–	–
Nepal	–	–
Nicaragua	7	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 146
Níger	–	–
Nigeria	7	8, (9), 16, (58), 133, 134, 179
Noruega	26	(7), 8, (9), 16, 22, 53, 56, (58), 68, 69, 71, 73, (75), 91, 92, 108, (109), 133, 134, 145, 147, 163, 164, 178, 179, 180
Nueva Zelandia	14	8, 9, 16, 22, 23, 53, 58, 68, 69, 74, 92, 133, 134, 145
Omán	–	–
Países Bajos	21	(7), 8, 9, 16, 22, 23, (58), 68, 69, 70, 71, 73, 74, (91), 92, 133, 145, 146, 147, P147, 180
Pakistán	2	16, 22
Panamá	16	8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, (58), 68, 69, 71, 73, 74, 92, 108
Papua Nueva Guinea	3	(7), 8, 22
Paraguay	–	–
Perú	13	8, 9, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, 73
Polonia	19	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 68, 69, (70), 73, 74, 91, 92, 108, 133, 134, 145, 147, 178
Portugal	15	(7), 8, 22, 23, 68, 69, 73, 74, (91), 92, 108, 109, 145, 146, 147
Qatar	–	–
Reino Unido	17	(7), 8, 16, 22, 23, 56, 68, 69, 70, 74, 92, 108, 133, 147, P147, 178, 180
Rumania	15	(7), 8, 9, 16, 22, 68, 92, 108, 133, 134, 147, P147, 163, 166, 180
Federación de Rusia	11	16, 23, (58), 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147, 179
Rwanda	–	–
Saint Kitts y Nevis	–	–
San Marino	–	–
San Vicente y las Granadinas	4	7, 16, 108, 180
Santa Lucía	4	7, 8, 16, 108
Santo Tomé y Príncipe	–	–
Senegal	–	–
Serbia y Montenegro	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 109

Estados Miembros (177)	Total	Ratificaciones de convenios marítimos
Seychelles	5	(7), 8, 16, (58), 108
Sierra Leona	5	7, 8, 16, 22, 58
Singapur	4	7, 8, 16, 22
República Árabe Siria	1	53
Somalia	3	16, 22, 23
Sri Lanka	5	(7), 8, 16, 58, 108
Sudáfrica	–	–
Sudán	–	–
Suecia	19	(7), 8, 9, 16, (58), 73, (75), 92, 108, 133, 134, 145, 146, 147, P147, 163, 164, 178, 180
Suiza	5	8, 16, 23, (58), 163
Suriname	–	–
Swazilandia	–	–
Tailandia	–	–
Tanzania, República Unida de	5	(7), 16, 58, 108, 134
Tayikistán	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Timor–Leste, República Democrática de	–	–
Togo	–	–
Trinidad y Tabago	2	16, 147
Túnez	13	8, 16, 22, 23, 55, (58), 73, 92, 108, 126, 133, 138, 147
Turkmenistán	–	–
Turquía	1	(58)
Ucrania	10	16, 23, 32, (58), 69, 73, 92, 108, 133, 147
Uganda	–	–
Uruguay	13	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 54, (58), 73, 93, 108, 133, 134
Uzbekistán	–	–
Vanuatu	–	–
Venezuela	2	(7), 22
Viet Nam	–	–
Yemen	2	16, 58
Zambia	–	–
Zimbabwe	–	–

Declaraciones de aplicación de los convenios de la OIT sobre trabajo marítimo en los territorios no metropolitanos (a partir del 22 de abril de 2004)

() denunciado

Estados Miembros	Territorios no metropolitanos	Convenios aplicables (con o sin modificaciones)	
		Total	
Australia	Islas Norfolk	–	–
Dinamarca	Groenlandia	2	7, 16
	Islas Feroe	6	7, 8, 9, 16, 53, 92
Francia	Guadalupe	25	8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, (91), 92, 108, 109, 133, 145, 146, 147
	Guayana Francesa	25	8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, (91), 92, 108, 109, 133, 145, 146, 147
	Martinica	25	8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, (91), 92, 108, 109, 133, 145, 146, 147
	Nueva Caledonia	16	9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 69, 71, 73, (91), 108, 145, 146, 147
	Polinesia Francesa	17	9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 69, 71, 73, (91), 98, 108, 145, 146, 147
	Reunión	25	8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, (91), 92, 108, 109, 133, 145, 146, 147
	San Pedro y Miquelón	16	9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 69, 71, 73, (91), 108, 145, 146, 147
	Tierras australes y antárticas francesas	17	8, 9, 16, 22, 23, 53, 58, 68, 69, 73, 74, 92, 108, 133, 134, 146, 147
Países Bajos	Antillas Neerlandesas	7	8, 9, 22, 23, 58, 69, 74
	Aruba	10	8, 9, 22, 23, (58), 69, 74, 145, 146, 147
Nueva Zelandia	Tokelau	–	–
Reino Unido	Anguilla	6	7, 8, 22, 23, 58, 108
	Bermudas	8	7, 16, 22, 23, 58, 108, 133, 147
	Gibraltar	9	7, 8, 16, 22, 23, 58, 108, 133, 147
	Guernsey	8	7, 8, 16, 22, 56, 69, 74, 108
	Isla de Man	14	7, 8, 16, 22, 23, 56, 68, 69, 70, 74, 92, 108, 133, 147
	Islas Malvinas (Falkland)	5	7, 8, 22, 23, 58
	Islas Vírgenes Británicas	5	7, 8, 23, 58, 108
	Jersey	8	7, 8, 16, 22, 56, 69, 74, 108
	Montserrat	5	7, 8, 16, 58, 108
	Santa Elena	5	7, 8, 16, 58, 108
Estados Unidos	Guam	7	53, 54, 55, 57, 58, 74, 147
	Islas Vírgenes Estadounidenses	7	53, 54, 55, 57, 58, 74, 147
	Islas Marianas del Norte	1	147
	Puerto Rico	7	53, 54, 55, 57, 58, 74, 147
	Samoa Americana	6	53, 54, 55, 57, 58, 147

ANEXO II: Procedimiento simplificado de enmienda estipulado en el artículo XV

Paso 1

Presentación al Director General de la propuesta de enmienda por parte de cualquier Miembro de la OIT (con el apoyo necesario del Grupo o Miembros ratificantes) o por el Grupo de los Armadores o el Grupo de la Gente de Mar integrantes del Comité previsto en el artículo XIII

¿Puede utilizarse el procedimiento simplificado para enmendar las disposiciones en cuestión?

Sí

No

EL CONSEJO DE ADMINISTRACION PODRIA DECIDIR INCLUIR LA PROPUESTA EN EL ORDEN DEL DIA DE LA CIT

Paso 2

Propuesta distribuida a todos los Miembros de la OIT

Paso 3

Propuesta sometida al Comité previsto en el artículo XIII: es decir, los gobiernos que han ratificado el Convenio y los representantes de los armadores y de la gente de mar designados por el Consejo de Administración. Otros Miembros de la OIT pueden participar, pero no votar

¿Se ha obtenido la mayoría de dos tercios del Comité?
¿Incluida por lo menos la mitad de los votos atribuidos a cada Grupo? ¿Están representados por lo menos la mitad de los Miembros ratificantes?

Sí

No

PROPUESTA RECHAZADA

Paso 4

Propuesta presentada a la aprobación de la CIT en pleno

La enmienda se remite al Comité previsto en el artículo XIII para su posible modificación

No

¿Se ha obtenido la mayoría de dos tercios de la CIT?

Sí

Paso 5

Se notifica la enmienda a los Miembros ratificantes

Al finalizar el plazo fijado, ¿sobrepasan los desacuerdos expresados al Director General el nivel especificado?

No

Sí

Paso 6

LA ENMIENDA SE HACE EFECTIVA a las partes futuras y a las partes actuales que no hayan expresado su desacuerdo (o enviado comunicación alguna de conformidad con el párrafo 8, a) o b), del artículo XV)

SE RECHAZA LA ENMIENDA

Addendum a la Lista de comentarios sobre el proyecto recomendado del convenio sobre el trabajo marítimo, relativo a la regla 4.5: Seguridad social

1. El presente addendum, relativo a la *regla 4.5 – Seguridad social* del proyecto recomendado de convenio sobre el trabajo marítimo, debería leerse conjuntamente con el comentario 34 de la Lista de comentarios sobre el proyecto recomendado (documento [referencia]). Cabe recordar que en la última reunión que se celebró en Nantes el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo no se logró llegar a un acuerdo sobre algunas disposiciones específicas que abordan esta cuestión. A sugerencia de la Mesa del Grupo de Trabajo de Alto Nivel, en abril del presente año, la Oficina celebró consultas con expertos que son representantes de los gobiernos, de los armadores y de la gente de mar y ha insertado en el proyecto recomendado disposiciones que cuentan con un alto grado de acuerdo tripartito.
2. Las disposiciones se encuentran en la *sección* propuesta titulada «Seguridad social», recomendada por los expertos, quienes señalaron que la expresión «protección social» normalmente se utilizaba con un sentido mucho más amplio. Para describir la protección prevista en la regla 4.5, se recomienda utilizar la expresión «seguridad social», en lugar de «protección en materia de seguridad social». Conviene señalar al mismo tiempo que algunos gobiernos consideran también que otras disposiciones del Título 4 del convenio están relacionadas con aspectos de la seguridad social. Obviamente, los términos utilizados en el convenio no afectarían la terminología utilizada en los países ratificantes.
3. En la regla propuesta se aclara que las obligaciones de los Miembros ratificantes se refieren a las cuestiones o ramas indicadas en el Código con respecto a la gente de mar y a las personas a su cargo que están sujetos a su legislación en materia de seguridad social. También se recuerda a los Miembros la obligación primordial en virtud de la Constitución de la OIT de que la adopción y la ratificación de convenios internacionales del trabajo no debe afectar a otras disposiciones que garantizan condiciones más favorables para los trabajadores (*párrafo 1*). En el *párrafo 2* se manifiesta el deseo de lograr progresivamente una protección global en materia de seguridad social para la gente de mar (y, en la medida en que esté previsto en la legislación nacional, para las personas a su cargo), la cual (*párrafo 3*) en todo caso debería tener derecho a una protección no menos favorable que la de los trabajadores en tierra.
4. A pesar de las dificultades que se plantearon anteriormente con respecto a este tema, entre los expertos consultados hubo un alto grado de acuerdo. Esto se debió en gran medida al hecho de que empezaron su labor adoptando una matriz en la que se indicaban las ramas de protección que debían incluirse, y en la que se identificaban las entidades que deberían ser responsables de proporcionar los distintos tipos de cobertura. Las ramas, que se enumeran en la *norma A4.5, párrafo 1*, son las nueve ramas que constituyen el objeto del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102), en la medida en que complementan la protección a más corto plazo ofrecida por los armadores que ya se ha previsto en las reglas 4.1 y 4.2 del Convenio sobre el trabajo marítimo (y en otras disposiciones del Convenio, tales como las relativas al acuerdo de empleo, la repatriación y la indemnización por naufragio). Así, la protección del Título 4 empezaría con la protección a corto plazo — que proporcionan los armadores y que está reglamentada por los Estados de abanderamiento — relacionada con la atención médica y los pagos por enfermedad. Esta protección continuaría, cuando proceda, a mediano plazo, de conformidad con disposiciones tales como el párrafo 3 de la norma A4.2 sobre los pagos

por enfermedad. Esta protección básica incluiría la responsabilidad por las enfermedades y lesiones profesionales a corto plazo, y también a largo plazo en el sentido de que el armador deberá contraer seguros en casos de muerte o de discapacidad a largo plazo de conformidad con el párrafo 1, b) de la norma A4.2. Si bien este párrafo se indica entre corchetes [] debido a que su formulación precisa es objeto de controversia, en términos generales, se considera que, en sustancia, esta disposición es una parte esencial de la protección que se ha de proporcionar en virtud del convenio.

5. En el momento de la ratificación, se exigiría a los Miembros que proporcionen protección al menos en tres de las ramas (*párrafo 2*). Este requisito procede del Convenio núm. 102 y no debería ser oneroso, en particular porque en el *párrafo 1* de la *pauta B4.5* se recomienda que esas ramas sean las siguientes, a saber, atención médica, prestaciones de enfermedad y prestaciones por lesiones profesionales, que los armadores ya proporcionan, como se indica más arriba.
6. En el *párrafo 3* de la *norma A4.5* se hace referencia a la obligación del Estado en el que la gente de mar tenga su residencia habitual de adoptar medidas para proporcionar una «protección complementaria» (a la que ya proporcionan los armadores) en las ramas seleccionadas. Si bien ésta debe ser por lo menos equivalente a la protección de que gozan los trabajadores en tierra en el país de que se trate, puede proporcionarse mediante varios mecanismos tales como acuerdos internacionales o sistemas basados en cotizaciones. En este último caso, el Estado de abanderamiento debería asumir la responsabilidad de garantizar que se paguen las cotizaciones (*párrafo 7* de la *pauta B4.5*).
7. En el *párrafo 4* de la norma se hace referencia a las obligaciones del Estado de abanderamiento por lo que se refiere a garantizar las cuestiones previstas en las reglas 4.1 y 4.2 y a las responsabilidades inherentes a sus obligaciones generales en virtud de la legislación internacional, que incluiría en particular la obligación de ejercer su jurisdicción y control respecto de cuestiones sociales (véase el comentario 1 de la Lista de comentarios sobre el proyecto recomendado). Los expertos de la gente de mar que asistieron a la reunión mencionados en el párrafo 1 *supra* consideraban que este párrafo no abarcaba de manera adecuada las responsabilidades del Estado de abanderamiento en materia de seguridad social. Un experto gubernamental también consideraba que podía desarrollarse ese párrafo. El párrafo 4 de la norma era complementado por el *párrafo 5* de la *pauta B4.5*, que fue propuesto por los expertos de la gente de mar, pero no fue objeto de acuerdo. En la pauta propuesta se recomienda que cada Estado de abanderamiento debería «tratar de adoptar medidas para aplicar este principio de acuerdo con sus circunstancias nacionales» a fin de garantizar que toda la gente de mar que preste servicios en sus buques pueda beneficiarse de protección en las mismas ramas de la seguridad social que la gente de mar residente y asegurada en su territorio.
8. En el *párrafo 5* de la norma se aborda la importante cuestión de la manera en que han de aplicarse las obligaciones de los Miembros hacia la gente de mar en materia de seguridad social a largo plazo (que no están en 4.1 y 4.2) cuando no existe una protección por parte de las entidades que normalmente son responsables de proporcionarla. Puede ocurrir que el Estado en el que la gente de mar tenga su residencia habitual no haya ratificado el convenio o que no pueda proporcionar protección en la rama de que se trata. Esto constituye una importante laguna de la cobertura en materia de seguridad social de la gente de mar que puede socavar la idea de establecer reglas uniformes. En esos casos, el país de residencia y/o el Estado de abanderamiento, debe «considerar» las distintas maneras en que se han de proporcionar prestaciones comparables acordes con la legislación y la práctica nacionales. En el *párrafo 2* de la *pauta B4.5* se proponen métodos para proporcionar prestaciones comparables. Esta disposición significa que los Miembros deberían considerar seriamente maneras de proporcionar prestaciones comparables a aquellas que no existen y

tratar de proporcionarlas en la medida de lo posible y de conformidad con su legislación y práctica nacionales.

9. También se da una flexibilidad considerable en cuanto a los medios por los cuales los Miembros han de aplicar sus obligaciones en materia de seguridad social, en términos generales. En particular, el *párrafo 6* de la norma les permitiría tener en cuenta los convenios colectivos e incluso los regímenes privados. En la medida en que cumplan sus obligaciones mediante acuerdos o regímenes apropiados, no se exigiría la adopción de medidas legislativas u otro tipo de medidas estatales.
10. El *párrafo 7* de la norma trata sobre la cuestión (tratada, por ejemplo, en el Convenio núm. 102) del mantenimiento «ininterrumpido» de los derechos en materia de seguridad social de la gente de mar, que a todo lo largo de su carrera profesional a menudo deberá prestar servicios a muchos armadores en buques de muchas banderas distintas.
11. El *párrafo 8* de la norma, que trata sobre procedimientos justos y eficaces para la solución de conflictos, se complementa con los *párrafos 3 y 4* de la *pauta B4.5*, en los cuales se recalca que los procedimientos elaborados por cada Miembro (con respecto a la protección en materia de seguridad social por la cual es responsable) deberían permitir abordar todos los conflictos relativos a la cobertura de que se trata, independientemente del mecanismo por el cual se da esa cobertura (privado o público).
12. Los *párrafos 9 y 10* de la norma son disposiciones habituales en los convenios internacionales del trabajo.
13. La cuestión del conflicto de leyes se aborda en el *párrafo 3* de la *pauta B4.5*, que exige a los Miembros cuya legislación podría aplicarse, que cooperen para determinar qué legislación debería aplicarse, teniendo en cuenta, en el momento de elegir la legislación que se ha de aplicar, cuál de ellas da el tipo y el nivel de protección más favorable, y dando también un lugar importante a la preferencia de la gente de mar.
14. El *párrafo 6* de la *pauta B4.5* aborda el trato que se ha de dar en el acuerdo de empleo de la gente de mar a los aspectos relativos a la seguridad social. Por esta razón, sería necesario coordinarlo con las disposiciones del Título 2 del proyecto recomendado de convenio, a saber, con el párrafo 4, *h)* de la norma A2.1, que está relacionado con el mismo tema (véase el comentario 20, punto 7, y la disposición pertinente entre corchetes []). El párrafo 6 representa el mayor consenso que podría alcanzarse respecto de una propuesta inicial presentada por los expertos de la gente de mar, que los expertos de los armadores consideraban demasiado engorrosa desde el punto de vista administrativo.