

Conferencia Internacional del Trabajo, 94.<sup>a</sup> reunión (marítima), 2006

Informe I (1A)

# **Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo**

Oficina Internacional del Trabajo Ginebra

ISBN 92-2-317915-7

---

*Primera edición 2005*

---

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

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

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

Vea nuestro sitio en la red: [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns).

---

# Indice

---

	<i>Página</i>
Parte I .....	1
Introducción.....	1
Antecedentes del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, y repercusiones previstas .....	1
Parte II .....	10
Comentario.....	10
Discusión del convenio .....	10
 <i>Anexos</i>	
A. Informe sobre la labor del grupo de redacción de la CTMP .....	73
B. Listas de ratificaciones de los convenios sobre el trabajo marítimo .....	82
C. Flotas mercantes del mundo por país de registro, 2004 .....	88
D. Opinión del Consejero Jurídico sobre la relación entre las Partes A y B del Código .	91
E. Procedimiento simplificado de enmienda estipulado en el artículo XV .....	92
F. Inclusión de los ámbitos relativos a la contratación y a la colocación en los anexos A5-I y A5-III.....	94

# Parte I

---

## Introducción

### Antecedentes del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, y repercusiones previstas

1. En su 286.<sup>a</sup> reunión (marzo de 2004), el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo decidió inscribir en el orden del día de una reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo la adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo. El Consejo de Administración también decidió que esta cuestión debía tratarse mediante el procedimiento de simple discusión en virtud del artículo 38 del Reglamento de la Conferencia y que previamente se celebraría una conferencia técnica marítima preparatoria. En su 292.<sup>a</sup> reunión (marzo de 2005), el Consejo de Administración decidió celebrar esta reunión marítima en Ginebra del 7 al 23 de febrero de 2006.

### De la labor preparatoria hasta la fase actual

2. El instrumento previsto por el Consejo de Administración, es decir, el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, se examina desde hace varios años. Cabe afirmar que el punto de partida de ese proyecto fue la resolución sobre la revisión de los instrumentos marítimos pertinentes de la OIT, que fue adoptada por unanimidad en la Comisión Paritaria Marítima (CPM) en enero de 2001. Esta resolución se conoce con el nombre de «Acuerdo de Ginebra», concertado entre los representantes de los armadores y los representantes de la gente de mar, que componen la Comisión Paritaria Marítima (CPM). La CPM está presidida por un representante gubernamental y cuenta con la participación de un representante de los empleadores y de un representante de los trabajadores del Consejo de Administración. Estos representantes manifestaron seria preocupación por la situación respecto de las normas vigentes en materia de trabajo marítimo y presentaron ocho «soluciones preferidas» para abordar estas preocupaciones<sup>1</sup>. La CPM recomendó que el Consejo de Administración convocara una reunión marítima de la Conferencia en 2005 (que ha sido aplazada a principios de 2006 por razones presupuestarias) para adoptar un instrumento único que refunda en lo posible el *corpus* existente de normas marítimas de la OIT. Por recomendación de la CPM, el Consejo de Administración estableció, en su 280.<sup>a</sup> reunión (marzo de 2001), un Grupo de Trabajo

---

<sup>1</sup> OIT: Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, documento TWGMLS/2001/10 (Ginebra, 2001), párrafo 48 y anexo, págs. 26 y 27. OIT: documento para la discusión en el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, TWGMLS/2001/1 (Ginebra, 2001), párrafo 3.23.

tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo para que ayudara a elaborar ese instrumento.

3. En la primera reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, en diciembre de 2001, los representantes gubernamentales dieron todo su apoyo a los ocho puntos presentados como las soluciones preferidas de los armadores y de la gente de mar. Esta reunión fue la primera de un proceso de consulta muy intenso y vasto. Entre 2001 y 2004, el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel celebró cuatro reuniones de una semana de duración para examinar proyectos anteriores del proyecto de convenio<sup>2</sup>. Estas reuniones suscitaron gran interés entre los Miembros pues en la cuarta reunión, celebrada en enero de 2004, hubo 126 participantes, entre los que se incluían 45 delegaciones gubernamentales. Además, durante este período un Subgrupo del Grupo de Trabajo de alto nivel, prácticamente de las mismas dimensiones, celebró dos reuniones de una semana de duración para examinar textos y propuestas. Como complemento de este proceso de consulta se dieron oportunidades específicas para que los gobiernos y los representantes de los armadores y de la gente de mar formularan comentarios escritos sobre los distintos proyectos, que la Oficina examinó con el asesoramiento de la Mesa del Grupo de Trabajo de alto nivel.

4. El proceso de consultas culminó con un proyecto recomendado de convenio relativo a las normas sobre el trabajo marítimo, que fue presentado a la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria mencionada en el párrafo 1 de la Parte I, Introducción. La CTMP se celebró del 13 al 24 de septiembre de 2004. También suscitó gran interés por parte de los Miembros, pues contó con la participación de 551 delegados de 88 países. La CTMP estableció tres Comisiones Técnicas<sup>3</sup> apoyadas por un Comité de Redacción, para tratar de alcanzar un acuerdo respecto del texto que o bien era controvertido (texto entre «corchetes») o simplemente requería un examen y una decisión (texto entre «llaves»). Se consideraba que el resto de las más de 100 páginas de disposiciones era un texto madurado que debía discutirse por medio del procedimiento tradicional de enmiendas. A pesar de las prolongadas sesiones de la CTMP, no fue posible examinar las propuestas de enmienda presentadas y, al final de la CTMP, varios puntos del convenio quedaron sin resolver. Dado que la CTMP no pudo completar su labor, adoptó las disposiciones del proyecto de convenio que fueron objeto de acuerdo<sup>4</sup> y adoptó varias resoluciones<sup>5</sup> relativas a la labor preparatoria adicional que se requiere antes de la celebración de la reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo.

---

<sup>2</sup> Primera reunión: OIT: *Informe final*, Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, documento TWGMLS/2001/10 (Ginebra, 2001); segunda reunión: OIT: *Informe final*, Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, documento TWGMLS/2002/13 (Ginebra, 2002); tercera reunión: OIT: *Informe final*, Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, documento TWGMLS/2003/10 (Ginebra, 2003); cuarta reunión: OIT: *Informe final*, Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, documento TWGMLS/2004/19 (Nantes, 2004). Estos y otros informes y documentos relativos al proceso de refundición se pueden consultar en la dirección siguiente: <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/consol.htm>.

<sup>3</sup> OIT: *Actas* núms. 4 (Rev.), 5 (Rev.) y 6 (Rev.), Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004. La Comisión Técnica núm. 1 se ocupó del preámbulo, los artículos, la nota explicativa y el Título 5 (con inclusión de los anexos); la Comisión Técnica núm. 2 se ocupó de los Títulos 1 a 3; y la Comisión Técnica núm. 3 se ocupó del Título 4.

<sup>4</sup> OIT: *Actas* núm. 10, Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004, pág. 10/11. El texto del convenio que se adoptó puede consultarse en Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, *Actas*, núm. 7 (Rev.).

<sup>5</sup> OIT: *Actas*, núm. 10, *op. cit.*, págs. 10/23 y 10/24.

5. Con respecto a las enmiendas que fueron presentadas, pero no examinadas por falta de tiempo, en una de las resoluciones, la CTMP dispone, entre otras cosas lo siguiente:

Solicita al Consejo de Administración que dé instrucciones a la Oficina para que examine todas las enmiendas admisibles presentadas a la CTMP y prepare un compendio de las mismas, acompañado de una nota explicativa;

Establece un grupo de trabajo tripartito, integrado por la Mesa de la CTMP, y en el que podrán participar los gobiernos de todos los Estados Miembros y los representantes designados por las organizaciones internacionales y de gente de mar, para examinar el compendio preparado por la Oficina; el grupo de trabajo comunicará a la Oficina cualquier enmienda o grupo de enmiendas respecto de las cuales exista un consenso tripartito, para su inclusión en el informe que la Oficina ha de preparar para la reunión marítima de la Conferencia con arreglo a lo dispuesto en el artículo 38, párrafo 4, b), del Reglamento de la Conferencia <sup>6</sup>; ...

6. En la misma resolución, la CTMP también nombró «un grupo de redacción tripartito compuesto por un representante gubernamental, un representante de los armadores y un representante de la gente de mar para examinar *in extenso* la redacción del proyecto de instrumento que adoptó la CTMP, así como la concordancia entre las versiones inglesa y francesa del texto, con arreglo al mandato de los comités de redacción nombrados en virtud del Reglamento de la Conferencia General». En el anexo A del presente informe se incluye un informe sobre la labor del grupo de redacción de la CTMP.

7. Con respecto al examen de las cuestiones sin resolver del texto del proyecto de convenio resultante de la CTMP, la CTMP pidió al Consejo de Administración que diera instrucciones a la Oficina para que:

- a) convoque una reunión, sin costo directo alguno para la Oficina, a la que podrán concurrir los gobiernos de todos los Estados Miembros y los representantes designados por las organizaciones internacionales de armadores y de gente de mar, con el fin de asesorar a la Oficina acerca de la redacción de las disposiciones que antes figuraban entre corchetes o entre llaves respecto de las cuales no se ha alcanzado un acuerdo, que pudiera resultar generalmente aceptable;
- b) proporcione a los participantes, antes de la reunión, información sobre el fondo de las disposiciones en cuestión, acompañada de las explicaciones necesarias acerca de las intenciones y los antecedentes de cada una de tales disposiciones;
- c) comunique a los gobiernos de todos los Estados Miembros, así como a las organizaciones internacionales de armadores y de gente de mar, toda nueva redacción que obtenga apoyo tripartito, acompañada de las explicaciones correspondientes, a fin de que puedan formular sus comentarios al respecto, y
- d) incluya en el informe que, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 38, párrafo 4, b), del Reglamento de la Conferencia, habrá de preparar para la sesión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, una explicación de toda nueva redacción a la que se haga referencia, junto con un resumen de los puntos de vista que le hayan comunicado los mandantes <sup>7</sup>.

8. Las solicitudes de la CTMP fueron aprobadas y sus medidas refrendadas por el Consejo de Administración en su 291.<sup>a</sup> reunión (noviembre de 2004). Del 21 al 27 de abril de 2005 se celebró una Reunión tripartita intermedia sobre el seguimiento de la

<sup>6</sup> OIT: *Actas* núm. 10, *op. cit.*, pág. 23.

<sup>7</sup> OIT: *Actas* núm. 10, *op. cit.*, pág. 24.

Conferencia Técnica Marítima Preparatoria. Asistieron a la misma 171 representantes gubernamentales de 69 países, 44 representantes de los armadores y 34 representantes de la gente de mar, así como expertos de organizaciones internacionales, con inclusión de la Secretaría del Memorando de Entendimiento de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto. Esta Reunión intermedia, que siempre trabajó en sesión plenaria, examinó dos documentos que preparó la Oficina en respuesta a las resoluciones de la CTMP<sup>8</sup>. La Reunión tripartita intermedia examinó todas las propuestas de enmienda presentadas a la CTMP y, de conformidad con las resoluciones mencionadas más arriba en los párrafos 5 y 6, indicó cuáles habían obtenido un consenso tripartito<sup>9</sup>. También pudo proporcionar asesoramiento sobre una formulación aceptable en términos generales de todas las disposiciones sobre las cuales la CTMP no pudo llegar a un acuerdo, con excepción de unas cuantas disposiciones (como las relativas a los requisitos de entrada en vigor) cuyo examen sería mejor confiar, a su juicio, a la Conferencia Internacional del Trabajo. Asimismo, de conformidad con la resolución pertinente, el texto convenido de las disposiciones que estaban sin resolver se comunicó, para la formulación de comentarios, a los gobiernos de todos los Estados Miembros, así como a las organizaciones internacionales de armadores y de gente de mar. Puede consultarse un resumen de las opiniones que los mandantes comunicaron a la Oficina acerca de cada una de esas disposiciones en la Nota pertinente incluida en la Discusión detallada de la Parte II del presente informe.

9. De conformidad con el artículo 39 *bis* del Reglamento de la Conferencia, la Oficina también celebró consultas con las Naciones Unidas, la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Mundial del Comercio (OMC) en relación con las disposiciones del proyecto de convenio que podrían afectar a las actividades de esas Organizaciones.

10. De conformidad con el artículo 38, párrafo 4, *b*) del Reglamento de la Conferencia, el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, que se reproduce por separado en otro volumen del presente informe (Informe I (1B)), y que se ha de presentar a la Conferencia Internacional del Trabajo, fue preparado por la Oficina sobre la base del proyecto de convenio que adoptó la CTMP. Se completó con las disposiciones que fueron objeto de un consenso tripartito en la Reunión intermedia, de conformidad con las resoluciones de la CTMP. En el resto de la presente Introducción (Parte I) se explican los antecedentes del nuevo convenio y se exponen las repercusiones previstas del mismo. En la Parte II del presente Informe I (1A), que viene a continuación, se recoge un comentario sobre las distintas disposiciones del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, que se presenta en el Informe I (1B).

## Antecedentes del nuevo convenio

11. Desde 1920, la OIT ha adoptado unos 40 convenios y 29 recomendaciones sobre el trabajo marítimo que abarcan una amplia variedad de cuestiones que incluyen la contratación y la colocación, la edad mínima, los horarios de trabajo, la seguridad, la salud y el bienestar, la inspección del trabajo y la seguridad social. A raíz de

---

<sup>8</sup> OIT: *Cuestiones pendientes relativas al proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, 2006, y Compendio de las enmiendas propuestas al proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, 2006*, Informes de la Reunión tripartita intermedia sobre el seguimiento de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria (Ginebra, 2005), documentos PTMC/2005/1 y PTMC/2005/2, respectivamente.

<sup>9</sup> OIT: *Informe del debate*, Reunión tripartita intermedia sobre el seguimiento de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, Ginebra, 21-27 de abril de 2005, documento PTMC/2005/23. El informe de la Reunión intermedia se distribuyó a todos los Miembros.

las conclusiones formuladas por el Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas del Consejo de Administración, que examinó las normas anteriores a 1985, se consideró que 26 convenios, un protocolo y 18 recomendaciones sobre el trabajo marítimo estaban suficientemente actualizados y seguían siendo pertinentes para la industria<sup>10</sup>. Este *corpus* normativo constituye un logro considerable para la protección de los trabajadores interesados y para el conjunto de la industria. Todos estos 26 convenios siguen siendo intrínsecamente válidos. Algunos de ellos tienen características muy novedosas, en particular el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), en el que, habida cuenta de la naturaleza globalizada del sector marítimo, se atribuye la responsabilidad a todos los países respecto de los buques que enarbolan su pabellón o que entren en su jurisdicción territorial. Otro instrumento pertinente es la Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187) (y su predecesora), que contiene un procedimiento de negociación colectiva internacional sobre el salario mínimo básico de los marineros preferentes.

12. Las serias preocupaciones que expresaron en enero de 2001 los representantes de los armadores y de la gente de mar (véase el párrafo 2 *supra*) no cuestionaban la validez de las normas vigentes sobre el trabajo marítimo, pues se reconoce que constituyen un *corpus* legislativo internacional integral y adecuado. La principal preocupación era el hecho de que estas normas internacionales no tenían aún una incidencia suficiente sobre las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar en la realidad concreta. Los convenios pertinentes, que en muchos casos tratan sobre una sola cuestión, registran tasas de ratificación desiguales y su aplicación y puesta en práctica es aún más desigual. Aparte de que mucha gente de mar carece de condiciones de trabajo decentes, ello creó una situación potencial de desventaja económica y de condiciones injustas para los armadores y los gobiernos comprometidos con ofrecer condiciones de trabajo decentes para la gente de mar. Uno de los problemas para la ratificación es el carácter excesivamente detallado de algunos convenios, lo cual constituye un obstáculo para algunos países interesados en ratificarlos, incluso cuando el nivel de protección que proporcionan esos países en las esferas cubiertas es tan elevado como el que se exige en los convenios pertinentes. Además, los convenios no prevén mecanismos jurídicos que permitan modificar sus normas con rapidez para seguir la evolución de la industria naviera; incluso las enmiendas relativas a pequeños detalles técnicos exigen poner en marcha costosos procedimientos de revisión que requieren un examen exhaustivo por parte de una reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo y plazos de varios años para su entrada en vigor en un número importante de Miembros de la OIT. Por último, a menudo las normas son difíciles de entender, debido a que se enuncian en disposiciones complejas y descoordinadas que se traslapan. Los numerosos, aunque fragmentarios y dispersos, convenios marítimos de la OIT siguen teniendo un contenido sustantivo válido, pero en la actualidad su impacto es mucho menor que el de otros convenios del sector marítimo sobre la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino que han registrado un alto número de ratificaciones.

<sup>10</sup> OIT: *Informes de la Comisión de Cuestiones Jurídicas y Normas Internacionales del Trabajo: segundo informe — Normas internacionales del trabajo y derechos humanos*, Consejo de Administración, 273.<sup>a</sup> y 274.<sup>a</sup> reuniones, Ginebra, noviembre de 1998 y marzo de 1999, documentos GB.273/8/2 y GB.274/10/2; OIT: *Informe del Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas*, Consejo de Administración, 273.<sup>a</sup> y 274.<sup>a</sup> reuniones, Ginebra, noviembre de 1998 y marzo de 1999, documentos GB.273LILS/4 (Rev.1) y GB.274LILS/4 (Rev.1).



## Repercusiones previstas del nuevo convenio

13. El nuevo proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo ha sido diseñado para convertirse en un instrumento global conocido como el «cuarto pilar» de la reglamentación internacional relativa a la calidad de las actividades navieras, que ha de complementar los convenios clave de la Organización Marítima Internacional (OMI): el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, enmendado en 1995, y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), 73/78, 1973. Contendrá un conjunto global de normas de alcance mundial basadas en las disposiciones previstas en instrumentos vigentes sobre el trabajo marítimo. Ese conjunto de normas contribuirá necesariamente al logro de condiciones de empleo y sociales decentes en el conjunto de esta industria en todo el mundo. Este ambicioso objetivo se alcanzará mediante la pronta ratificación del convenio por la mayoría de las naciones activas en el sector marítimo.

14. Es realista esperar que el convenio logre registrar un número suficiente de ratificaciones que lo conviertan en un instrumento de alcance verdaderamente mundial por tres razones. La primera de ellas es el excepcional impulso tripartito que ha caracterizado a la labor preparatoria: como resultado de ello, los representantes de los armadores y de la gente de mar han reconocido que el nuevo instrumento proporciona una respuesta eficaz a las serias preocupaciones que tenían acerca de la pertinencia de las normas marítimas vigentes (a pesar del mérito intrínseco de esas normas); además, este instrumento en cierto sentido ya «pertenece» a los gobiernos que serán invitados a ratificarlo. Será una creación tripartita que cuenta con una prominente contribución gubernamental: el impulso inicial provino del Acuerdo de Ginebra que concertaron en enero de 2001 los armadores y la gente de mar (véase el párrafo 2 *supra*); sin embargo, desde la primera reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, un número inesperadamente alto de representantes gubernamentales asumió un papel de liderazgo y muchas disposiciones o conceptos incluidos en el texto del convenio pueden atribuirse a su contribución. La segunda razón es que, como resultado de este asesoramiento tripartito, que incluyó una fuerte participación de los gobiernos, las disposiciones sustantivas del convenio están diseñadas para proteger los derechos de la gente de mar previstos en convenios vigentes, pero de manera tal que las disposiciones sean aceptables para todos los gobiernos y los armadores comprometidos en garantizar condiciones de trabajo decentes para la gente de mar. En el comentario de la Parte II se proporcionan explicaciones a este respecto. La tercera razón es que el convenio deberá conducir a la adopción de normas equitativas y un sistema de certificación que proporcione incentivos claros para su ratificación: los armadores de países que ya protegen los derechos de la gente de mar de conformidad con los convenios existentes, de hecho, podrían no tener que asumir obligaciones sustantivas adicionales, o muy pocas, en virtud del nuevo convenio. Por consiguiente, en casos normales, sus buques se beneficiarán de un certificado que les permitirá evitar retrasos a causa de la realización de inspecciones detalladas por el Estado del puerto. También gozarán de cierta protección contra la competencia desleal de buques que no respeten las normas en virtud del principio del trato no más favorable, mencionado más abajo en el párrafo 15 de la Introducción, que también está inscrito en el convenio. Debido a la inclusión de este principio (que ya está bien establecido en los convenios de la OMI), muchos países que en la actualidad no exigen que los buques que enarbolan su bandera observen las normas vigentes sobre el trabajo marítimo podrían considerar conveniente observar estas

normas por su propio interés y adherirse al convenio para beneficiarse del sistema de certificación.

15. Las obligaciones jurídicas en virtud del convenio sólo se aplicarán en el caso de la gente de mar que trabaje en buques que enarboles la bandera de Estados Miembros en los cuales el convenio ha entrado en vigor tras su ratificación. Sin embargo, debido al principio del trato no más favorable, las autoridades de países que hayan ratificado el convenio pueden exigir que todos los buques que atraquen en sus puertos respeten muchas de las normas del convenio, independientemente de que el país cuya bandera enarboles esos buques haya contraído o no obligaciones en virtud del convenio. Por lo tanto, la mayoría de los buques de navegación internacional no podrán ignorar los requisitos de este convenio. Esto significa que los conocimientos sobre las normas del convenio se convertirán en conocimientos esenciales para toda la gente de mar. Corresponderá a todos los interesados, a los gobiernos, a los interlocutores sociales, y también a las instituciones de formación, lograr que la gente de mar conozca las disposiciones del convenio. Por consiguiente, la gente de mar deberá conocer mejor sus derechos gracias a la promoción de un único convenio que abordará todas las cuestiones relativas al trabajo decente y que ha sido elaborado, hasta donde lo permite un instrumento jurídico, en un «lenguaje llano», para que su contenido sea accesible a las personas más afectadas por él.

16. En muchos países, el activo diálogo social que existe en la industria naviera facilitará la pronta ratificación del convenio. En otros países, los procedimientos de ratificación podrían muy bien brindar una oportunidad de mejorar el diálogo social en el plano nacional, pues para poder aplicar el convenio de manera apropiada, el gobierno tendría que celebrar consultas con los interlocutores sociales. También brindarían una oportunidad para que los interlocutores sociales se reúnan y participen plenamente en el proceso apropiado de consultas. Asimismo, podrían tener efectos positivos en la participación de organizaciones nacionales de gente de mar y de armadores en el diálogo social internacional, por ejemplo, a través de su afiliación a federaciones internacionales, y el mayor interés que ello suscitaría por las discusiones del Comité Tripartito Especial que ha de establecer el Consejo de Administración, y que se examina más abajo en el párrafo 20, Parte I, de la Introducción. En virtud del convenio (artículo VII), a este Comité se le ha atribuido una función consultiva en los casos en que en un país ratificante todavía no existan organizaciones representativas de los armadores o de la gente de mar. Por esta razón, el convenio tendrá sin duda una influencia positiva sobre el diálogo social en todos los niveles.

17. El convenio refundido sobre el trabajo marítimo tendrá un fuerte componente en materia de control de la aplicación. El principal punto fuerte de la Organización Internacional del Trabajo en el contexto de la aplicación de los convenios internacionales del trabajo es, sin duda, su sistema de control, que está dotado de las garantías institucionales y la autoridad necesarias y de un importante componente tripartito. El convenio permitirá una continuidad de los «conocimientos sobre el cumplimiento» a todos los niveles, desde el nivel de los sistemas nacionales de protección hasta el del sistema internacional. Esta continuidad empezará en el plano individual entre la gente de mar que, en virtud del convenio, tendrá que estar informada correctamente sobre sus derechos y los recursos a su disposición en caso de presunto incumplimiento de los requisitos del convenio y cuyo derecho a presentar quejas, tanto a bordo del buque como en tierra, se reconocerá en el convenio. A continuación están los armadores, quienes deberán desarrollar y poner en práctica planes para asegurarse del respeto efectivo de la legislación y de otras medidas nacionales aplicables para poner en práctica el convenio.

Los capitanes de los buques de que se trate tendrán entonces la responsabilidad de aplicar los planes indicados por los armadores, y de llevar registros apropiados que puedan demostrar la aplicación de los requisitos del convenio. Como parte de sus responsabilidades actualizadas para la inspección de los buques, el Estado de abanderamiento recibirá los planes de los armadores y verificará y certificará que se han adoptado las medidas necesarias y que se están aplicando. También tendrán que llevar a cabo evaluaciones de la calidad periódicas sobre la eficacia de sus sistemas nacionales de cumplimiento, y las memorias que presenten a la OIT en virtud del artículo 22 de la Constitución deberán proporcionar información sobre sus sistemas de inspección y certificación, incluidos sus métodos de evaluación de la calidad. Este sistema de inspección general en el Estado de abanderamiento (que está basado en el Convenio núm. 78 de la OIT) se complementará con procedimientos que han de seguir países que son también o que constituyen incluso la principal fuente de suministro de gente de mar del mundo. Del mismo modo, estos países también tendrán que presentar memorias en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT. Además, el sistema se reforzará mediante medidas voluntarias de inspección en puertos extranjeros (control por el Estado del puerto). Se elaborará una base de información internacional que se beneficiará tanto de los informes que intercambien entre sí los Estados del puerto o que éstos transmitan a la OIT, como de la documentación relativa a las quejas que presenten la gente de mar u otras partes interesadas, en virtud de los procedimientos previstos en el convenio.

18. En este marco de control de la aplicación, el convenio tendrá efectos especiales y positivos para los inspectores del trabajo marítimo. En el primer caso, habrá cierta uniformidad global. En comparación con la práctica actual en la que se permite que los Estados Miembros elijan qué convenios sobre el trabajo marítimo desean ratificar y aplicar, la nueva situación será mucho más sencilla y clara para todos. El convenio será el punto de referencia básico para que los Estados de abanderamiento lleven a cabo la inspección de los buques y se complementará con un material de asesoramiento práctico más detallado para los inspectores, que la OIT elaborará en un futuro próximo. Es posible que muchos Estados deleguen algunas de sus responsabilidades de inspección y certificación de los buques en «organizaciones reconocidas», en la medida en que lo permita el convenio. La formación del personal de inspección tendrá una importancia particular en el contexto del convenio. Se podrá contar con disposiciones de cooperación técnica para proporcionar formación y otras formas de apoyo relacionadas con la aplicación, particularmente a los países en los que el sistema de inspección del trabajo marítimo no esté muy desarrollado.

19. El éxito del convenio, si se mide por el grado de aplicabilidad mundial de sus normas, puede depender de la eficacia o de la eficacia percibida del sistema voluntario de inspección del Estado del puerto. El material de asesoramiento práctico y la formación mencionados más arriba en el párrafo 18 de la Introducción constituirán un apoyo particularmente importante para ayudar a las autoridades competentes a formular políticas de inspección. Este material y la formación ayudarán a los funcionarios autorizados a llevar a cabo las inspecciones por el Estado del puerto mediante ejemplos específicos e informaciones que les permitirán hacer frente a toda la gama de preocupaciones de orden laboral, algunas de las cuales implican aspectos cualitativos. Se realizarán actividades de formación en gran escala en cooperación con otros organismos expertos interesados, tales como las secretarías regionales del Memorando de Entendimiento de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto, y con la OMI; estas actividades se combinarán con un mejor aprovechamiento de los contactos con los funcionarios encargados del control del Estado del puerto en otros

países y con la utilización cabal del intercambio de informaciones que promoverá el nuevo convenio. El objetivo que se busca es garantizar que los funcionarios del Estado del puerto dispongan, llegado el caso, de las herramientas necesarias para verificar de manera fiable y uniforme que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar están en conformidad con lo dispuesto en el convenio. El convenio da más posibilidades a la gente de mar para presentar quejas en puertos extranjeros (uno de los principales progresos del instrumento). Esto significa que las autoridades del Estado del puerto deberían investigar la queja y también, en algunos casos, efectuar una inspección detallada de las condiciones a bordo del buque, pero no se espera que puedan resolver todos los problemas de esta manera. Deberían tratar de promover, en los casos apropiados, la solución de los problemas a bordo del propio buque. Se transmitirían informaciones relativas a las quejas resueltas y no resueltas al Estado de abanderamiento, así como a los interlocutores sociales y a la OIT.

20. Si el convenio registra un alto número de ratificaciones y se aplica de manera apropiada, responderá pues de manera eficaz a las preocupaciones manifestadas en 2001 por los representantes de los armadores y de la gente de mar. Contará con todas las herramientas necesarias para ello, incluso mecanismos para detectar y, en la mayoría de los casos, corregir con prontitud los fallos encontrados en la práctica, ya que la aplicación del convenio se someterá a un examen continuo a través del Comité Tripartito Especial mencionado *supra* (párrafo 16 de esta Introducción), que ha de establecer el Consejo de Administración en virtud del artículo XIII del convenio. Este Comité estará compuesto por representantes de los gobiernos, de los armadores y de la gente de mar. A fin de limitar su costo, se prevé que la duración de las reuniones y la composición de este Comité, por lo que se refiere a los armadores y a la gente de mar, se alinearán con las actividades de la Comisión Paritaria Marítima de la Organización.

21. Cuando se detecten defectos en la aplicación detallada del convenio o sea necesario actualizar las disposiciones por las que se establecen los detalles técnicos (del Código), el Comité Tripartito Especial podrá elaborar y adoptar las enmiendas necesarias, a reserva de la aprobación de la Conferencia Internacional del Trabajo. En virtud de este procedimiento simplificado de enmienda (previsto en el artículo XV del convenio), las enmiendas aprobadas entrarán en vigor normalmente en un período de 30 meses contado a partir del momento en que hayan sido presentadas a los Estados Miembros ratificantes del convenio (en la medida en que un número importante de Miembros interesados no haya expresado desacuerdo con las mismas). En otras palabras, el convenio puede actualizarse rápidamente según sea necesario sin los costos y retrasos que requieren los procedimientos actuales de revisión de los convenios de la OIT.

## Parte II

---

### Comentario

#### Discusión del convenio

##### Discusión general del convenio

1. El proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, incluido en el Informe I (1B), es un texto «refundido» que reemplazaría casi la totalidad de los instrumentos sobre el trabajo marítimo (convenios y recomendaciones) adoptados por la Conferencia Internacional del Trabajo desde 1920, que suman más de 60 instrumentos. Como se indica en la Parte I, Introducción, podría decirse que el proyecto de convenio se originó a partir de la resolución sobre la revisión de los instrumentos marítimos pertinentes de la OIT (el Acuerdo de Ginebra), que fue adoptada unánimemente por la Comisión Paritaria Marítima (CPM), en enero de 2001, y presentada al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo en su 280.<sup>a</sup> reunión, en marzo de 2001. En dicha resolución se tomaba 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», y se 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». El nuevo 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»<sup>1</sup>. Estas propuestas se formularon más tarde en las denominadas ocho «soluciones preferidas», mencionadas anteriormente (párrafo 2 de la Parte I, Introducción), que recibieron el pleno apoyo de los representantes gubernamentales en la primera reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel en diciembre de 2001.

2. El proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo ha seguido 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 convenio 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 llegó el Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas del Consejo de

---

<sup>1</sup> OIT: *Informe final*, Comisión Paritaria Marítima, 29.<sup>a</sup> reunión, Ginebra, 22-26 de enero de 2001, anexo 2.

Administración<sup>2</sup>, las modificaciones de 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 de convenio, la fuente jurídica principal en que se basan las disposiciones, un convenio o una recomendación internacional del trabajo, figura en el texto entre paréntesis. Estas referencias se incluyen únicamente con fines de información, y no figurarán en el texto definitivo del 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, y se ha previsto en los artículos del proyecto de convenio un procedimiento de enmienda simplificado (que podría llamarse acelerado), aplicable a las disposiciones más detalladas 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, partiendo de la idea de asegurar su aplicabilidad general, lo que implica lograr dos objetivos: en primer lugar, que el nuevo convenio refundido sea ratificable en gran escala por los Miembros de la OIT activos en el sector marítimo y, en segundo lugar, que sus disposiciones sean objeto de una aplicación adecuada. A estos efectos, como resumiera el Presidente del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel en su primera reunión, el instrumento debería ser *inflexible en cuanto a los derechos*, pero *flexible en materia de aplicación*, y la cuestión principal debería ser *el logro y mantenimiento de unas reglas del juego justas*<sup>3</sup>.

3. A fin de dar cumplimiento a los objetivos definidos inicialmente, el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo además de refundir las normas existentes, ha incorporado varias soluciones innovadoras, las cuales han suscitado en ocasiones preguntas por parte de los representantes gubernamentales familiarizados con los convenios tradicionales de la OIT. Muchas de estas soluciones, que son aparentemente 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). Así ocurre con la estructura general del proyecto de convenio (párrafos 4 a 9 de la Parte II, Discusión general), su procedimiento de enmienda simplificado (acelerado) y el sistema basado en certificados e inspecciones con los que se busca garantizar un mejor cumplimiento de los requisitos previstos en el convenio, al tiempo que se obvia o se reduce la necesidad de inspecciones minuciosas en los puertos en los que hacen escala los buques. A pesar de su aceptación generalizada en relación con la seguridad y la vigilancia en los buques, la protección del medio ambiente y la formación de la gente de mar, es importante destacar que las soluciones de la OMI no se han importado simplemente en bloque. Más bien, se han analizado cuidadosamente y elaborado después, sobre una base tripartita, teniendo en cuenta las importantes diferencias en lo que atañe a los requisitos constitucionales, los procedimientos y la filosofía de la OIT (en particular, por lo que se refiere al tripartismo). El enfoque general adoptado, especialmente en relación con la aplicación y el cumplimiento, consiste en tratar de trabajar con el marco operativo existente en cuestiones como las inspecciones en puertos extranjeros, establecidas de conformidad con los diversos memorandos de entendimiento regionales y las pautas actuales de la OMI sobre prácticas relativas a las

<sup>2</sup> Véase la discusión previa en el párrafo 11 de la Parte I, Introducción.

<sup>3</sup> OIT: *Informe final*, Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, documento TWGMLS/2001/10 (Ginebra, 2001), anexo, sección 1.

medidas de control del Estado rector del puerto, para evitar más cargas administrativas importantes. Al mismo tiempo, el enfoque no adopta simplemente el *statu quo* de la industria marítima, que no se desarrolló debido a las cuestiones específicas que plantea la aplicación de las normas del trabajo, sino que más bien busca reforzar y fomentar esas prácticas óptimas para así garantizar mejor el trabajo decente de toda la gente de mar.

4. Como ya se ha manifestado, una de las soluciones innovadoras que resultan necesarias para hacer realidad los objetivos de este instrumento tiene que ver con la estructura del convenio. De conformidad con las orientaciones recibidas por la Oficina, el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo se divide en varias partes que, en conjunto, constituyen el instrumento. Así, el convenio se reparte en tres partes diferenciadas pero interrelacionadas: los artículos, el Reglamento y el Código (Partes A y B).

- 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 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 convenio).
- En el *Código* figuran las disposiciones más técnicas 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 al proceso dispuesto en el artículo 19 o a través de un procedimiento simplificado y acelerado que se describe en el artículo XV del 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.

5. A fin de comprender por qué se ha considerado necesario incorporar una innovación determinada, en particular esta estructura del convenio, conviene considerarla en el contexto del problema que se pretende resolver. Ello es especialmente cierto en relación con los requisitos técnicos establecidos en el Código y sus dos partes, la Parte A obligatoria Normas obligatorias y la Parte B no obligatoria Pautas. Una pregunta que se plantea al respecto es: ¿por qué no se ha aplicado al nuevo convenio el enfoque que a menudo (aunque no siempre) se sigue en los 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 al convenio? La respuesta tiene que ver con la dificultad básica de lograr que el nuevo convenio sea lo más universalmente ratificable posible, y así salvar los escollos a la ratificación creados por el excesivo detalle de una o varias disposiciones de muchos de los convenios existentes (párrafo 12 de la Parte I, Introducción). ¿Cómo puede este convenio, en el que se ha incorporado lo esencial de un gran número de convenios existentes con niveles de ratificación a menudo bajos (véase el anexo B con la lista de las ratificaciones de los convenios sobre el trabajo marítimo), ser presentado de forma que permita una ratificación a gran escala? La relación entre la Parte A y la 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 anteriormente (párrafo 2, c), Parte II, Discusión general), a saber, ser flexible en materia de aplicación e inflexible en cuanto a los derechos, para contribuir así a encontrar una solución a lo que de otra manera parecería un problema insoluble<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Véase la discusión en la nota 6 de la Parte II, Discusión detallada.

6. El convenio está organizado en primer lugar por artículos, seguidos por las disposiciones del Reglamento y el Código, que se han integrado y 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

7. Estos Títulos se presentan con arreglo a un formato que puede calificarse de integrado o vertical. 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), a los que se ha asignado un número de referencia. El primer grupo del Título 1, por ejemplo, relativo a la edad mínima necesaria para trabajar en un buque, 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 ver inmediatamente el alcance general de la regla de que se trate y la obligación correspondiente. Además, los anexos al convenio, referentes al Título 5, incluyen los modelos utilizados en el sistema de cumplimiento y control de la aplicación y además sirven de ejemplo para ilustrar la forma en que los Miembros y los armadores han de rellenarlos.

8. Además de abordar los retos descritos en el párrafo 5 de la Parte II, Discusión general, la estructura del 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.

9. Hay dos ámbitos principales de flexibilidad en cuanto a la aplicación del convenio: el primero 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). El segundo consiste en formular de manera más general los requisitos obligatorios contenidos en muchas de las disposiciones de la Parte A del Código, 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, en la Parte B, no obligatoria, del Código se proponen orientaciones sobre la aplicación a las que los Miembros deben dar «debida consideración» (nota 6 y nota 14 de la Parte II, Discusión detallada). De esta forma, los Miembros ratificantes podrán determinar qué tipo de medidas podría esperarse de ellos en virtud de la obligación general correspondiente de la Parte A (y también qué medidas no sería necesario adoptar).

10. Se invita encarecidamente a los representantes gubernamentales a que acudan a la reunión de la Conferencia teniendo presente la intensa labor de preparación y las



extensas consultas tripartitas y discusiones que se han mantenido en los últimos cuatro años en relación con todas las disposiciones del presente convenio. Los Miembros deberían poder señalar de forma específica los aspectos de las disposiciones que, a pesar de las discusiones y de las consultas que se han mantenido, pudieran plantear dificultades significativas para el logro de lo que es un objetivo sin precedentes en la OIT, a saber, la ratificación a gran escala de un convenio sobre el trabajo marítimo que incluya, en la medida de lo posible, lo esencial de todos los convenios internacionales del trabajo actualizados, los cuales, considerados individualmente, han logrado niveles de ratificación diversos y, a menudo, relativamente bajos.

11. En particular, se espera que los representantes de los gobiernos que tengan dificultades importantes con ciertas disposiciones puedan presentar soluciones que sean aceptables para sus gobiernos y para el Grupo de los Empleadores y el Grupo de los Trabajadores. En ese sentido, es importante hacer notar que en la cuarta reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, celebrada en enero de 2003, los gobiernos aceptaron la posibilidad de que un convenio nuevo entrañase la necesidad de adaptar la legislación vigente en sus países; ya que exigir que se mantuviese el *statu quo* a nivel nacional implicaría de hecho vaciar de sentido la finalidad del nuevo convenio.

12. Las notas de la Parte II, Discusión detallada, abordan cada una de las disposiciones del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo que se presenta en el Informe I (1 B). Dichas notas indican el origen de las disposiciones en cuestión. A menos que se indique lo contrario, las disposiciones corresponden en sustancia a las que figuran en el texto adoptado por la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria (CTMP) en septiembre de 2004 y que se mencionan en la nota 4 a pie de página de este Informe (párrafo 4 de la Parte I, Introducción). En adelante se hará referencia a este texto como el proyecto de convenio de la CTMP. Cuando una disposición tenga una fuente diferente, en la mayoría de los casos se estará haciendo referencia al Informe de la discusión de la Reunión tripartita intermedia celebrada en abril de 2005 (nota 10 a pie de página, párrafo 8, Parte I, Introducción). En las notas también se incluyen los comentarios y observaciones de los mandantes tras las consultas mantenidas posteriormente con todos los Miembros y las organizaciones internacionales de armadores y de gente de mar sobre la solución de las cuestiones del proyecto de convenio de la CTMP que habían quedado sin resolver, y que fueron adoptadas por consenso en la Reunión intermedia<sup>5</sup>. Estas consultas ponían en práctica los párrafos *c*) y *d*) de la resolución de la CTMP examinada

---

<sup>5</sup> En el momento de publicarse el presente informe, se habían recibido comentarios de 20 Gobiernos: Alemania, Argentina, Australia, Bahrein, Bangladesh, Brasil, Egipto, Filipinas, Finlandia, Grecia, Honduras, Hungría, Japón, Mauricio, Myanmar, Panamá, Polonia, Portugal, Reino Unido y Sudáfrica. De éstos, algunos señalaron que, tras realizar un examen en el que se consultó con las organizaciones de empleadores y de trabajadores, entre otras, no tenían ningún comentario específico que hacer sobre el texto distribuido. Se entiende que dicha postura no prejuzga la facultad de un gobierno para presentar enmiendas durante la reunión de la Conferencia. Los siguientes Gobiernos indicaron esta postura: Bahrein, Egipto, Finlandia, Myanmar, Polonia y Reino Unido. El Gobierno de Hungría señaló que su postura era coherente con la de los Estados Miembros de la Unión Europea, y que la Comisión y los Estados Miembros harían todo lo posible para que el convenio fuese coherente con la legislación comunitaria. Otros gobiernos, como Alemania y Grecia, combinaron los comentarios generales con otros más específicos: el Gobierno de Grecia realizó una declaración más general sobre la filosofía primordial del convenio, mientras que el Gobierno de Alemania estimó que era de vital importancia que las normas y reglamentos del convenio sobre el trabajo marítimo fueran lo menos ambiguas y requiriesen el menor papeleo posible. En su opinión, la Reunión intermedia había logrado ese objetivo, por lo que era probable que el convenio recibiese una ratificación a gran escala. El Gobierno de Grecia expresó una opinión similar y señaló que su mayor preocupación era que el convenio fuese pragmático y realista de forma que no sólo recibiera una amplia ratificación, sino que además se pusiera en práctica de forma uniforme. También indicó que había que elaborar orientaciones para los controladores del Estado del puerto antes de que el convenio entrase en vigor con objeto de garantizar unas reglas de juego uniformes. El Gobierno de Filipinas consideró que el proyecto de convenio brindaba un marco que beneficiaría a la gente de mar que trabajaba a bordo de buques de navegación marítima.

en el párrafo 7 de la Parte I, Introducción. En las notas también se recogen los comentarios y observaciones de las Naciones Unidas, la OMI y la OMS, que fueron consultadas de conformidad con el artículo 39 *bis* del Reglamento de la Conferencia. En las notas se tienen en cuenta las opiniones pertinentes expresadas durante y después de la CTMP, así como las principales reflexiones que surgieron durante las labores preparatorias a la CTMP.

## Discusión detallada: preámbulo y artículos

### Nota 1 (preámbulo)

1. Los preámbulos no crean ninguna obligación jurídica. El preámbulo del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo ofrece información sobre el contexto y la intención general del convenio en relación con otros derechos y principios internacionales pertinentes. En especial, manifiesta claramente la intención de que el nuevo convenio debería, entre otras cosas, recoger los principios fundamentales que figuran en los denominados convenios fundamentales de la OIT (segundo párrafo) y recuerda la *Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo*, 1998.

2. El preámbulo sitúa los principios a los que se refiere dentro del marco jurídico general definido por el convenio básico internacional del sector marítimo, a saber, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (octavo párrafo). En ese contexto, se hace mención especial (noveno párrafo) al artículo 94 de dicha Convención, en el que se estipula, en relación con la importancia de la responsabilidad del Estado de abanderamiento de los buques, que:

Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarboles 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...

Las Naciones Unidas, en sus comentarios (véase la Parte II, Discusión general, párrafo 12) señalaban otros artículos pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, pero estimaban que con hacer una referencia general a la Convención se podría obviar la necesidad de referirse a ellos específicamente en un nuevo convenio.

3. Es importante señalar que, como indicara el Consejero Jurídico de la OIT durante la CTMP (en relación con una discusión mantenida sobre la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, pero igualmente pertinente para los convenios fundamentales de la OIT, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los otros instrumentos mencionados en el preámbulo):

Por último, en lo relativo a las consecuencias que tendría la inclusión de una referencia a la Declaración en el preámbulo del futuro convenio, el Consejero Jurídico recordó que la introducción de un considerando que remitiese a la Declaración — como los que ya figuran en los preámbulos del Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182), y el Convenio sobre la protección de la maternidad, 2000 (núm. 183), — no entrañaría obligación jurídica alguna para los Miembros. Los preámbulos de los convenios internacionales del trabajo no generan obligaciones jurídicas<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> OIT: *Actas* núm. 4 (Rev.), Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004, párrafo 104.

### *Nota 2 (artículo I)*

1. La flexibilidad en materia de aplicación y la inflexibilidad en cuanto a los derechos a que se hace referencia en el párrafo 2, c), de la Parte II, Discusión general, son evidentes desde el principio del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo: en el párrafo 1 del artículo I, que versa sobre las obligaciones generales, los Miembros se comprometen a «dar pleno efecto» a las disposiciones del convenio con objeto de garantizar el derecho de toda la gente de mar a un empleo decente. No obstante, ha de darse pleno efecto «de la manera prevista en el artículo VI», ya que este artículo es la disposición en la que se recogen las dos principales áreas de flexibilidad en la aplicación del convenio (párrafo 9 de la Parte II, Discusión general).
2. Asimismo, debería señalarse que el párrafo 1 comienza con la expresión «Todo Miembro que ratifique el presente Convenio ...». De conformidad con la práctica habitual en la OIT, toda referencia ulterior a un Miembro ratificante, cuando sea posible, utilizará simplemente la expresión «todo Miembro» o «Miembro» en singular, a menos que el contexto requiera otra cosa (como en el artículo I, 2)). Cuando se haga referencia a los Miembros de la Organización en general, el contenido lo dejará claro y normalmente se utilizará el término en plural «Miembros».
3. Tras hacer referencia a la obligación general de «todo Miembro», el párrafo 2 indica la obligación general de todos los Miembros que han ratificado el convenio de colaborar entre sí para garantizar la aplicación y el control de la aplicación efectivos del convenio. En todo el convenio se hace referencia a la necesidad de, por lo menos, considerar la colaboración internacional: en relación con la contratación y colocación, la protección de la salud y la atención médica, la protección de la seguridad y la salud y la prevención de los accidentes de trabajo, las instalaciones de bienestar, la protección de la gente de mar en puertos extranjeros y la protección en materia de seguridad social; por ejemplo, además de la regla 5.2 cuya finalidad es: «Permitir que todo Miembro cumpla las responsabilidades que le incumben con arreglo al presente Convenio en lo que atañe a la cooperación internacional necesaria para asegurar la puesta en práctica y el control de la aplicación de las normas de este Convenio en los buques extranjeros». La mayoría de estas referencias se encuentran en las pautas no obligatorias, ya que, aunque la obligación general sea obligatoria, se reconoce que es mejor dejar a la discreción de cada Miembro la decisión de cuándo y cómo colaborar con otros Miembros. Se pueden encontrar dos ejemplos de la inclusión de una referencia a la colaboración en una regla o norma en las disposiciones relativas a la protección en materia de seguridad social (regla 4.5, párrafo 2) y la investigación de los siniestros marítimos (regla 5.1.6, párrafo 2).

### *Nota 3 (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 el ámbito de aplicación general del instrumento (párrafos 2 a 4). En este contexto, es importante señalar la diferencia que existe entre una definición y una disposición relativa al ámbito de aplicación. Si bien estos dos conceptos están relacionados porque se utilizan para abordar la cuestión de quién o qué actividades — en este caso buques, armadores y gente de mar — se rigen por las disposiciones del convenio, son diferentes y pueden reflejar consideraciones diferentes. En el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, el enfoque básico adoptado consiste en proporcionar definiciones incluyentes o amplias. Ello se combina con cierto grado de flexibilidad previsto para adoptar definiciones más precisas en algunas disposiciones (las de los Títulos) o para abordar

situaciones específicas a través de la consulta. La expresión «a menos que en otras disposiciones específicas se estipule otra cosa» del párrafo 1 permitiría definir un término de forma diferente cuando se trate de disposiciones específicas del convenio. Por ejemplo, ciertos tipos de gente de mar o de buques, en principio, podrían quedar excluidos de la aplicación de algunas de las disposiciones del Reglamento y del Código si se indicase en una definición específica que no se les debe considerar «gente de mar» o «buques» a efectos de esas disposiciones. No obstante, el planteamiento político más lógico y preferible y también el previsto y seguido en el proyecto de convenio es el de las disposiciones relativas al ámbito de aplicación (artículo II, párrafos 2 (para la gente de mar) y 4 (para los buques)). Consecuentemente, estos dos párrafos comienzan con la frase «salvo que se disponga expresamente otra cosa». El resultado es que, en vez de determinar que ciertas categorías de gente de mar no se consideren como tales o que ciertos buques no se consideren como tales respecto de cuestiones específicas, las disposiciones relativas a estas cuestiones permitirían que ciertas categorías de marinos o buques quedasen excluidas de la aplicación de las disposiciones en cuestión.

2. La segunda frase del *apartado c)* del *párrafo 1*, en la que se aclara el significado de la expresión «*arqueo bruto*» en lo que atañe a los buques cubiertos por un sistema de medición de arqueo anterior, no figuraba en el proyecto de convenio de la CTMP. Se trata de una de las enmiendas propuestas durante la CTMP, que fue apoyada en la Reunión tripartita intermedia posterior.

3. En el *apartado d)* del párrafo 1, en el que se define el certificado de trabajo marítimo como «un documento válido correspondiente al» certificado de trabajo marítimo a que se hace referencia en el párrafo 3 de la regla 5.1.3, el grupo de redacción de la CTMP (párrafo 6, de la Parte I, Introducción) estimó que la expresión mencionada podría ser redundante (anexo A, párrafo 8).

4. En el *apartado e)* del párrafo 1 figura una definición relativa a los «requisitos del presente Convenio» en la que se deja claramente establecido que el término «requisitos» 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 (párrafo 9 de la Parte II, Discusión general, y nota 6, Parte II, Discusión detallada).

5. La definición de «gente de mar» o «marino» en el *apartado f)* del párrafo 1 fue objeto de prolongadas discusiones durante la elaboración del proyecto de convenio. Aunque se puede encontrar la definición actual, o variantes de la misma, en muchos convenios internacionales del trabajo, como los Convenios núms. 164, 166, 178 y 179 y, más recientemente, el Convenio núm. 185, hoy se tiene una mejor comprensión de la diversidad de personas que están empleadas en la navegación marítima en puestos que tradicionalmente no se consideraban parte de la fuerza de trabajo del sector marítimo o no estaban amparadas por los convenios sobre el trabajo marítimo. El contenido de muchos convenios sobre el trabajo marítimo trata primordialmente de la situación de empleo del personal que interviene de alguna forma 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 cierto número de personas que trabaja a bordo de buques, especialmente los de pasajeros, que no se incluye en esta categoría (como los esteticistas, instructores deportivos o 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 se consideran «gente de mar» a

efectos del 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. No obstante, se proporciona un cierto grado de flexibilidad nacional en el párrafo 3 (nota 3, párrafo 8). Además, como ya se indica en la nota 3, párrafo 1, es mejor separar la cuestión de quién se considera «gente de mar» o «marino» (definición) de la cuestión relativa a qué categorías de gente de mar o de marinos deberían estar cubiertas o no por ciertas disposiciones del convenio (ámbito de aplicación); esta última cuestión se aborda en la nota 3, párrafos 7 y 8.

6. La definición de «armador», que figura en el *apartado j*) del párrafo 1, está basada en la definición adoptada 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 OMI en el marco de las disposiciones sobre gestión internacional de la seguridad, que figuran en el 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.

7. En el *párrafo 2* se aborda la cuestión del ámbito de aplicación del convenio y se refleja el enfoque (nota 3, párrafos 1 y 5) de que el convenio se aplicaría a toda la gente de mar, en el marco de la definición incluyente que figura en el *apartado f*) del párrafo 1. La frase «salvo que se disponga expresamente otra cosa...» permitiría que este ámbito de aplicación se redujera en ciertas disposiciones relativas a algunas categorías de gente de mar (como las tripulaciones dedicadas a la navegación) en casos adecuados.

8. Además, como ya se menciona en la nota 3, párrafos 1 y 5, el *párrafo 3* ofrecería a los gobiernos más flexibilidad y la posibilidad de excluir a algunas categorías de personas del ámbito de protección del convenio en los casos en que su inclusión como «gente de mar» pudiera ser totalmente inapropiada. Tal decisión quedaría sujeta a la celebración de consultas tripartitas con respecto a la categoría específica que habría de excluirse y podría ser objeto del requisito de presentación de memorias de conformidad con el párrafo 6.

9. Se adoptó un enfoque similar en relación con la cuestión conexas de a qué buques se aplica el convenio. La respuesta se encuentra en una combinación entre la definición de buque del *apartado i*) del párrafo 1 y lo dispuesto en los párrafos 4 y 5 del artículo II. De conformidad con el *párrafo 4*, el convenio sobre el trabajo marítimo se aplicará «salvo que se disponga expresamente otra cosa» a todos los buques (y por lo tanto a toda la gente de mar que trabaje en ellos) cubiertos por el convenio — en otras palabras, a los buques definidos como tales en el párrafo 1, i), del artículo II (a saber, los buques que se dediquen habitualmente a la navegación marítima comercial salvo los que se dediquen a la navegación en aguas interiores o similares) — con exclusión de los buques de pesca y las embarcaciones de construcción tradicional mencionados en los *apartados a)* y *b)* del párrafo 4.

10. En el convenio, de hecho, sí se dispone otra cosa en relación con la aplicación de ciertas disposiciones a algunos buques. En la CTMP, se estuvo de acuerdo en que algunos requisitos del Título 3, que trata del alojamiento y las instalaciones a bordo, no deberían aplicarse a los buques más antiguos y que una serie de disposiciones de ese Título deberían ser diferentes o no deberían aplicarse en función del arqueo bruto de los buques en cuestión (nota 27). No obstante, durante la CTMP se llegó a un punto muerto

respecto de si era apropiado introducir exclusiones generales de algunos buques del ámbito de aplicación del conjunto del convenio. Dos cuestiones se dejaron pendientes de resolución para la Reunión tripartita intermedia sobre el seguimiento de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, a saber:

- a) ¿Debería excluirse a los buques que no alcancen un determinado arqueo bruto del ámbito de aplicación del convenio?
- b) ¿Los Miembros podrían excluir a los buques que no efectúen viajes internacionales?

11. Ambas cuestiones se examinaron de forma conjunta en la Reunión intermedia. Las discusiones estuvieron guiadas por las siguientes consideraciones principales. Por un lado, no debería excluirse completamente del convenio a secciones enteras de gente de mar simplemente por el tamaño del buque en que trabajen o por el hecho de que su buque no efectúe viajes internacionales. Por otro lado, el convenio no debería imponer cargas administrativas y financieras inaceptables para los armadores y los gobiernos, obligándoles a aplicar todas sus disposiciones en relación con los buques de cualquier tamaño o tipo (aparte de los que no estén incluidos en la definición de buque o hayan quedado excluidos en los apartados a) y b) del párrafo 4). La principal preocupación en ese sentido era la aplicación obligatoria del sistema de certificación del Título 5.

12. Se alcanzó consenso tripartito en relación con los siguientes principios y disposiciones, que fueron apoyados como un paquete de soluciones interrelacionadas, y que ahora aparecen reflejados en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Este paquete general consiste en la siguiente serie de principios cuidadosamente sopesados por diversos grupos de trabajo, y que constituyen la mejor forma de abordar las cuestiones difíciles relativas al ámbito de aplicación mencionado en la nota 3, párrafo 11, incluida la aplicación del convenio a los buques que naveguen únicamente en aguas de su Estado de abanderamiento:

- *No debería establecerse una exclusión general de los buques que no alcancen un arqueo bruto determinado o de los buques que no efectúen viajes internacionales; no obstante, el convenio podría incluir algunas disposiciones específicas sobre el ámbito de aplicación en cada Título para abordar las preocupaciones particulares que plantea la aplicación. Por lo tanto, se estuvo de acuerdo en que habría que añadir la frase «salvo que se disponga expresamente otra cosa», al principio del artículo II, párrafo 4 del convenio (como se ha indicado anteriormente).*
- *Los buques por debajo de un arqueo bruto determinado, por ejemplo de 200 toneladas de arqueo bruto o menos, podrían quedar excluidos de la aplicación de ciertas disposiciones del Título 3 sobre alojamiento. En consecuencia, se estuvo de acuerdo en incluir una disposición correspondiente al párrafo 20 de la norma A3.1 (nota 27, párrafo 9). Con ello, los Miembros podrían, tras celebrar consultas tripartitas, excluir de los requisitos de ciertas disposiciones sobre alojamiento a los buques que no alcancen un arqueo bruto determinado, en función del tamaño del buque y del número de personas a bordo y teniendo en cuenta la norma general sobre excepciones que figura en el párrafo 21 de la norma.*
- *En el artículo II no debería incluirse ninguna disposición que permita la exclusión de los buques que no efectúen viajes internacionales.*
- *Los requisitos de certificación del Título 5 se aplicarían a los buques de 500 toneladas de arqueo bruto o más que efectúen viajes internacionales o realicen operaciones en puertos extranjeros. Esta limitación del ámbito de*

aplicación figura en la primera parte de un nuevo párrafo 1 de la regla 5.1.3 (nota 35, párrafo 7).

- *El concepto de viaje internacional debería basarse en la definición del Convenio SOLAS. Una definición que sigue este enfoque se encuentra en la segunda parte del nuevo párrafo 1 de la regla 5.1.3.*
- *El sistema de certificación del Título 5 debe estar disponible para que los armadores soliciten los certificados, incluso cuando el buque no tenga la obligación de tener un certificado. Así se prevé en el nuevo párrafo 2 de la regla 5.1.3.*
- *Las medidas de control en los Estados rectores del puerto aplicables a los buques que no dispongan de un certificado se ajustarán a las prácticas de control vigentes en el Estado rector del puerto que ya se utilicen en relación con los convenios de la OMI para los buques cuyo «tamaño sea inferior al estipulado en los convenios».*

13. La nueva redacción propuesta en este paquete de soluciones fue uno de los puntos comunicados a los mandantes para que formularan comentarios de acuerdo con la resolución de la CTMP (véase el apartado *c*)) y que se menciona en el párrafo 7 de la Parte I, Introducción. A continuación, se ofrecen los comentarios generales recibidos:

*Argentina:* Apoyamos estas propuestas porque consideramos que logran un equilibrio adecuado entre la necesidad de no dejar desprotegida a la gente de mar que desarrolla su actividad en buques que no superan determinado arqueo bruto o no realizan viajes internacionales y la preocupación por la imposición de excesivas cargas a esos buques. Esta postura es sin perjuicio de la opinión expresada por los representantes de la gente de mar en la reunión tripartita nacional pertinente, que no están de acuerdo con limitar el ámbito de aplicación de las disposiciones del convenio.

*Australia:* La inclusión de los buques que no participan en viajes internacionales puede ser impracticable e innecesariamente costosa, y además plantea un problema a Australia debido a la naturaleza federal del país y a las relaciones con sus estados. Asimismo, puede provocar una falta de armonización con los convenios de la OMI. La fuente de las 200 toneladas no está clara. Quizá sería mejor utilizar las cifras del arqueo del Convenio SOLAS de 300 y de 140 toneladas para las cuestiones comunes. O bien se utiliza un límite de arqueo que sea coherente con los convenios de la OMI, como por ejemplo de 500 toneladas, o el convenio debería limitarse a los buques que realizan viajes internacionales<sup>7</sup>.

*Brasil:* La limitación de 200 toneladas es aceptable en este caso.

*Egipto (Sindicato General de Trabajadores Marítimos):* En los comentarios transmitidos a la Oficina por el Gobierno, el sindicato indica que está de acuerdo con el consenso alcanzado.

*Filipinas:* El Gobierno señala que, en sus consultas tripartitas, los armadores opinaron que habría que excluir por completo del ámbito de aplicación del convenio a los buques no dedicados a viajes internacionales, ya que los buques dedicados a viajes nacionales ya estaban contemplados de manera apropiada en la legislación nacional.

*Mauricio:* Con objeto de aplicar el convenio a todos los buques, debería incluirse una disposición que permita a los Estados Miembros eximir a los buques de menos de un

---

<sup>7</sup> El Gobierno también estimó que había que aclarar la aplicación del convenio a los buques de guerra.

arqueo específico (que deberá decidir el Miembro) en algunas cuestiones, tras realizar las consultas debidas, y debería aplicarse a otras disposiciones del nuevo convenio.

*Nueva Zelandia:* La aplicación del convenio a los buques que participan en actividades comerciales, a menos que se exprese una disposición en contrario, es aceptable. No obstante, en algunas situaciones su aplicación puede ser impracticable. Limitar las exclusiones sugeridas a disposiciones específicas del Título 3 es realista. Ofrecer a los armadores la posibilidad de solicitar un certificado de los buques con un arqueo inferior a 500 toneladas parece dar con el justo medio, haciéndolo posible para aquellos que puedan necesitarlo, sin imponer la carga administrativa de certificar todos los buques independientemente de la necesidad que haya de ello.

*Panamá:* Las exclusiones que tenga a bien hacer el nuevo convenio deberían ser especificadas en los Títulos a los que se aplicarían, ya sean buques inferiores a 200 ó 500 toneladas, de servicio nacional o internacional. Se trata de garantizar en todo momento a toda la gente de mar la protección de sus derechos independientemente del tipo de servicio del buque o de sus dimensiones. El convenio debería dejar claro qué normas se aplicarían a los buques de pesca, hasta tanto no se adopte el convenio sobre el trabajo en el sector pesquero.

*Sudáfrica:* El convenio debería disponer de normas mínimas. La aplicación de las normas a los buques de dimensiones diferentes debería ser decisión de la autoridad competente y no debería consolidarse en el convenio.

14. Un mandante ha llamado la atención de la Oficina sobre una discrepancia entre las diferentes versiones lingüísticas al principio del párrafo 4 del artículo II. Mientras que la versión inglesa se refiere a los buques «ordinarily engaged in commercial activities», en la versión española, que la versión francesa también recoge, se hace referencia a los buques que «se dediquen habitualmente a la navegación marítima comercial». La Oficina sugiere que se recoja esta última redacción (correspondiente, por ejemplo, al apartado *a*) del artículo 2 del Convenio núm. 22 o al artículo 1 del Convenio núm. 58, añadiendo la palabra «comercial») también en la versión inglesa, de forma que se lea como ya figura en las versiones francesa y española.

15. En el apartado *a*) del párrafo 4 se excluye del ámbito del convenio a los buques dedicados a la pesca (y, por ende, a los pescadores). Esta exclusión sigue el enfoque adoptado en el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). Concuerda asimismo con el punto de vista del Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo en el sentido de que, si bien en muchos de los convenios existentes sobre trabajo marítimo se alienta expresamente a los Miembros a aplicar sus disposiciones a los buques y al personal dedicados a la pesca comercial (por ejemplo, el Convenio núm. 180, artículo 1, párrafo 2), en el nuevo convenio sobre el trabajo marítimo no deberían abordarse las necesidades y preocupaciones tan diversas del sector pesquero. El nuevo convenio y la recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero están en fase de elaboración. Tales instrumentos, una vez adoptados, garantizarían una protección adaptada específicamente a las necesidades de dicho sector. Su adopción, por cierto, no impediría que los Miembros otorgasen a los pescadores de sus respectivos países cualquier protección adicional prevista por el convenio sobre el trabajo marítimo, si así lo desearan.

16. El párrafo 5 del artículo II es similar al párrafo 3 en lo que respecta a proporcionar unos criterios de flexibilidad nacional adicionales para abordar cuestiones que puedan plantearse en relación con la aplicación del convenio a un buque o categoría de buque específico, sobre la base de una consulta tripartita.



17. El *párrafo 6* es una disposición habitual en los convenios internacionales del trabajo.

*Nota 4 (artículos III y IV)*

1. En estos dos artículos se establecen los principios y derechos 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. El *artículo III* es resultado de una prolongada discusión y de un acuerdo tripartito. Su finalidad es lograr que se reconozca la importancia general de esos derechos fundamentales. Su redacción sigue el enfoque del apartado *a*), del artículo 2 del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), al exigir a cada Miembro que «verifique» que las disposiciones de su legislación respeten, en el contexto de este convenio, los derechos fundamentales enumerados en el artículo III. El respeto de esos principios y derechos fundamentales ha sido reconocido como condición esencial para el ejercicio efectivo de los derechos laborales en general. Debería señalarse que la obligación de un Miembro, de conformidad con el artículo III, no consiste en aplicar las disposiciones de los convenios que recogen esos derechos fundamentales (que se mencionan en el preámbulo), sino más bien en verificar que esos derechos fundamentales se reflejen en la legislación pertinente. En relación con la correspondiente obligación de presentar informes, el Consejero Jurídico de la OIT informó a la CTMP de lo siguiente:

Como todas las disposiciones obligatorias del convenio, el artículo III será objeto de examen por los órganos encargados del control de la aplicación de las normas de la OIT. Lo más importante es saber con respecto de qué obligación se ejercerá dicho control. Todo Miembro que ratifique el futuro convenio quedará obligado, en virtud de este artículo, a verificar que su legislación respeta, en el contexto de este convenio, las cuatro categorías de derechos fundamentales. Como todas las obligaciones dimanantes de los convenios internacionales del trabajo, la obligación de verificación deberá cumplirse de buena fe. A reserva de la decisión que el Consejo de Administración de la OIT adopte en cuanto a las informaciones detalladas que podrían solicitarse en el formulario de memoria que se prepare con arreglo al artículo 22 de la Constitución de la OIT, el examen por los órganos de control se circunscribirá a esta obligación precisa. En todo caso, esta disposición no conlleva *a priori* obligaciones adicionales para los Estados que hayan ratificado uno o más convenios fundamentales, dado que éstos protegen ya, sin excepción, a los trabajadores comprendidos en el ámbito del futuro convenio<sup>8</sup>.

2. El *artículo IV* exige que cada Miembro ratificante garantice, dentro de los límites de su jurisdicción, unas condiciones de empleo justas para la gente de mar. El artículo IV puede considerarse como la disposición donde se fijan los principios y derechos generales, que se articulan, en mayor detalle, en los Títulos del Reglamento y el Código. 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 (nota 3, párrafo 4).

*Nota 5 (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 convenio. Las obligaciones correspondientes figuran de manera implícita en el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), y el Convenio sobre la inspección

---

<sup>8</sup> OIT: *Actas* núm. 4 (Rev.), Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004, párrafo 104.

del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178), instrumentos que están siendo refundidos por este convenio.

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*, basado en el artículo 4 del Convenio núm. 147, establece las bases para las inspecciones voluntarias («podrá») de un buque que enarbore el pabellón de un Miembro cuando ese buque se encuentre en el puerto de otro Miembro (medidas de control del Estado rector del puerto) con objeto de garantizar el cumplimiento constante de los requisitos del convenio.

4. El *párrafo 5* se basa en las obligaciones que figuran en el Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179). Se refiere esencialmente a las responsabilidades complementarias de los 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, por un lado, de los requisitos del Título 1 del convenio (nota 18), según el cual los servicios del sector privado deben contar con una licencia o certificado o estar regulados en alguna forma y, por otro, de las obligaciones en el marco del Título 5, regla 5.3.

5. En el *párrafo 6* se establece el requisito, coherente con las obligaciones que figuran en otros convenios pertinentes como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de que cada Miembro aplique su legislación mediante un dispositivo suficiente de sanciones u otras medidas correctivas, coherente con el derecho internacional, que le permita prevenir infracciones a los requisitos del convenio. No se especifican ni el ámbito geográfico de la obligación, ni el nivel ni la naturaleza de las sanciones o las medidas correctivas correspondientes a las distintas infracciones; sólo se postula el requisito de que tales sanciones y medidas se establezcan y sean adecuadas para desalentar las infracciones a las normas.

6. En el *párrafo 7* se establece el principio de trato no más favorable aprobado por el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel y la CTMP<sup>9</sup>. Este principio también se encuentra en los convenios principales de la OMI y 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.

#### *Nota 6 (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 proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, que ya se ha examinado en la Parte I, Discusión general, párrafos 1 a 9. En los *párrafos 1 y 2* de este artículo se define la relación jurídica entre las partes o niveles del nuevo convenio. 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

<sup>9</sup> Se trata de que no se conceda un trato más favorable a los buques autorizados a enarbolar el pabellón de un Estado que no haya ratificado el convenio, que a los buques autorizados a enarbolar el pabellón de un Estado que haya ratificado el convenio. Véase, por ejemplo, el artículo 1, párrafo 3, del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS.

nivel) y de pautas no vinculantes (Código, Parte B, cuarto nivel). La otra innovación del artículo VI se refiere a la flexibilidad de aplicación introducida para ayudar a alcanzar el objetivo de que el convenio sea ratificado a gran escala, sin que por ello se reste fuerza a las normas contenidas en el mismo, como se explica al final del párrafo 2, c), de la Parte II, Discusión general.

2. El párrafo 2 prevé una interacción con el Código del convenio, en virtud del cual los Miembros han de dar «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». La relación entre las Partes A y B del Código fue objeto de una opinión del Consejero Jurídico de la OIT al Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel en su tercera reunión<sup>10</sup>. Esta opinión se reproduce en el anexo D al presente Informe. Durante la cuarta reunión del Grupo de Trabajo celebrada en Nantes se dio un paso decisivo al llegarse a un acuerdo sobre 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. Este paso decisivo 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 a las pautas de la Parte B del Código. Estos acuerdos se formularon en el siguiente conjunto de preguntas y respuestas:

*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 rector 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 han dado cumplimiento a las disposiciones obligatorias correspondientes del convenio refundido<sup>11</sup>.

3. Para facilitar la tarea de los Miembros, se ha adjuntado al texto del convenio una nota explicativa, que figura después de los artículos del instrumento (nota 14). Los párrafos 10 y 11 de dicha nota explicativa recogen los acuerdos alcanzados: en ellos se precisa el contexto general de la Parte B y se propone un ejemplo de 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, lo que se correspondería con la decisión de que los acuerdos fijados en la nota 6, párrafo 2, deberían reflejarse claramente en el convenio o la documentación conexas.

---

<sup>10</sup> OIT: *Informe final*, Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, TWGMLS/2003/10 (Ginebra, 2003), párrafos 199-202.

<sup>11</sup> OIT: *Informe final*, Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, TWGMLS/2004/19 (Nantes, 2004), párrafo 139.

4. En los *párrafos 3 y 4* se expone el otro elemento principal de flexibilidad que se ha introducido 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). Este concepto, que no se definía en ese convenio, tampoco se define en el convenio más reciente de la OIT (Convenio núm. 185), donde también aparece. Tras extensas discusiones, la CTMP decidió incluir una definición en el *párrafo 4* y llegó a un acuerdo de compromiso en cuanto a su redacción, tras examinar dos definiciones alternativas propuestas en el Proyecto recomendado que se le había presentado. En el marco de la redacción de compromiso del párrafo 4, una disposición nacional por la que se aplican los principios y derechos del convenio en forma diferente a los establecidos en la Parte A del Código se considerará «sustancialmente equivalente» si el Miembro en cuestión «verifica» que la legislación pertinente o cualquier otra medida de aplicación «favorece la realización plena del objeto y propósito general de la disposición o las disposiciones pertinentes de la Parte A del Código» y «da cumplimiento a la disposición o las disposiciones pertinentes de la Parte A del Código». En relación con la palabra «verifica», que se utilizó en una de las alternativas consideradas por la CTMP, el siguiente extracto de una opinión ofrecida por el Consejero Jurídico de la OIT a la CTMP también parece pertinente para el párrafo 4 en su forma adoptada por la CTMP:

La obligación del Miembro reside principalmente en esta «verificación», que en todo caso no significa autonomía total. En efecto, incumbe a los órganos de control de la aplicación, tanto a nivel nacional como internacional, determinar no sólo si esta verificación se ha llevado a cabo, sino también si la misma se ha efectuado de buena fe, de tal manera que el objetivo buscado — la puesta en práctica de los principios y de los derechos enunciados en las reglas — se logre correctamente, pero de un modo distinto al indicado en la Parte A del Código<sup>12</sup>.

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 busca afectar el significado que podría darse a la expresión «sustancialmente equivalente» en otros convenios de la OIT (Convenios núms. 147 y 185) que pueden seguir en vigor o entrar en vigor para algunos Miembros. Además, en el marco del párrafo 3, cabe la posibilidad de recurrir al concepto de equivalencia sustancial «a menos que en el presente Convenio se disponga expresamente otra cosa»; de hecho, su aplicación ha quedado excluida en relación con las normas del Título 5 (nota 34, párrafo 5).

#### *Nota 7 (artículo VII)*

1. En el *artículo VII* se proporciona un mecanismo que permitiría a los Miembros 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 a las que consultar (conforme se requiere en varias disposiciones del convenio). La posible repercusión de esta disposición ya se ha discutido anteriormente en el párrafo 16, Parte I, Introducción.

#### *Nota 8 (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, con especial referencia al Convenio núm. 147. Ahora bien, a diferencia de lo

<sup>12</sup> OIT: *Actas* núm. 4 (Rev.), párrafo 124, Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004.

dispuesto en el artículo 5 de dicho Convenio, en el presente proyecto no se establecen condiciones previas para los Miembros que se propongan ratificar el convenio sobre el trabajo marítimo.

2. La fórmula precisa para la entrada en vigor del convenio y de cualquier enmienda fue una de las cuestiones no resueltas en la CTMP. En la Reunión intermedia, se decidió que estas cuestiones quedaran en blanco en el proyecto de convenio, ya que se estimaba que convenía examinarlas durante la Conferencia Internacional del Trabajo sobre la base de las propuestas de la Oficina. Por lo tanto, todavía queda por decidir la cuestión del número y la ponderación de las ratificaciones necesarias para la entrada en vigor del instrumento, cuestión prevista en el *párrafo 3 del artículo VIII*.

3. Quizá sería conveniente examinar la siguiente información en relación con otros convenios. La fórmula «al menos diez Estados Miembros que posean en conjunto el 25 por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial» se utiliza en el Convenio núm. 147 (artículo 6, 2)). La fórmula de 25 Miembros y el 50 por ciento del arqueo bruto de la flota mundial corresponde al Convenio SOLAS, 1974 (artículo X, a)). Otras opciones incluyen una proporción del 15/50 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial en el Protocolo de 1988 al Convenio SOLAS (artículo V, párrafo 1, a)) y la ratificación de «cinco Estados Miembros, tres de los cuales deberán tener cada uno una flota mercante de por lo menos un millón de g.t.» del Convenio núm. 180 (artículo 18, 2)). Durante la CTMP, los representantes de los armadores y la mayoría de los representantes gubernamentales manifestaron su preferencia por el enfoque del Convenio SOLAS, es decir, la ratificación de al menos 25 Miembros que posean en conjunto el 50 por ciento del arqueo bruto de la flota mundial. Los representantes de la gente de mar, por su parte, propusieron 30 Miembros con una proporción del 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mundial, con la posibilidad de descontar el arqueo de los países no miembros de la OIT. Los armadores indicaron estar dispuestos a aceptar el número mínimo de 30 Miembros ratificantes, pero insistieron en que había que conservar un arqueo bruto del 50 por ciento de la flota mundial. El principal argumento para conservar esta proporción del 50 por ciento, planteada por los representantes de los armadores y algunos representantes gubernamentales, se basaba en la inclusión en el convenio de una cláusula de «trato no más favorable» (párrafo 7 del artículo V): por lo que se refería a las inspecciones en puertos extranjeros, los buques que hagan escala en un puerto de un Miembro ratificante se verán afectados por el convenio, aunque el Estado de abanderamiento no lo haya ratificado. Con este argumento, la referencia debería ser probablemente al arqueo bruto de la flota «mundial», puesto que el convenio, mediante la combinación de esta cláusula y las medidas establecidas para las inspecciones en los puertos extranjeros, también se aplicaría a los buques de los Estados no miembros de la OIT.

4. Para determinar la fórmula más adecuada de entrada en vigor (y de las enmiendas al convenio, véase la nota 12), tal vez sería útil examinar varios ejemplos del cuadro del anexo C del presente informe. Ese cuadro, en el que se utilizan datos procedentes de la *World Fleet Statistics* (2004) <sup>13</sup> indica, en la tercera columna, el porcentaje que representa, al 31 de diciembre de 2004, el arqueo bruto de la flota mundial de cada país o territorio que dispone de un registro. Los seis Miembros de la OIT con el mayor arqueo (inclusive los territorios o regiones bajo su soberanía) representan en conjunto más del 50 por ciento del arqueo mundial. En el supuesto de que esos países ratificasen

---

<sup>13</sup> Publicada por Lloyd's Register-Fairplay, en esta publicación anual se indica la composición de la flota mercante mundial autopropulsada destinada a la navegación marítima de 100 o más toneladas de arqueo bruto.

inmediatamente el convenio, éste podría entrar en vigor con sólo la aprobación de una pequeña proporción de los países con las flotas mercantes más importantes. Por otra parte, si esos seis países no ratificasen el convenio, la ratificación de todos los demás 140 Miembros de la OIT de la lista no bastaría para hacer entrar en vigor el convenio. Con objeto de encontrar un acuerdo más factible y al mismo tiempo mantener la proporción del 50 por ciento, el criterio de ponderación podría referirse al número de países con un arqueo importante de la flota mercante, y no al arqueo bruto en sí mismo, en concordancia con el Convenio núm. 180 de la OIT, cuya entrada en vigor está condicionada a la ratificación por cinco Miembros, tres de los cuales han de poseer al menos 1 millón de toneladas de arqueo bruto de la flota mercante mundial.

5. Además del aspecto de la cláusula de «trato no más favorable», hay que tener en cuenta la posición adoptada por los mandantes en relación con los efectos de la entrada en vigor del convenio que resultan del artículo X del mismo. Como ya se recoge en la discusión de la nota 10, el convenio refleja la opinión de que los convenios sobre el trabajo marítimo existentes deberían, en la mayoría de los casos, ser reemplazados globalmente por el nuevo convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Esto significa, por ejemplo, que un país que no pueda ratificar el convenio refundido sobre el trabajo marítimo, pero que quisiera ratificar otros convenios importantes existentes como el Convenio núm. 147, no podría hacerlo una vez que el nuevo convenio entrase en vigor. Por lo tanto, esta posición relativa al artículo X estaría justificada únicamente si se necesitase un nivel relativamente alto de ratificaciones para que el nuevo convenio pudiera entrar en vigor. Tomando en cuenta la propuesta (congruente con lo que se ha dicho) de que se fije en 30 el número de Miembros ratificantes, el *párrafo 3* del artículo VIII podría tener el tenor siguiente:

3. El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Miembros que correspondan al menos a la mitad del número de Estados con un porcentaje como mínimo del [1] por ciento <sup>14</sup> del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

6. También es importante tomar nota de que en el *párrafo 4* del artículo VIII se propone que, para cada Miembro que ratifique el convenio, éste entrará en vigor al cabo de un período de doce meses a contar de la fecha de la ratificación. Este período es normal en la OIT, y especialmente importante en el contexto del Título 3 y de la disposición de transición relativa a los buques más antiguos, y podría revestir interés por lo que se refiere a los ajustes que se han de incorporar en los sistemas nacionales y con relación a la construcción de buques (nota 27, párrafo 7).

#### *Nota 9 (artículo IX)*

1. 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

<sup>14</sup> Sobre la base del cuadro del anexo C, la cifra del 1 por ciento incluiría a 21 países (Antigua y Barbuda, Bahamas, China, Chipre, Dinamarca, Alemania, Grecia, India, Italia, Japón, República de Corea, Liberia, Malta, Islas Marshall, Noruega, Panamá, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Singapur, Reino Unido y Estados Unidos). La cifra de la mitad del 1 por ciento incluiría a 30 países (Antigua y Barbuda, Bahamas, Bélgica, China, Chipre, Dinamarca, Francia, Alemania, Grecia, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Italia, Japón, República de Corea, Liberia, Malasia, Malta, Islas Marshall, Países Bajos, Noruega, Panamá, Filipinas, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Singapur, Suecia, Turquía, Reino Unido y Estados Unidos). La cifra del 2 por ciento incluiría a 12 países (Bahamas, China, Chipre, Grecia, Japón, Liberia, Malta, Islas Marshall, Noruega, Panamá, Singapur y Reino Unido).

puede denunciar el instrumento, independientemente de la fecha en que el convenio de que se trate haya entrado en vigor para dicho Miembro.

*Nota 10 (artículo X)*

1. En el *artículo X* figura la lista de los convenios que serán revisados por el nuevo convenio. El número de ratificaciones actual de los convenios incluidos en el artículo X se indica, como ya se ha señalado, en el anexo B del presente informe. Mientras el convenio refundido no sea ratificado por todos los Estados que hayan ratificado los actuales convenios sobre el trabajo marítimo, necesariamente tendrá que coexistir en distintos grados (en función de los niveles de ratificación) con las obligaciones previstas en los actuales convenios internacionales sobre el trabajo marítimo.

2. En el marco del derecho internacional de tratados, no hay mecanismos fáciles para eliminar los convenios multilaterales vigentes ni para reemplazarlos por otros nuevos, a menos que en los propios convenios se prevean los medios para hacerlo. De hecho, los convenios internacionales del trabajo adoptados a partir de 1930 incluyen un artículo que hace posible que un futuro «convenio revisor» anule la mayoría de los efectos de los convenios revisados (pero no los propios convenios). Este tipo de artículo suele tener la siguiente redacción:

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 que permita la denuncia tras ciertos intervalos], 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.

3. Los apartados *a)* y *b)* del párrafo 1 de esta disposición típica ofrecen dos soluciones al problema de la transición, 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: una vez que entren en vigor las nuevas obligaciones, las anteriores quedan extinguidas. El apartado *b)* cierra el convenio anterior a nuevas ratificaciones: una vez que entre en vigor el nuevo convenio, el anterior queda limitado a los Miembros que ya lo han ratificado (hasta que lo denuncien).

4. El proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo no contiene «disposiciones en contrario» con respecto a los apartados *a)* o *b)* citados más arriba: una vez que entre en vigor el convenio, se considerará que todo Miembro que lo haya ratificado o lo ratifique ulteriormente habrá denunciado todo convenio adoptado después de 1930 que el Miembro hubiera ratificado y que figure en el artículo X del nuevo convenio como que ha sido revisado<sup>15</sup>. Por lo tanto, los convenios revisados seguirán estando en vigor para los Miembros que los hayan ratificado, pero que no hayan ratificado el nuevo convenio; los convenios revisados se cerrarán a nuevas ratificaciones. La razón de ser de esta denuncia *ipso facto* (automática) y cierre de los convenios

---

<sup>15</sup> Hasta que entre en vigor una enmienda de 1996 a la Constitución de la OIT, por la que se pueden derogar, en determinadas circunstancias, los convenios internacionales del trabajo obsoletos, habrá que adoptar un planteamiento pragmático y de sentido común en relación con los convenios ratificados antes de 1930.

existentes a nuevas ratificaciones es 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» (párrafo 1 de la Parte II, Discusión general).

5. Los convenios enumerados en el artículo X incluyen todos los convenios sobre el trabajo marítimo existentes, excepto los Convenios núms. 108 y 185, que se encuentran en una categoría ligeramente diferente a la de los otros convenios y no están cubiertos por el texto actual del convenio. Puesto que los convenios están orientados a obligaciones vinculantes del derecho internacional, las disposiciones revisoras de este tipo no abarcan a las recomendaciones internacionales del trabajo. De considerarse necesario o deseable, las recomendaciones existentes, así como los convenios enumerados que todavía no hayan entrado en vigor<sup>16</sup>, pueden, llegado el momento, ser retiradas por decisión de la Conferencia Internacional del Trabajo de conformidad con el artículo 45 *bis* de su Reglamento. De hecho, ya se ha iniciado el proceso de retiro de recomendaciones obsoletas (seleccionadas por el Grupo de Trabajo del Consejo de Administración citado en el párrafo 11 de la Parte I, Introducción). En cualquier caso, de crearse un conflicto entre las disposiciones de una recomendación y alguna parte del nuevo convenio, éstas se considerarían anuladas y reemplazadas.

#### *Nota 11 (artículo XIII)*

1. El *artículo XIII* invita 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 acelerado o simplificado para el Código (nota 13). Este comité estará compuesto por representantes de los gobiernos que hayan ratificado 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)<sup>17</sup>. Ello significa que la estructura no estará ligada a las delegaciones tripartitas nacionales, como ocurre en la Conferencia Internacional del Trabajo. En este caso, el diálogo social se entenderá 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. No obstante, tendrán derecho a proponer enmiendas y participarán en el procedimiento 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 les asignará el doble de votos que a los representantes de los armadores y de la gente de mar. Esta fórmula 2-1-1 implicará que, en la eventualidad (poco probable) de que en dicho comité se proceda a una votación formal, los gobiernos tendrán el 50 por ciento de los votos y los armadores y la gente de mar tendrán, respectivamente, el 25 por ciento. Además, por lo que refiere a la adopción de enmiendas al Código, con la disposición que figura en el párrafo 4, *c*) del artículo XV se pretende evitar que cualquiera de los tres grupos tripartitos se encuentre sistemáticamente en minoría: para

<sup>16</sup> Entre ellos se incluye el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70), que en el proyecto de convenio de la CTMP fue omitido inadvertidamente de la lista del artículo X.

<sup>17</sup> Véase Parte I, Introducción, párrafo 20.



llevar a cabo una votación, será necesario que ésta tenga el apoyo de al menos la mitad de los votantes de cada uno de los tres grupos.

*Nota 12 (artículo XIV)*

1. En los artículos XIV y XV se detalla el procedimiento de enmienda del nuevo convenio. 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 podrá enmendarse aplicando un procedimiento acelerado simplificado de enmienda 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 XIV 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 será una innovación para la OIT, si bien tendrá 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 dará origen a un nuevo convenio revisado o a un protocolo, sino que se tendrá un simple convenio enmendado.

3. Con arreglo al *párrafo 1*, la Conferencia Internacional del Trabajo adoptará las enmiendas de conformidad con su Reglamento. Ya existe una disposición que responde a las necesidades del artículo XIV, a saber, el artículo 44 del Reglamento, titulado «Procedimiento en caso de revisión de un convenio» que, de hecho, a efectos prácticos y al día de hoy, no se ha utilizado para dicho fin <sup>18</sup>.

4. Una vez que la Conferencia adopte la enmienda (o conjunto de enmiendas), ésta será comunicada a todos los Miembros de la Organización para su ratificación expresa, hayan o no ratificado el convenio. Este es el caso actual de la OIT en relación con la revisión de los convenios. Existirá, no obstante, una diferencia: los Miembros que ya hayan ratificado el convenio sólo recibirán la enmienda para su ratificación (*párrafo 2*). Los Miembros que no hayan ratificado el convenio recibirán una copia del texto completo en su versión enmendada (*párrafo 3*).

5. Una vez más, como es el caso de la OIT en relación con la revisión de los convenios, se contarán las ratificaciones de todos los Miembros de la OIT para comprobar si se ha alcanzado el nivel necesario (*párrafo 4*). Cuando se haya alcanzado dicho nivel, la enmienda se «considerará aceptada». Esta aceptación tácita es una noción práctica (tomada de los convenios de la OMI) para describir un procedimiento que activará la entrada en vigor inicial de una enmienda doce meses después de su aprobación (véase más adelante). En el párrafo 4, el nivel necesario se ha dejado en blanco, dado que los requisitos pueden muy bien depender de los que decida la Conferencia para la entrada en vigor del convenio de conformidad con el artículo VIII (nota 8). Podrían ser los mismos que los que figuran en el 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).

6. Siguiendo la práctica habitual de la OIT, las enmiendas entrarán en vigor doce meses después de que se haya alcanzado el nivel de ratificaciones necesario (a saber,

---

<sup>18</sup> Habitualmente, el procedimiento de adopción de nuevos convenios se utiliza también para la revisión de los convenios existentes.

aceptación tácita) en el caso de las ratificaciones iniciales, y doce meses después del registro de las ratificaciones para las posteriores. La diferencia con respecto a la situación actual es que la entrada en vigor sólo se aplicará a la enmienda en sí para los Miembros que ya hayan ratificado el convenio (*párrafo 6*) y al convenio en su totalidad en su versión enmendada para los Miembros que no lo hayan ratificado (*párrafo 7*).

7. Los Miembros que ya hayan ratificado el convenio no quedarán vinculados por la enmienda hasta que la hayan ratificado expresamente (*párrafo 8*). Esta disposición es necesaria dado que no puede esperarse que los Miembros ratifiquen un convenio (que sólo ratificarían tras haber examinado cuidadosamente su texto) si ello comporta obligaciones nuevas contempladas en textos posteriores que no han aprobado. En la OIT se sigue este principio en relación con las revisiones de los convenios, que también está incluido en los Convenios SOLAS y de Formación.

8. No obstante, los Miembros que ratifiquen posteriormente el convenio quedarán obligados por todas las enmiendas adoptadas hasta entonces, a menos que en alguna de ellas se estipule lo contrario (*párrafo 9*). Es decir, el efecto jurídico será el mismo que se produce cuando un convenio revisado queda cerrado a nuevas ratificaciones. No obstante, el grupo de redacción de la CTMP ha observado una divergencia entre el párrafo 9 del artículo XIV y el párrafo 12 del artículo XV en relación con el procedimiento de aceptación tácita aplicable únicamente al Código (nota 13). El párrafo 12 establece que «Después de la *entrada en vigor* de una enmienda, el Convenio sólo podrá ser ratificado en su forma enmendada» (las cursivas son nuestras), mientras que el párrafo 9 del artículo XIV cierra la versión anterior del convenio a la ratificación después de la *adopción* de la enmienda por la Conferencia y por consiguiente antes de que se conozca su suerte. El grupo de redacción (párrafo 15 del anexo A) se preguntó si, a este respecto, hubo una decisión intencional de apartarse de la solución prevista por el Convenio SOLAS. El artículo X, c) Convenio SOLAS de 1974 sobre la entrada en vigor dispone que la fecha pertinente para las ratificaciones del convenio posteriores a una enmienda — tanto en el procedimiento expreso como en el tácito — es la fecha en que se haya considerado aceptada, que en el artículo XIV queda estipulada en el párrafo 4 (párrafo 5 de la nota 12).

9. Existen diferencias significativas entre los procedimientos del artículo XIV y del artículo XV que justificarían un tratamiento distinto de la cuestión; en particular, el artículo XV está basado en gran medida en el procedimiento previsto en los convenios de la OMI, mientras que el artículo XIV está formulado para tener el mismo efecto que los procedimientos de revisión previstos en los convenios de la OIT. De ahí que exista un sólido argumento para permitir la ratificación del convenio en su versión previa a las enmiendas hasta que la nueva versión entre en vigor, puesto que, en la actualidad, la disposición normativa vigente en los convenios de la OIT no permite que los convenios revisados se cierren a la ratificación hasta la entrada en vigor del convenio revisor. Además, según el texto actual del párrafo 9, los Miembros que ratifiquen el convenio con anterioridad a la aceptación tácita de la enmienda, a saber, la fecha límite con arreglo al artículo X, c) del Convenio SOLAS de 1974, antes mencionado, no pueden estar seguros de sus obligaciones finales, dado que la enmienda puede no recibir el nivel necesario de ratificaciones para su entrada en vigor.

10. Por otro lado, también puede interpretarse que el texto que diferencia el párrafo 9 del artículo XIV del párrafo 12 del artículo XV y del enfoque del Convenio SOLAS es intencional. Es coherente con el procedimiento en virtud del cual los Miembros no ratificantes están invitados a ratificar el convenio en su forma enmendada (párrafo 4 de la nota 12). También es coherente con las preocupaciones que plantea el nuevo convenio:

los convenios existentes deberían sustituirse por un único convenio uniforme y el nuevo convenio debería ser ratificado ampliamente por los Miembros activos en el sector marítimo. Aunque el procedimiento previsto en el artículo XIV puede utilizarse para enmendar cualquier disposición del convenio, es probable (por los costos y posibles retrasos que conlleva) que se utilice únicamente si surge la necesidad inevitable de enmendar disposiciones importantes (en los artículos y las reglas). Por consiguiente, se estima razonable que los Miembros que consideren la posibilidad de ratificar el convenio partan de la hipótesis de que dichas enmiendas fundamentales entrarán en vigor a la larga. Ahora bien, si un Miembro desea tener la certeza absoluta al respecto, debería adoptar medidas para ratificar el convenio en una fecha temprana. A pesar del interés por disponer de un único convenio uniforme, por la razón indicada en la nota 12, párrafo 7, no es posible denegar a los países ratificantes el derecho de negarse a contraer una obligación con enmiendas ulteriores. No obstante, dicha razón no se aplica a los Miembros que aún no han ratificado el convenio. De hecho, de conformidad con el procedimiento que figura en el artículo XIV, las enmiendas podrán tardar varios años en entrar en vigor (o en alcanzar la fase de aceptación tácita), lo cual contribuirá a perpetuar la coexistencia de versiones considerablemente distintas del mismo convenio. También cabe destacar que los Miembros que no hayan ratificado el convenio pueden influir sobre el contenido y suerte de una enmienda según dispone el artículo XIV. A diferencia del Convenio SOLAS, en virtud del cual la decisión de adoptar enmiendas y su posterior aceptación corresponde exclusivamente a los «Gobiernos Contratantes», todos los Miembros de la OIT (hayan o no ratificado el convenio) se encuentran en igualdad de condiciones: todos tienen derecho a participar en la decisión de adoptar una enmienda y todas las ratificaciones se toman en consideración para la entrada en vigor de la misma.

#### *Nota 13 (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 enmienda acelerada o aceptación tácita y no de ratificación expresa. Tal y como se señala más arriba, en el párrafo 1 de la Parte II de la Discusión General, uno de los objetivos originales del ejercicio de refundición ha sido la concepción de un procedimiento de enmienda acelerado que permita una actualización más fácil de los detalles más técnicos de las normas del trabajo. 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 o acelerado concebido para el convenio refundido sobre el trabajo marítimo es análogo al que se ha previsto en los convenios adoptados en el marco de la OMI, como el Convenio 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.

4. En el anexo E del presente informe figura un diagrama que ilustra los seis principales pasos del procedimiento acelerado de enmienda, que se aborda a continuación, en los párrafos 5 a 10 de la nota 13.

5. *Paso 1:* Toda propuesta de enmienda ha de presentarse al Director General de la OIT (*párrafo 2 del artículo XV*); pueden formular las propuestas el Grupo de los Armadores o el Grupo de la Gente de Mar constituidos en el Comité Tripartito Especial (la nota 11) o el gobierno de cualquier Miembro de la Organización. Las propuestas de los gobiernos deben recibir el apoyo de un grupo o de un número determinado de gobiernos ratificantes. El número exacto se ha dejado en blanco en el proyecto de convenio. En la CTMP y en la Reunión intermedia se consideró que era más apropiado debatir dicha cuestión en la Conferencia. Hay quizás dos consideraciones principales; la primera, es que las propuestas deben tener cierto peso antes de ser presentadas, habida cuenta del tiempo y el gasto requeridos por parte de la Oficina y los mandantes en los pasos 2 y 3 reseñados más adelante (examen de la propuesta por la Oficina, su traducción y su difusión; examen de la propuesta a cargo de cada gobierno, presumiblemente tras consultar con sus interlocutores sociales; formulación de los comentarios por el gobierno; preparación a cargo de la Oficina de una síntesis de los comentarios, y discusión de la propuesta en el Comité Tripartito Especial. Puede ser necesario convocar el Comité para examinar tan sólo una propuesta). La segunda consideración se refiere a la dificultad práctica que pueden tener algunos gobiernos para coordinar sus ideas o posiciones y, por consiguiente, para obtener el apoyo necesario. En la CTMP, los representantes de los armadores y de la gente de mar convinieron en que las enmiendas deberían ser propuestas o apoyadas como mínimo por diez gobiernos (a saber, 1 + 9 si el país que hace la propuesta ha ratificado el convenio) o por el Grupo de los Armadores o de la Gente de Mar. La mayoría de los representantes gubernamentales de la Reunión intermedia estuvo de acuerdo, aunque algunos gobiernos eran partidarios de otras soluciones, concretamente la solución basada en el apoyo de otros cuatro gobiernos (1+4). Se aconseja la adopción de la solución 1+9, a reserva de examinar cualquier dificultad específica que pueda señalarse a la atención de la Conferencia sobre el particular. La segunda oración del párrafo 2 pasaría a ser del siguiente tenor:

Toda enmienda propuesta por un gobierno deberá haber sido presentada o apoyada al menos por **diez** gobiernos que hayan ratificado el Convenio o por el grupo de representantes de los armadores o de la gente de mar a que se hace referencia en el presente párrafo.

6. *Paso 2:* El Director General de la Oficina procede entonces a comprobar que la propuesta se ha formulado de manera válida, y a distribuirla entre todos los Miembros de la OIT, adjuntando los eventuales comentarios o sugerencias que se consideren apropiados (*párrafo 3*), así como 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 las estudie 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 (*párrafo 22 de la nota 11*), 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*)<sup>19</sup>.

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 podría 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 sólo se comunican a los Miembros que han ratificado el convenio, a quienes se les da un plazo de reacción, que normalmente es de dos años; a los demás Miembros de la OIT se les 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, manifieste su desacuerdo antes de que termine el período señalado (*párrafo 7*). En la CTMP no se encontró la fórmula exacta para evitar que se aceptase una enmienda con arreglo al *párrafo 7*, por lo que no fue objeto de discusión por parte de la Reunión intermedia, aunque sí se remitió a la Conferencia para su discusión a raíz de una propuesta de la Oficina. De hecho, hay un error en el *párrafo 7* tal y como se presentó a la CTMP. Con dicho *párrafo* se trataba de seguir el enfoque de los convenios de la OMI, que estipulan que una enmienda puede ser rechazada si un tercio de los Miembros ratificantes tiene objeciones o si los Miembros que tienen objeciones suman el 50 por ciento del arqueo bruto de la flota mundial. Al considerar las condiciones como acumulativas y no como alternativas, con la redacción actual del *párrafo 7* es prácticamente imposible oponerse a las enmiendas conforme a lo dispuesto en el artículo XV, al menos durante los primeros años de la vida de un convenio. Siguiendo la esencia de las disposiciones de los convenios de la OMI y sin dejar de tener presente la solución relativa al porcentaje del arqueo de la flota mundial planteada en el *párrafo 5* de la nota 8, se propone el siguiente texto:

7. Toda enmienda adoptada por la Conferencia General deberá considerarse aceptada, a menos que, al término del plazo prescrito, el Director General haya recibido expresiones formales de desacuerdo ya sea de más de una tercera parte de los Miembros que hayan ratificado el Convenio o de Miembros que hayan ratificado el Convenio y que constituyan al menos la mitad de los Estados, y representen un porcentaje de no menos del [uno] por ciento del arqueo de la flota mundial.

---

<sup>19</sup> Se ha planteado en qué medida puede el apartado *c*) ser de ayuda a los gobiernos, que por regla general no suelen votar como grupo. En el supuesto (a efectos prácticos desde el punto de vista matemático) de que el convenio entre en vigor con 25 Estados Miembros, el comité contaría con 50 miembros gubernamentales (2x25). Así pues, los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar en el comité tendrían 25 votos cada uno (véase el *párrafo 4* del artículo XIII) y los gobiernos 50, sumando un total de 100 votos. El apartado *c*) tendría los siguientes efectos:

- 1) una enmienda no podría adoptarse si se opusiese el Grupo de los Armadores o el Grupo de la Gente de Mar;
- 2) una enmienda apoyada por los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar no podría adoptarse a menos que 25 de los 50 representantes gubernamentales votasen a favor; en otras palabras, con arreglo al apartado *c*) sería necesario el voto de 25 gobiernos, aunque la mayoría de dos tercios exigida en el apartado *b*) podría alcanzarse con sólo el voto a favor de 17 gobiernos, a saber, un total de 67 (25+25+17) de los 100 votos.

10. *Paso 6:* Las enmiendas que se consideran aceptadas entran en vigor para todos los Miembros seis meses después de su aceptación, salvo para los Miembros que hayan 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. Cabe observar, no obstante, que este procedimiento simplificado o acelerado tiene una serie de limitaciones o salvaguardias que no tienen los convenios de la OMI. El principal ahorro de tiempo (de varios años) se hará durante los pasos 5 y 6, que se ajustan mucho a los procedimientos de la OMI. El examen interno de las enmiendas será particularmente riguroso entre los pasos 1 y 4, y favorecerá, como ya se ha indicado, el consenso tripartito. Por otro lado, también se ganarán algunos meses (y se obtendrá un considerable ahorro financiero) al celebrar las discusiones principales en el seno del Comité Tripartito Especial y no en la Conferencia Internacional del Trabajo, cuya decisión se limitará a un «sí» o un «no».

12. El proyecto de convenio respeta el principio (al que ya se ha hecho referencia en el párrafo 7 de la nota 12) 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. Está claro que, 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*).

13. Tal como se ha discutido en los párrafos 8 a 10 de la nota 12 en relación con los cambios que habría que llevar a cabo en el artículo XIV, el grupo de redacción de la CTMP observó una discrepancia entre el párrafo 12 del artículo XV y el párrafo 9 del artículo XIV. El párrafo 12 establece que el convenio sólo podrá ser ratificado en su forma enmendada después de «la entrada en vigor de una enmienda». Sería preferible que esta fecha límite se fijase en el momento de la aprobación de la enmienda por la Conferencia General (*párrafo 5 del artículo XV*), o como mínimo en la fecha en que la enmienda «se considere aceptada» (*párrafo 7 del artículo XV*), como ocurre con los convenios de la OMI. Con el texto actual, los Miembros no ratificantes tendrán una ventaja con respecto a los Miembros ratificantes, estos últimos quedarán vinculados a la enmienda salvo si indican lo contrario al Director General de la OIT en el plazo prescrito, mientras que dicho requisito no se aplicará a los Miembros ratificantes después de la adopción de la enmienda por la Conferencia. En cambio, el razonamiento (que figura en el párrafo 10 de la nota 12), contrario a la utilización de la fecha de la entrada en vigor o de aceptación tácita como fecha límite, es mucho menos convincente en el caso del procedimiento que nos ocupa. Con arreglo al procedimiento que figura en el artículo XV, el período de espera previo a la aceptación de una enmienda es relativamente corto, y aunque los Miembros no ratificantes participan en la presentación y examen de las enmiendas, así como en la decisión de la Conferencia relativa a la aprobación de una enmienda adoptada, no participan (a diferencia del procedimiento que figura en el artículo XIV) en la decisión inicial de adopción de una enmienda o en el procedimiento posterior de aceptación tácita.

14. Si se mantiene el texto actual del párrafo 12 («Después de la entrada en vigor de una enmienda, el Convenio sólo podrá ser ratificado en su forma enmendada.»), hay que tener presente que con arreglo al texto no se podrá impedir que un Miembro no

ratificante decida voluntariamente ratificar el convenio en su forma enmendada antes de la entrada en vigor.

15. 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 13* 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). Dicha disposición, que ha sido redactada de nuevo por el grupo de redacción de la CTMP, es la misma en cuanto a contenido que la que figura en el proyecto de convenio de la CTMP, aunque está presentada de modo mucho más claro y más cercano al texto de la disposición correspondiente del Convenio SOLAS (véase el párrafo 16 del anexo A).

### Discusión detallada: Nota explicativa, Reglamento y Código

#### *Nota 14 (Nota explicativa)*

1. El Reglamento y el Código empiezan con una «Nota explicativa» mencionada más arriba en la nota 6, párrafo 3. La Nota explicativa expone los acuerdos alcanzados por el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, que adoptó la CTMP 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 explicativa se incluye en el convenio, pero indica en el *párrafo 1* que, desde un punto de vista jurídico, no debería considerarse parte del convenio. Tendrá 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.

#### *Nota 15 (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 confíen, formación y calificaciones para desempeñar sus tareas a bordo. Además, la gente de mar tiene derecho a acceder a un empleo en el mar a través de sistemas bien reglamentados 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. En ella se refunden el Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7) y el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58) y algunos aspectos del Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180), en cuya parte III sobre la dotación de los buques se establece en 16 años la edad mínima para trabajar. La regla 1.1 del convenio propuesto establece la edad mínima para empezar a trabajar a los 16 años. Este requisito podría modificarse en el futuro mediante la adición de una disposición en la Parte A del Código que establezca una edad superior. Si bien un detalle de este tipo normalmente debería incluirse en el Reglamento, se incluye en la regla 1.1 debido a la importancia que podrían dar a este detalle los parlamentos nacionales que examinen la ratificación.

*Nota 16 (regla 1.2)*

1. La *regla 1.2* trata sobre los exámenes y certificados médicos y refunde los requisitos previstos en el Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16) y en el Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73). Su objetivo declarado es: «asegurar que toda la gente de mar tenga la aptitud física *para desempeñar sus tareas en el mar*». La frase en cursivas se propuso en una enmienda que obtuvo apoyo tripartito en la Reunión intermedia.
2. La *norma A1.2, párrafo 3*, reconoce de manera explícita los requisitos en materia de certificación médica en virtud del Convenio de Formación, 1978, enmendado.
3. El *párrafo 9* cubre la situación en la que un certificado médico expira durante una travesía. En el proyecto de convenio de la CTMP, la disposición permitía que siguiera siendo válido «hasta el fin de la misma [... de la travesía]». Como resultado de una enmienda que obtuvo apoyo durante la Reunión intermedia, la frase citada fue reemplazada por «hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde el marino interesado pueda obtener un certificado médico de un facultativo calificado, a condición de que esta prolongación de validez no exceda de tres meses».

*Nota 17 (regla 1.3)*

1. La *regla 1.3* trata sobre la formación y las calificaciones de la gente de mar. En esta regla se reconocen explícitamente otros requisitos sobre formación aplicables, tales como los previstos en el Convenio de Formación, enmendado (véase el párrafo 3).
2. La CTMP decidió que esta regla no debía ir seguida de una indicación de que sus disposiciones podían ser objeto de normas o pautas. Con ello se dio respuesta a una comunicación de la OMI en la que indicaba que estaba dispuesta a asumir la responsabilidad por los requisitos sobre formación y certificación para los marineros preferentes, en caso de que la OIT se los transfiriera. La CTMP aceptó esta transferencia, y también estuvo de acuerdo con la opinión de que era necesario incluir disposiciones generales sobre formación en el convenio refundido sobre el trabajo marítimo en vista del carácter integral de este convenio refundido y a fin de justificar el cierre a nuevas ratificaciones del Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53) y del Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), que figuran en la lista del artículo X (nota 10), y también para garantizar que todo el personal que no esté cubierto por las disposiciones del Convenio de Formación de la OMI reciba formación u otro tipo de calificaciones. Por ejemplo, una persona contratada como enfermero o médico en un buque debería cumplir las normas nacionales para ocupar esos puestos. Sin embargo, la autoridad competente de un Miembro no será responsable de la formación ni de la evaluación de la persona destinada a ese puesto, sino que simplemente exigirá a los armadores que se aseguren de que el personal cumpla las normas nacionales pertinentes. Este concepto se expone en el *párrafo 1* de la regla.
3. Cabe señalar que la transferencia a la OMI de la responsabilidad en materia de formación y certificación de la gente de mar no incluye la formación de los cocineros de los buques, cuestión que seguirá estando en manos de la OIT y que se aborda en el Título 3 del convenio (nota 28).
4. En el *párrafo 2* se propone un requisito que garantizaría que toda la gente de mar haya completado una formación individual para trabajar a bordo. Este requisito ya se prevé en el Convenio de Formación. Durante las consultas, se recomendó o bien adoptar la terminología ya acuñada en virtud del Convenio y del Código de Formación o bien remitirse a ella. La disposición actual refleja la opinión de la OMI acerca de la



formulación apropiada para garantizar la coherencia con el Convenio de Formación. Sin embargo, en sus comentarios (Parte II, discusión general, párrafo 12), la OMI ha señalado que, a diferencia del proyecto de convenio, el Convenio de Formación no permite la equivalencia sustancial, cuestión que puede ser importante desde el punto de vista del proceso de supervisión de la OIT.

5. El *párrafo 3* sienta las bases para transferir esta cuestión a la OMI al prever que se considerará que la formación y la certificación que estén con conformidad con los instrumentos adoptados por la OMI cumplen los requisitos generales de la regla. En los comentarios arriba mencionados, la OMI indicó que en su 80.º período de sesiones (mayo de 2005), el Comité de Seguridad Marítima, del que depende el Subcomité de Normas de Formación y Guardia, constituyó un grupo de trabajo por correspondencia interperíodos bajo la coordinación del Reino Unido para facilitar la formulación de normas de competencia para los marineros. El Subcomité de Formación y Guardia también propuso que la OIT examinara la situación jurídica de los países que han ratificado el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74). Por esta razón, si las disposiciones de la OMI no están lo suficientemente avanzadas en el momento de la adopción del presente convenio, tal vez sería prudente añadir a esta regla una disposición apropiada de transición para tener en cuenta a los miembros que hayan ratificado el Convenio núm. 74. De otro modo, el convenio refundido, al prever la denuncia *ipso facto* de los convenios revisados (nota 10, párrafo 4) tendría como consecuencia una disminución de la protección existente durante el intervalo previo a la adopción de los arreglos apropiados en virtud de los instrumentos de la OMI. Por consiguiente, tal vez podría considerarse incluir al final de la regla el siguiente párrafo 4:

4. Todo miembro que, en el momento de ratificar el presente Convenio, estuviera obligado por el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), deberá seguir cumpliendo las obligaciones previstas en ese Convenio, a menos que el tema tratado en el mismo esté cubierto por instrumentos adoptados por la Organización Marítima Internacional o que hayan transcurrido cinco años desde la entrada en vigor del presente Convenio, de conformidad con el párrafo 3 del artículo VIII, si esta fecha fuera posterior.

#### *Nota 18 (regla 1.4)*

1. La *regla 1.4* establece el derecho básico de la gente de mar de tener acceso, sin costo alguno para ella, a un «sistema eficaz, adecuado y sujeto a responsabilidad que le permita encontrar empleo» (*párrafo 1*) y exige que todos los Miembros reglamenten los servicios de contratación que operen en su territorio, de conformidad con las normas establecidas en el Código (*párrafo 2*). Con arreglo al *párrafo 3* de la regla, los Estados de abanderamiento deben exigir a aquellos armadores que recurran a servicios de contratación y colocación que estén basados en países en los que no se aplique el convenio, que se aseguren de que esos servicios estén en conformidad con los requisitos establecidos en el Código. Cabe señalar, sin embargo, que esta regla y esta norma no exigirían que un armador recurra a un servicio de contratación y colocación, sino más bien que, de existir este servicio, debe contar con un permiso o certificación o estar reglamentado de conformidad con el convenio. En el *párrafo 8* de la *norma A1.4* se dan detalles sobre esta obligación y se aclara que los armadores deben cumplirla en «la medida en que sea factible».

2. El *párrafo 3* de la regla, tal como se aclara en el *párrafo 8* de la norma, implica cierta responsabilidad por parte del Estado de abanderamiento, ya que trata sobre el recurso por parte de los armadores a servicios de contratación y colocación que estén basados en países que no hayan ratificado el convenio. Durante la reunión intermedia se planteó una pregunta en el contexto de las cuestiones que han de ser objeto de inspección,

a saber, la naturaleza de las responsabilidades del Estado de abanderamiento en los casos en que sus armadores recurran a servicios de contratación y de colocación basados en países extranjeros que hayan ratificado el convenio. Esta pregunta se trata en la nota 38, párrafo 3.

3. En la *norma A1.4* se establece una distinción entre los servicios públicos y los servicios privados de contratación y colocación. En el *párrafo 1* se exige que los servicios públicos de contratación y colocación operen de una manera ordenada que proteja y promueva los derechos en el empleo de la gente de mar. En la pauta B1.4 se brinda orientación sobre la manera en que podría aplicarse esta obligación. El *párrafo 2* de la norma prevé requisitos obligatorios relativos a la elaboración de un sistema normalizado de licencias, certificación u otras formas de reglamentación, pero que sólo se aplican a los servicios privados y únicamente si éstos están establecidos en el territorio de un Miembro. El *párrafo 3* aclara que el requisito de que se elabore ese sistema reglamentario no impone ninguna obligación a los Miembros para que establezcan un sistema privado de contratación y colocación. En el *párrafo 4* se establecen los requisitos mínimos para el sistema regulador de los servicios privados.

4. El *párrafo 7* de la norma A1.4 contiene un importante requisito que procede del artículo 3 del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147) y que va más allá del tema de los servicios de contratación y colocación. Está relacionado con la opinión que han de dar los nacionales de un Miembro sobre los posibles problemas que se plantearía si firmasen contratos para trabajar en buques de Estados que no hayan ratificado el convenio. El grupo de redacción de la CTMP preguntó si no sería conveniente insertar este párrafo en la norma A5.3 relativa a las responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra (anexo A, párrafo 20).

5. El grupo de redacción de la CTMP también inquirió en cuanto al significado de la expresión «documentos de identidad de la gente de mar» que aparece en la pauta B1.4.1, párrafo 2, *a*) (anexo A, párrafo 21).

#### *Nota 19 (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, y refunde las obligaciones previstas en el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22). Trata de garantizar en lo posible que los acuerdos de empleo de la gente de mar 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 normativa.

3. Sin embargo, un primer paso importante 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 enarbolan su pabellón. Una de las condiciones (*apartado a*) es que la gente de mar debe tener un acuerdo de empleo de la

gente de mar «firmado por el marino y por el armador o un representante del armador». Esta frase se añadió al proyecto de convenio de la CTMP mediante una enmienda que obtuvo apoyo tripartito en la Reunión intermedia. También cabe señalar que en este apartado se aborda la situación de las personas que tienen un trabajo independiente. Se trata de una cuestión importante para garantizar una cobertura completa y evitar que se aliente la subcontratación al margen de las disposiciones del convenio.

4. En el *apartado d) del párrafo 1*, como resultado de otra enmienda que obtuvo apoyo tripartito, se han añadido palabras para aclarar que los acuerdos de empleo de la gente de mar deberían incluirse en la información a que han de tener acceso para examen los funcionarios de la autoridad competente. En vista de que ese examen puede efectuarse en un puerto extranjero, se exigirá llevar una traducción al inglés de los acuerdos de empleo (*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, como las señas de identificación del marino y del armador que son partes en el acuerdo, las disposiciones de terminación de la relación de trabajo y las prestaciones para la protección de la salud y de la seguridad social del marino de las cuales es responsable el armador.

6. En el *apartado j) del párrafo 4* (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. De este modo, no se exigiría reproducir en cada acuerdo de empleo el texto íntegro del convenio colectivo pertinente, sino simplemente una referencia en la que se mencione el convenio colectivo por el que se rige la relación de empleo.

7. Los *párrafos 5 y 6* de la norma abordan la cuestión de los períodos mínimos y máximos de aviso que han de dar la gente de mar y los armadores para poner fin anticipadamente a un acuerdo de empleo de la gente de mar, con inclusión de situaciones que justifican una terminación del acuerdo o una baja de la gente de mar con carácter inmediato.

#### *Nota 20 (regla 2.2)*

1. La *regla 2.2* trata sobre los salarios y establece el requisito básico e incontrovertido de que la gente de mar ha de ser remunerada por su trabajo. En el proyecto de convenio de la CTMP, en el *párrafo 1* se exigía que la remuneración fuera pagada mensualmente o a otros intervalos periódicos; esta frase se modificó por la siguiente: «se paguen a intervalos no superiores a un mes», como resultado de una enmienda que obtuvo apoyo tripartito en la Reunión intermedia. La *norma A2.2* contiene varios requisitos obligatorios relativos a los métodos de pago que aun cuando no están basados en ningún convenio internacional del trabajo vigente, se estima no suscitan controversias.

2. El *párrafo 6* está redactado para reflejar que algunos países reglamentan 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 la Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187).

3. En el *párrafo 1, d)* de la *pauta B.2.2.2*, los registros de las horas extraordinarias de la gente de mar deben ser rubricados «a intervalos no superiores a un mes», en lugar de simplemente «periódicamente», como se indica en el proyecto de convenio de la CTMP; esta modificación es el resultado de una enmienda que obtuvo apoyo tripartito en la Reunión intermedia.

4. La *pauta B2.2.4* contiene las disposiciones para la negociación internacional del salario o remuneración básica de la gente de mar mencionada en el párrafo 11 (última oración) de la Introducción, Parte I.

#### *Nota 21 (regla 2.3)*

1. La *regla 2.3* trata sobre las horas de trabajo o de descanso y refunde las obligaciones del Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180). La CTMP estuvo de acuerdo con la opinión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel de que al nuevo convenio debería ceñirse mucho a las disposiciones del Convenio núm. 180, cuya adopción fue objeto de largos debates y de delicados compromisos.

2. Los *párrafos 13 y 14* de la *norma A2.3* dan capacidad para responder a situaciones específicas en el plano nacional y en situaciones de emergencia. En la CTMP, algunos gobiernos estimaron que necesitaban 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. Sin embargo, predominaba la opinión de que el texto actual, basado en el Convenio núm. 180 (en particular los párrafos 13 y 14), ya permitía cierta flexibilidad, y que no era conveniente hacer excepciones, sobre todo habida cuenta de la creciente preocupación que suscitan los efectos de la fatiga sobre la seguridad.

3. La *pauta B2.3.1* contiene disposiciones especiales sobre los jóvenes marinos. En el *párrafo 4* se aclara, sin embargo, que los jóvenes marinos no quedan eximidos de la obligación general que tiene toda la gente de mar de trabajar en situaciones de emergencia, según lo previsto en la *norma A2.3*, párrafo 14. El grupo de redacción de la CTMP propuso que se examinara la posibilidad de reflejar ese párrafo en la *norma*, habida cuenta de su importancia (véase el anexo A, párrafo 25).

#### *Nota 22 (regla 2.4)*

1. La *regla 2.4* trata sobre los derechos a vacaciones anuales y también refleja que el principio del permiso para ir a tierra debe entenderse como un requisito importante para la salud y el bienestar de la gente de mar (*párrafo 2*).

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 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 se trata de una solución viable para aquellos gobiernos a los que los 30 días planteaban dificultades.

3. El grupo de redacción de la CTMP, refiriéndose a la *pauta B2.4.1, párrafo 1*, deseaba saber qué se entendía por «servicios prestados que no figuren en el contrato de enrolamiento», que deberían ser contados como períodos de servicio (véase el anexo A, párrafo 26).

*Nota 23 (regla 2.5)*

1. La *regla 2.5* trata sobre la repatriación y refunde las obligaciones del Convenio sobre repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166). 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 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 refundido.
2. Habida cuenta de las serias preocupaciones manifestadas acerca de la repatriación, y de que sigue habiendo discusiones en el marco de 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, la CTMP incluyó una nueva disposición (*párrafo 2*) en la regla por la cual se obliga a todos los Miembros a exigir que los buques que enarboles su pabellón aporten garantías financieras para asegurar que la gente de mar sea debidamente repatriada con arreglo al Código.
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, no cabe responsabilizar a la gente de mar de los costos de repatriación.
4. Si bien los armadores deben correr a cargo de los gastos de repatriación de toda la gente de mar que trabaje en sus buques, en el *párrafo 4* 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.
6. En cuanto a la *pauta B2.5.2* relativa a los marinos «abandonados en puertos extranjeros» o que hayan sido desembarcados en puertos extranjeros, el grupo de redacción de la CTMP consideró que no quedaba precisamente claro a cuáles marinos estaba dirigida esta disposición; también propuso actualizar la palabra «puerto» por «lugar» (véase el anexo A, párrafo 30).

*Nota 24 (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 grupo de redacción de la CTMP se preguntó si no había que actualizar el término «naufragio» tomado del Convenio núm. 8 (véase el anexo A, párrafo 31).

3. El *párrafo 2* de la norma deja 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.

*Nota 25 (regla 2.7)*

1. La *regla 2.7* actualiza las obligaciones inscritas en el Convenio sobre las horas de trabajo, a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180). La regla y las disposiciones conexas del Código relativas a los niveles de dotación que adoptó la CTMP reflejan la opinión de que el concepto de dotación debería abarcar 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, así como la necesidad de tener en cuenta los requisitos aplicables a la gente de mar que trabaja en el servicio de fonda. En sus comentarios (véase la Parte II, discusión general, párrafo 12), las Naciones Unidas señaló que la disposición relativa a los niveles de dotación prevista en el proyecto de convenio, cuando se adopte, podría formar parte de «las normas y estándares» mencionados en el artículo 217 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
2. El *párrafo 3* de la *norma A2.7* en el que se exige tener en cuenta los requisitos relativos a la alimentación y servicio de fondo al determinar los niveles de dotación, fue añadido al proyecto de convenio de la CTMP como resultado de una enmienda que recibió apoyo tripartito en la Reunión intermedia.

*Nota 26 (regla 2.8)*

1. La *regla 2.8* y la norma y pautas conexas que tratan sobre la promoción de la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes y las oportunidades de empleo de la gente de mar fueron elaboradas por la CTMP. El enfoque utilizado para formular estas disposiciones ha consistido en refundir los principios inscritos en el Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145), teniendo en cuenta también las opiniones de muchos gobiernos que, si bien reconocen la necesidad de atraer personal para efectuar este trabajo, estiman que ya no procede contar con una política aplicable a un solo sector de la fuerza laboral. Estas disposiciones fueron elaboradas para hacer frente a esta preocupación y también se considera que sirven para promover la inclusión de la gente de mar en políticas de pleno empleo nacionales más amplias centrándose en la promoción del empleo en el sector y en la progresión profesional, la educación permanente y el desarrollo de las aptitudes de la gente de mar.
2. La *pauta B2.8.2* proporciona asesoramiento a los Miembros que llevan registros o listas nacionales que rigen el empleo de la gente de mar.

*Nota 27 (Título 3, regla 3.1)*

1. El *Título 3*, «Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda», refunde y actualiza las obligaciones que figuran principalmente en las normas internacionales del trabajo relativas al alojamiento de la tripulación y la alimentación y servicio de fonda. También desarrolla algunos temas que aún no se han abordado de manera muy detallada, si se han abordado, en el contexto marítimo en relación con la prevención del ruido y las vibraciones en las zonas de trabajo y alojamiento.
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 que afectan el diseño físico y la distribución estructural de los buques. En algunos casos, incluyen

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. El texto refleja los acuerdos concertados en la CTMP sobre requisitos específicos, tales como las dimensiones del alojamiento y algunas disposiciones específicas relativas a la aplicación a buques particulares o a buques de dimensiones particulares.

3. El *párrafo 1* de la regla enuncia el derecho básico de la gente de mar de contar con espacios de alojamiento e instalaciones de esparcimiento decentes que promuevan su salud y bienestar. Una enmienda que obtuvo apoyo tripartito en la Reunión intermedia deja claro que el derecho que se aborda en esta regla (y en la norma y la pauta conexas) se aplica a la gente de mar que trabaja y vive a bordo de buques o que sólo trabaja o vive a bordo.

4. Cabe recordar (nota 3, párrafo 12) que, en virtud del artículo II, párrafo 4, el convenio se aplica a todos los buques (según la definición del artículo II, párrafo 1, i)), a reserva de las excepciones especificadas y «salvo que se disponga expresamente otra cosa». Dado que los requisitos en virtud del Título 3 pueden tener efectos importantes sobre el diseño y la construcción del buque, en los *párrafos 2 y 3* de la *regla 3.1* se incluyen cláusulas de transición (que podrían ser un ejemplo de las posibilidades que permite la frase «salvo que se disponga expresamente otra cosa»), que excluyen a los buques construidos antes de una fecha determinada del alcance de ciertas disposiciones del Código por las que se aplica la regla.

5. La exclusión en el *párrafo 2* abarca los «buques construidos a contar de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor para el Miembro de que se trate», es decir, 12 meses (o un período más largo si el propio convenio aún no ha entrado en vigor) después de la fecha en que el Miembro haya ratificado el convenio (párrafos 3 y 4 del artículo VIII). La exclusión prevista en el párrafo 2 se refiere a los requisitos del Código relacionados con la «construcción y equipamiento de los buques». Las demás disposiciones del Código por las que se aplica la regla 3.1 seguirán aplicándose a esos buques, al igual que el derecho básico establecido en el párrafo 1 de la propia regla.

6. En la Reunión intermedia se reconoció que el *párrafo 1* reduciría temporalmente la protección de que ya disponían esos buques en virtud de normas laborales internacionales vigentes. Muchos de ellos ya podrían estar cubiertos por los requisitos detallados de los Convenios núms. 92 y 133 o por el Convenio núm. 147 y el Protocolo de ese Convenio, en los que se exige una aplicación «en sustancia equivalente» de los Convenios núms. 92 y 133, en los casos en los que el Miembro interesado no los haya ratificado. De resultas del artículo X (nota 10, párrafo 4), se considerará que los Estados de abanderamiento de esos buques han denunciado todos esos Convenios y que no tendrán obligaciones en virtud de ellos en cuanto el nuevo convenio entre en vigor en esos Estados. La exclusión de todos los buques existentes de la aplicación de las disposiciones del Código relativas a la construcción y el equipamiento del buque tendrían, pues, como resultado una disminución de la protección existente. Esto no estaría en conformidad con las intenciones originales del convenio ni con el artículo 19, párrafo 8, de la Constitución de la OIT. La Reunión intermedia estuvo de acuerdo con la idea de una enmienda propuesta en la CTMP para corregir esta laguna. Se propuso reformular la enmienda con el asesoramiento de la Oficina para que luego la Conferencia

se encargara de examinarla. Se propone la siguiente reformulación del *párrafo 2* (en la que la primera oración sigue siendo sustancialmente la misma que en el párrafo correspondiente del proyecto de convenio de la CTMP):

2. Los requisitos contenidos en el Código que dan cumplimiento a la presente regla y que se refieren a la construcción y el equipamiento de los buques se aplican únicamente a los buques construidos a contar de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor para el Miembro de que se trate. En el caso de los buques construidos antes de esa fecha, los requisitos relativos a la construcción y el equipamiento establecidos en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), y en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133), seguirán aplicándose, en la medida en que hayan sido aplicables, antes de esa fecha, en virtud de la legislación o la práctica del Miembro interesado.

7. La exclusión en el *párrafo 3* de la *regla 3.1* comprende los buques construidos a contar de la fecha en que la enmienda del Código relativa a la disposición sobre el alojamiento y las instalaciones de esparcimiento surta efecto para el Miembro de que se trate, es decir, seis meses después de que se considere que la enmienda ha sido aceptada (artículo XV, párrafo 8), partiendo del supuesto de que se siga el procedimiento simplificado de enmienda. Esos buques quedarán excluidos de los nuevos requisitos establecidos por la enmienda. Sin embargo, esta exclusión se aplicará «a menos que se disponga expresamente otra cosa». Esta cláusula permite, pues, que la disposición de enmienda determine de por sí en qué medida se aplicará a los buques existentes.

8. En relación con los párrafos 2 y 3, podría examinarse qué se entiende precisamente con el concepto de buques «construidos» antes de una fecha determinada. En el artículo 1, párrafo 1, del Convenio núm. 133 se hace referencia en este contexto al caso en el que la «quilla haya sido colocada, o el buque se halle en una fase análoga de construcción». Se señala que los convenios de la OMI también adoptan definiciones amplias para aclarar este punto. A menos que el término «construido» se entienda bien en la industria astillera o que se consideren suficientes los períodos de 12 meses contados a partir de la entrada en vigor del convenio o de seis meses tras la adopción de una enmienda, podría añadirse la siguiente oración al final del párrafo propuesto en el párrafo 6 *supra*:

Se considerará que un buque ha sido construido en una fecha determinada cuando su quilla haya sido colocada o el buque se halle en una fase análoga de construcción.

9. El proyecto de convenio de la CTMP contenía otras disposiciones del Título 3 que no se aplicaban a todos los buques porque establecían requisitos específicos, tales como los que ahora figuran en la *norma A3.1, párrafo 9*, que no se aplican a algunos buques, tales como los buques de pasajeros o «los buques de menos de 3.000 toneladas de arqueo bruto», o en el caso de los buques dedicados a actividades especiales. Como resultado del conjunto de soluciones relativas al ámbito de aplicación y al arqueo bruto acordadas en la Reunión intermedia (nota 3, párrafo 12), se añadió un nuevo párrafo a la *norma A3.1* para conferirle mayor flexibilidad. Este párrafo, que ahora figura como *párrafo 20*, permite que un Miembro exima a buques más pequeños de la aplicación de disposiciones específicas de la norma previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, «cuando sea razonable hacerlo» y «teniendo en cuenta las dimensiones del buque y el número de personas a bordo». Esta posibilidad debe examinarse a la luz del *párrafo 21*, que prevé que «se podrán establecer exenciones a los requisitos contenidos en la presente norma únicamente cuando dichas exenciones estén expresamente autorizadas por la presente norma y sólo con respecto de circunstancias particulares en las que tales exenciones puedan justificarse claramente y sustentarse en motivos válidos, y a reserva de que se protejan la seguridad y la salud de



*la gente de mar*». La frase final en cursivas se añadió al texto del proyecto de Convenio de la CTMP como parte de las soluciones acordadas.

10. En relación con el *párrafo 20*, si bien había un consenso tripartito en cuanto al principio de permitir la exclusión de los buques más pequeños del ámbito de aplicación de algunas disposiciones de la norma A3.1, en la Reunión intermedia no hubo acuerdo en cuanto al tonelaje preciso que ha de utilizarse para designar a los «buques más pequeños». La cifra de 200 toneladas de arqueo bruto, incluida en el párrafo 20 de la norma A3.1 del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, que se recoge en el Informe I (1B), parecía generalmente aceptable. Se mostró inquietud por que esta cifra concuerde con cualquier otra disposición similar que se adopte en el proyecto de convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, que estaba inscrito en el orden del día de la 92.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (junio de 2004) (y que figura nuevamente en el orden del día de la reunión de junio de 2007).

11. El *párrafo 12* de la norma se encontraba anteriormente en el Título 4. Fue transferido al Título 3 como resultado de una enmienda que obtuvo apoyo tripartito en la Reunión intermedia. Hace referencia al concepto de los buques dedicados al «cabotaje», término que no está definido en el convenio. Es posible que este término tenga un sentido generalmente aceptado — tal vez con algunas diferencias de criterio — en el plano nacional y que no requiera un examen adicional.

12. Aparte de la transferencia del párrafo 12, la adopción del nuevo párrafo 20 y la adición de una frase al final del párrafo 21, a que se hace referencia en la nota 27, párrafo 9, el texto de la norma A3.1 es, en sustancia, el mismo que se recoge en el proyecto de convenio de la CTMP. Sin embargo, el Comité de Redacción de la CTMP reordenó sustancialmente sus disposiciones. En el anexo A, párrafo 35, se proporcionan las explicaciones necesarias. El grupo de redacción también tenía una pregunta en relación con el título de la *pauta B3.1.1*, «Diseño y construcción» (anexo A, párrafo 36).

13. En la *pauta B3.1.5*, se ha modificado ligeramente la formulación de los *párrafos 11* y *12* como resultado de una enmienda que obtuvo apoyo tripartito en la Reunión intermedia.

14. Los detalles técnicos se han incorporado, en la medida de lo posible, en las pautas de la Parte B del Código para permitir cierto grado de flexibilidad, respetando al mismo tiempo los requisitos mínimos esenciales para garantizar condiciones de vida decentes a bordo. 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. En sus comentarios (Parte II, discusión general, párrafo 12), la OMS propuso incluir, en una parte apropiada de las pautas del Título 3, una referencia a la *Guía para el saneamiento de embarcaciones* en la que se señale su vinculación con el Reglamento Sanitario Internacional.

#### *Nota 28 (regla 3.2)*

1. La *regla 3.2* y las disposiciones conexas del Código refunden y actualizan las obligaciones del Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68) y del Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69), relacionadas con la calidad de la alimentación, el agua potable y el servicio de fonda, con inclusión de los requisitos de formación de los cocineros de los buques. En sus comentarios (véase la Parte II, discusión general, párrafo 2), la OMS propuso que en la norma A3.2 o en la *pauta B3.2* se haga referencia

de manera específica a las *Guidelines for drinking water quality* de la OMS como punto de referencia aceptado para las cuestiones relativas a la seguridad del agua potable.

*Nota 29 (Título 4, regla 4.1)*

1. El *Título 4* aborda de manera sustancial una amplia gama de normas internacionales del trabajo, que abarcan disposiciones aplicables a bordo y en tierra, que incluyen el acceso a la atención médica (definida de manera amplia), la seguridad y la salud en el trabajo y el bienestar en tierra. También adopta un enfoque realista sobre la promoción de la protección de la seguridad social, que de otro modo hubiera creado un obstáculo para una amplia ratificación del convenio.
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. 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* en relación con el requisito de que la protección de la salud y la atención médica deben suministrarse sin costo alguno para la gente de mar. En el *párrafo 3* se enuncia el deber de los Estados ribereños en materia de instalaciones médicas en tierra; su obligación se limita a permitir el acceso a las instalaciones médicas ya existentes (no se les exigirá que establezcan esas instalaciones).
3. Las disposiciones de la *norma A4.1* pormenorizan estos derechos con inclusión de los relativos al personal médico a bordo, al contenido de los botiquines y a otras cuestiones de asistencia médica. En la norma se hace referencia a normas internacionales y en las pautas se hace referencia a las recomendaciones formuladas por guías internacionales tales como la *Guía médica internacional de a bordo* que elaboró la OMS.
4. En el proyecto de convenio de la CTMP, *párrafo 4* de la norma también había un apartado sobre la enfermería. Esta disposición se trasladó al Título 3 (nota 27, párrafo 11). En relación con el actual apartado a), que contiene requisitos por los que se exige llevar a bordo un botiquín, equipo médico y una guía médica, la Organización Mundial de la Salud (OMS) propuso que se añadiera la oración siguiente: «a falta de una guía médica nacional, deberá llevarse a bordo del buque la *Guía médica internacional de a bordo*, publicada por la OMS». Ya existe una disposición sobre el tema, pero forma parte de las pautas (pauta B4.1.1, párrafo 4, léase conjuntamente con el párrafo 2), y no de las normas, y en ella se hace referencia a la *Guía médica internacional de a bordo* como una de las distintas guías pertinentes. El *apartado c)*, relativo a la formación de las personas que estén a cargo de la atención médica a bordo y que no sean médicos, armoniza el texto del Convenio núm. 64, artículo 9, sobre los requisitos de formación médica con la formulación del Código de Formación del Convenio de Formación, 1978, enmendado.

*Nota 30 (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). Complementan la protección en materia de seguridad social a más largo plazo que se aborda 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 guarda relación con ningún tipo de falta por parte del armador, en el *párrafo 2* se deja claro que estas disposiciones de la regla no están encaminadas a alterar la responsabilidad prevista por la legislación civil/privada general en caso de negligencia o falta.

2. La redacción de los dos primeros párrafos de la *norma A4.2* no se resolvió en la CTMP, en parte porque se consideró que dependía 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 mar. Sin embargo, en la CTMP se había llegado a un acuerdo sobre el contenido de la regla en relación con la responsabilidad de los armadores en cuanto a «velar por que en los buques que enarbolan su pabellón se adopten medidas, de conformidad con el Código, que concedan a la gente de mar empleada en los buques el derecho a recibir ayuda y apoyo material del armador en relación con las consecuencias financieras de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo en virtud de ese acuerdo». No obstante, no se llegó a un acuerdo sobre la formulación exacta de las normas mínimas que se desprendían de la obligación esbozada en la redacción general de la regla sobre la obligación de sufragar los gastos de atención médica, aspecto que se abordaría en el apartado *a)* del párrafo 1 de la norma A4.2, ni sobre la indemnización por muerte o discapacidad prolongada, de la que se ocuparía el apartado *b)* del párrafo 1 de dicha norma.

3. En la Reunión intermedia, hubo acuerdo tripartito en cuanto a la redacción, la cual había sido convenida entre el Grupo de los armadores y el Grupo de la Gente de Mar. La nueva redacción, que figura en los *apartados a)* y *b)* de la *norma A4.2* del proyecto de convenio, otorga más flexibilidad a los armadores que la formulación de los proyectos anteriores en cuanto a la obligación de pagar una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada. En particular, en lugar del término que se empleó antes, a saber, «obtener un seguro», la obligación se vincula ahora al concepto más amplio de «garantía financiera», que comprende la cobertura del seguro. Además, según la redacción actual, la cuantía de la indemnización no será establecida necesariamente por la legislación nacional correspondiente, esto es, la del Estado de abanderamiento.

4. Algunos representantes gubernamentales presentes en la Reunión intermedia subrayaron que la indemnización que se concediera no debería ser inferior a la que estableciera la legislación nacional. Se señaló, sin embargo, que las disposiciones en cuestión establecían normas mínimas a cumplir por los Miembros, quienes quedaban en libertad de dictar leyes que fijaran los niveles básicos de indemnización; todo acuerdo de indemnización inferior a dichos niveles sería, en consecuencia, ilegal. Con esa condición se convino la formulación, que se remitió a los mandantes, después de la Reunión intermedia para que efectuaran sus comentarios. Se recibieron los siguientes comentarios:

*Argentina:* Está de acuerdo con el enfoque utilizado en el apartado *b)* del párrafo 1 de la norma.

*Bangladesh:* Propone que la responsabilidad de los armadores a la que se hace alusión en el apartado *a)* del párrafo 1 de la norma comience en «la fecha de contratación», en lugar de en «la fecha de comienzo de servicio [de la gente de mar]» (texto actual). También propone que en el apartado *b)* del párrafo 1 se añada el texto «, o en las respectivas políticas de las empresas» después de «en la legislación nacional, en el acuerdo de

empleo de la gente de mar o en un convenio colectivo», y se estipule que la cuantía de la indemnización debería ser «la más elevada» que se determine según estas distintas vías.

*Brasil:* Los términos adoptados son aceptables, puesto que en Brasil, la gente de mar ya goza de esos derechos previstos por el sistema de seguridad social, al que cotizan el empleador y los asegurados. Se señala que también hay antecedentes en la legislación del país en el contexto del sector de la pesca, en el que, además de la seguridad social, el armador debe contraer un seguro contra accidentes.

*Egipto* (Sindicato General de Trabajadores Marítimos): En los comentarios transmitidos por el Gobierno, el sindicato indica que está de acuerdo con las disposiciones de que se trata.

*Nueva Zelandia:* Apoya plenamente el principio establecido en estas disposiciones. Se señala que el régimen de contribuciones para pagar indemnizaciones por lesiones contempla las lesiones producidas en el lugar de trabajo dentro de Nueva Zelandia y abarca además a la gente de mar residente en Nueva Zelandia empleada en buques de Nueva Zelandia o en buques explotados por Nueva Zelandia cuando éstos se encuentren fuera del territorio del país. En la medida en que este régimen cubre las lesiones, excluye otras reclamaciones por lesiones: todo requisito en cuanto a la constitución de una garantía financiera quedará limitado a lo que disponga la legislación de Nueva Zelandia para los casos de muerte, enfermedad y lesión que no estén incluidos en el régimen vigente.

*Panamá:* La redacción de la norma A4.2 es correcta y clara.

*Sudáfrica:* Si bien el principio y la intención del texto propuesto para el apartado *a*) del párrafo 1 de la norma A4.2 son bastante claros, la redacción utilizada podría implicar que los términos «enfermedad» o «accidente» se refieren a todos los casos de enfermedad y de accidente, guarden o no relación con el trabajo. Por lo que respecta a las enfermedades o accidentes que tienen lugar cuando la gente de mar se encuentra a bordo del buque y las eventualidades conexas (evacuación aérea, etc.), Sudáfrica suscribe la intención del texto. No obstante, considera que su redacción actual no distingue entre las enfermedades o accidentes ocurridos en el marco del trabajo a bordo, y los que se producen estando de servicio el trabajador, pero no a bordo de un buque, lo que de hecho implica que el empleador estará obligado a establecer programas de asistencia médica para la gente de mar y a correr con esos costos. El costo de esa asistencia médica en todo el mundo haría prohibitiva esta disposición para los países en desarrollo.

5. El *párrafo 3* de la norma se refiere al pago de la totalidad del salario durante el período de incapacidad mientras el enfermo aún se encuentra a bordo o en territorio extranjero, y, ulteriormente (*apartado b*)), al pago de «la totalidad o una parte del salario, conforme a lo previsto en la legislación nacional *o en convenios colectivos*»; las palabras en cursiva se han agregado como resultado de una enmienda que contó con apoyo tripartito en la Reunión intermedia.

### *Nota 31 (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 la Recomendación que lo acompaña, núm. 142, destinados a velar por 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. La CTMP coincidió con la idea de fomentar 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 refleja la recomendación de la Mesa del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel de actualizar el texto para incluir gran variedad de factores humanos que afectan la seguridad y la salud en el trabajo, como la fatiga, y el abuso de las drogas y del alcohol, y otras preocupaciones, como la exposición a sustancias químicas y a otros riesgos en el lugar de trabajo.

2. Las disposiciones relativas al ruido y las vibraciones, que complementan las que figuran en la norma A3.1, el apartado *h*) del párrafo 6) y la pauta B3.1.12 también se tratan como cuestiones de protección de la salud. El texto de esta regla y el de las disposiciones conexas del Código reflejan la opinión que dieron los expertos de la OIT competentes en materia de seguridad y salud en el trabajo respecto del contenido y el enfoque de estas disposiciones, incluida la propuesta de que, por lo que se refiere a la seguridad y la salud en el trabajo a bordo, se adopte y aplique 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 en el texto de la regla 4.3 y las disposiciones del Código se proyectaran los conceptos y las normas mencionados en otros instrumentos de la OIT y otras normas a las que ellos hacen referencia. En el proyecto de convenio 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 las disposiciones que refunden los convenios marítimos vigentes relacionados con la salud en el trabajo y la prevención de accidentes.

3. El grupo de redacción de la CTMP fue poco claro sobre el significado exacto del párrafo 3 de la pauta B4.3.7 (véase el párrafo 44 del anexo A).

#### *Nota 32 (regla 4.4)*

1. En la *regla 4.4* se refunden las obligaciones previstas por el Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163) y se aborda el acceso de la gente de mar a instalaciones de bienestar en tierra. Forma parte de los deberes de los Miembros ratificantes cooperar y proporcionar instalaciones de bienestar a la gente de mar, pero dentro de los límites de los requisitos del Estado rector del puerto relacionados, por ejemplo, con cuestiones de seguridad. La regla y las disposiciones conexas del Código reflejan la preocupación de algunos gobiernos por que la formulación indique la obligación de promover la construcción de instalaciones de bienestar basadas en tierra, sin que ello entrañe obligación financiera alguna para proporcionarlas o construirlas.

2. El grupo de redacción de la CTMP pidió aclaración sobre la expresión «impuestos para financiar instalaciones de bienestar», que figura en el párrafo 2 de la pauta B4.4.4, y sobre el empleo del plural en la expresión «autoridades competentes», que figura en los párrafos 3 y 4 de la pauta B4.4.5 (anexo A, párrafos 50 y 51).

#### *Nota 33 (regla 4.5)*

1. En la *regla 4.5* y las disposiciones conexas del Código se abordan la seguridad social y la protección en materia de seguridad social que proporcionan los sistemas nacionales, tema que en la actualidad aborda, entre otros, el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165), instrumento que sólo ha registrado tres ratificaciones. En un principio, se consideró que el contenido de esta regla y de las disposiciones conexas del Código eran sumamente polémicas. Al mismo tiempo,

en el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo se reconoció que un convenio global de este tipo debía incluir disposiciones en la materia, especialmente si se tiene en cuenta que en el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), se hace referencia a un «régimen apropiado de seguridad social» (artículo 2, a), ii)), aunque deja por cuenta del Estado de abanderamiento determinar en su legislación nacional los detalles particulares de la cobertura.

2. En las prolongadas discusiones previas a la CTMP sobre la necesidad de elaborar un texto aceptable para abordar el complejísimo problema de la gente de mar que trabaja en buques de pabellón extranjero, que puede no tener derecho a estar cubierta por el sistema de seguridad social del Estado de abanderamiento y tampoco recibir protección en materia de seguridad social por parte del país de residencia o del cual tiene la nacionalidad. La preocupación general era evitar la situación de que por razones relacionadas, ya fuese con leyes nacionales que no hacen extensiva la cobertura a los no residentes ni a los no nacionales, o bien con la falta de un sistema de este tipo en el país de residencia o de la nacionalidad, se dejara a la gente de mar sin ninguna protección para sí y para las personas a su cargo. Otro problema 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.

3. Gracias en gran medida al inspirado y pragmático enfoque de un grupo tripartito de expertos en seguridad social que se reunió en abril de 2004, finalmente se logró desbloquear la situación, y las disposiciones resultantes constituyeron la base de un texto aceptado en la CTMP, con excepción de una pauta, que ulteriormente obtuvo consenso tripartito en la Reunión intermedia. Considerando la magnitud del desacuerdo fundamental inicial y el tremendo y bienintencionado esfuerzo para lograr un acuerdo tripartito que se reflejara en cada una de las disposiciones enmarcadas en la regla 4.5, sería muy difícil lograr consenso para introducir alguna modificación que pueda alterar el delicado equilibrio obtenido <sup>20</sup>.

4. En la regla propiamente dicha:

- se deja claro que las disposiciones del Código no deberán menoscabar cualquier condición más favorable que ya esté aplicándose a la gente de mar de alguno de los Miembros, de conformidad con la legislación o los convenios internacionales vigentes (*párrafo 1*);
- se exige que todos los Miembros se comprometan a adoptar medidas acordes con sus circunstancias nacionales, individualmente y por medio de la cooperación internacional, para lograr progresivamente una protección social completa para la gente de mar (*párrafo 2*), y
- se reconoce el derecho de la gente de mar y, en la medida en que lo prevea la legislación nacional, de las personas a su cargo, sujetos a la legislación en materia de seguridad social vigente en el Estado Miembro, a beneficiarse de una protección en materia de seguridad social no menos favorable que la que gozan los trabajadores en tierra (*párrafo 3*).

<sup>20</sup> Ello parece quedar confirmado por las correspondientes discusiones celebradas en la CTMP; véase OIT: *Actas* núm. 6 (Rev.), Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004, párrafos 271 a 416.

5. En el *párrafo 1* de la *norma A4.5* se aclara que la cobertura estipulada en la regla y las disposiciones conexas del Código tiene por objeto complementar, y no duplicar, la protección en materia de seguridad que deben ofrecer los armadores con arreglo a las reglas 4.1 y 4.2 relativas a la protección a más corto plazo.

6. El *párrafo 4* introduce un margen adicional de flexibilidad porque da cabida a arreglos basados en acuerdos bilaterales y multilaterales y a arreglos adoptados en el marco de las organizaciones de integración económica regional.

7. La disposición que quedó sin resolver al finalizar la CTMP fue la del *párrafo 5* de la *pauta B.4.5* relativa a las responsabilidades del Estado de abanderamiento en cuanto a la protección de la seguridad social. Este párrafo se redactó en la Reunión intermedia y se basó en un texto de compromiso propuesto por el Grupo de los Armadores y por el Grupo de la Gente de Mar, que en dicha Reunión contó con el apoyo de las tres partes. La nueva formulación se remitió a los mandantes después de la Reunión intermedia para que efectuaran sus comentarios. Se recibieron los siguientes comentarios:

*Argentina:* Cualesquiera sean los beneficios del criterio de la residencia habitual para acceder a la protección de la seguridad social, los Estados de abanderamiento no pueden dejar de lado todas sus responsabilidades al respecto. Debido al criterio de la residencia habitual aplicado para beneficiarse de la cobertura de la seguridad social, la protección de la seguridad social en el caso de los países proveedores de mano de obra, en general, sólo se aplica a la gente de mar que trabaja en buques que enarbolan el pabellón del país, y no a la que trabaja en buques de otros pabellones, sean éstos o no de conveniencia. Obviamente, estos países tienen escasos buques de pabellón propio y, por lo tanto, su cobertura es prácticamente nula. Estos trabajadores, al carecer de sistemas de protección a los que contribuir, encuentran notoriamente reducidos sus costos de contratación, provocando una distorsión del mercado de trabajo global de la pesca y la navegación marítima, dado que son claramente más «elegibles» y creando una competencia desleal con el resto de los buques pesqueros que contratan trabajadores protegidos por la seguridad social y por ende «más caros». El texto propuesto, que obtuvo consenso sobre el tema de la responsabilidad del Estado de abanderamiento en el ámbito de la seguridad social en la Reunión intermedia, constituye un gran avance, aunque el Gobierno argentino, tal como lo manifestó en la Reunión, prefiere que esta disposición se incluya en la parte obligatoria del convenio.

*Brasil:* Respalda esta disposición. Señala que, de conformidad con la legislación del país, todo marino empleado o independiente, nacional o extranjero, que resida y trabaje en el país, goza de la cobertura universal de salud, seguridad social y bienestar. La salud y el bienestar no están sujetos al pago de contribuciones, y el derecho a la seguridad social se adquiere mediante el pago de contribuciones; cubre a todos los marinos, nacionales o extranjeros, que residan y trabajen en el país o en buques de pabellón nacional.

*Egipto (Sindicato General de Trabajadores Marítimos):* En los comentarios que transmitió el Gobierno, el sindicato recalca la importancia de la protección social por parte de los Estados de abanderamiento.

*Panamá:* La protección de la seguridad social debería conformarse al sistema de cada país y debería establecer obligaciones claras y paralelas para los armadores en relación con la cobertura de la gente de mar que carece de protección por parte del sistema del Estado de abanderamiento, a fin de que los marinos gocen de protección de la seguridad social y de seguridad. En el marco de la legislación panameña, la Caja del Seguro Social cubre a los trabajadores de nacionalidad panameña o a los extranjeros casados con

panameñas o con hijos de madres panameñas, siempre que dichos trabajadores estén domiciliados en Panamá y presten servicios en naves de registro panameño. El sistema nacional cubre a los trabajadores en el extranjero, siempre y cuando hagan las aportaciones necesarias, es decir, que todo armador o propietario de naves dedicado al servicio internacional que contrate a estos trabajadores, debe afiliarlos al seguro social. El régimen ofrece cobertura por incapacidad por riesgos profesionales e invalidez, enfermedad y maternidad. La legislación de Panamá obliga a los armadores a proveer un seguro privado a los marinos extranjeros que trabajan a bordo de buques de pabellón nacional y a anotar en los contratos de enrolamiento los detalles sobre dicho seguro, incluidos los riesgos cubiertos y los límites de la cobertura.

*Sudáfrica:* La legislación nacional debería prever la prestación de seguridad social a la gente de mar nacional. La cobertura de los no nacionales plantea un problema porque normalmente está financiada por fondos procedentes de los ingresos nacionales: dar cobertura a los trabajadores extranjeros puede ser prohibitivamente caro si éstos no contribuyen al sistema. Estas cuestiones deberían regularse sobre la base de la legislación nacional y/o de acuerdos multinacionales o binacionales. El mantenimiento de los derechos en materia de seguridad social debería reglamentarse por acuerdos multinacionales o binacionales concertados entre los países interesados; es preferible utilizar los términos «nacionales» y «no nacionales».

#### *Nota 34 (Título 5)*

1. El *Título 5* trata del cumplimiento y del control de la aplicación del convenio, y está relacionado con las obligaciones que, en virtud del artículo V, tienen los Miembros que lo ratifiquen. 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 inspecciones en puertos extranjeros (medidas de control por el Estado rector del puerto), y la regla 5.3 sobre las responsabilidades de los países que suministran mano de obra para trabajar a bordo de los buques.
2. Las líneas generales de este componente principal del convenio sobre el trabajo marítimo se acordaron, en lo esencial, en el Grupo de Trabajo de alto nivel antes de que ni siquiera se discutieran las disposiciones sustantivas del convenio, que figuran en los Títulos 1 a 4. En general se estuvo de acuerdo en que desarrollar este aspecto del sistema normativo del trabajo marítimo (así como formular el procedimiento de enmienda acelerado) constituía el eje del ejercicio de refundición.
3. En lo que respecta a las prácticas tradicionales para el control de la aplicación de la normativa laboral en el sector marítimo a través de inspecciones y de medidas correctivas en puertos extranjeros y de inspecciones en el Estado rector del puerto, las disposiciones contenidas en el Título 5 se basan en los textos de las normas vigentes de la OIT en el ámbito de la observancia 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). Por lo que respecta a las prácticas más contemporáneas, que tienen por objeto garantizar el cumplimiento ininterrumpido entre una inspección y otra, el sistema propuesto en el Título 5 recoge aspectos del sistema de la OMI, ampliamente aceptado, basado en certificados, y que ha sido desarrollado en importantes convenios marítimos, como el Convenio SOLAS, 1974, enmendado, y sus códigos conexos, como el Convenio MARPOL 73/78, y en sus diversos anexos. Sin embargo, habida cuenta de la evolución del sistema de la OMI, que en la actualidad abarca cuestiones relativas al cumplimiento continuo y la gestión del sistema, así como a



la gestión de los recursos humanos, las disposiciones de la OMI incorporadas al proyecto de convenio se han adaptado para ajustarlas al contexto de la OIT y para responder a las preocupaciones especiales abordadas por las normas internacionales del trabajo. En particular, se han incluido disposiciones relativas a la tramitación de quejas y a los mecanismos de presentación de informes por el Estado de abanderamiento, y tanto a bordo como en tierra, destinadas a respaldar y complementar las disposiciones en materia de inspección. El sistema de certificación que se propone en el Título 5 se coordinará estrechamente con las inspecciones y los certificados marítimos conexos, en particular los que se requieren con arreglo a los convenios de la OMI, y contará con el apoyo de los procedimientos previstos en los memorandos de entendimiento en materia de control por el Estado rector del puerto. Este enfoque integrado se considera «esencial» para el éxito del convenio. Valga precisar que no agrega una nueva carga administrativa significativa ni a los gobiernos ni a los armadores; por el contrario, en la medida de lo posible, funciona dentro de los marcos de inspección y certificación vigentes.

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 inmovilizar buques en puertos extranjeros, y los procedimientos para la tramitación de las quejas o la solución de conflictos de la gente de mar, así como las disposiciones en relación con la presentación de memorias al Director General de la OIT. La verdadera innovación del convenio en este ámbito reside en su enfoque del cumplimiento y el control de la aplicación<sup>21</sup>. El Título 5 comprende un conjunto de disposiciones detalladas sobre principios y derechos, con 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. En los párrafos introductorios del Título 5, el párrafo 2 excluye la posibilidad de recurrir a equivalencias sustanciales (con arreglo a los párrafos 3 y 4 del artículo VI véase el párrafo 4 de la nota 6) en lo que atañe a la aplicación del Título 5 de la Parte A del Código. Con ello se reduce parte de la flexibilidad concedida a los Miembros ratificantes en la aplicación de los títulos que tratan de los derechos sustantivos. La CTMP convino en que esta restricción era necesaria, pues de ese modo habría mayor uniformidad entre los Miembros en lo que respecta al control de la aplicación.

6. La CTMP no logró llegar a un acuerdo sobre un antiguo párrafo 3 de las disposiciones introductorias que hubiera dejado sin efecto la posibilidad de enmendar las disposiciones de la Parte A del Código incluidas en el Título 5 del convenio mediante el procedimiento simplificado establecido en su artículo XV. Con arreglo a ese texto, se hubiese tenido que seguir el procedimiento previsto en el artículo XIV, en el que se exigía la ratificación expresa. Según se indicó en el párrafo 11 de la nota 13, las limitaciones y salvaguardias aplicables a la verdadera adopción de enmiendas, de conformidad con el artículo XV, son comparables a las inherentes al procedimiento previsto en el artículo XIV; no obstante, la exigencia de una ratificación expresa prevista en este último procedimiento podría entrañar una demora de varios años, antes de que una enmienda muy necesaria entrara en vigor. En la Reunión intermedia, hubo un

---

<sup>21</sup> En varios convenios internacionales del trabajo relativos a asuntos jurídicos sustantivos figuran disposiciones que tienen que ver con su aplicación; sin embargo, dichas disposiciones parecen subordinadas a los derechos y obligaciones sustantivos que se tratan en cada convenio.

consenso tripartito en que sería posible enmendar las disposiciones incluidas en el Título 5 del Código al igual que las del Código de los Títulos 1 a 4. Esta conclusión fue comunicada a los mandantes después de la Reunión intermedia a fin de que formularan sus comentarios. Se recibieron los siguientes comentarios:

*Argentina:* Apoya la solución encontrada por la Reunión intermedia. No considera necesario incluir el antiguo párrafo 3 de las disposiciones introductorias del párrafo 3.

*Nueva Zelandia:* Apoya la solución encontrada por la Reunión intermedia. Es posible que haya que «afinar» el Título 5, para que sea similar a los demás títulos. El procedimiento simplificado permitirá resolver con tiempo cuestiones no contenciosas que pueden ser un obstáculo para el convenio. El procedimiento simplificado de enmiendas cuenta con amplias salvaguardias para evitar la introducción de enmiendas que no cuentan con un alto grado de apoyo.

*Panamá:* Apoya la solución de la Reunión intermedia. Los procedimientos para introducir enmiendas deberían ser los mismos para todo el convenio, para evitar confusión.

#### *Nota 35 (regla 5.1)*

1. La *regla 5.1* trata de las responsabilidades que incumben a cada Miembro ratificante en virtud de este convenio con respecto a la gente de mar a bordo de buques que enarbolan su pabellón.

2. La *regla 5.1.1* enuncia los principios generales de interés para el Estado de abanderamiento; el Estado de abanderamiento debería ocuparse de coordinar 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, mencionada en el preámbulo (nota 1). En el *párrafo 1* se estipulan las responsabilidades generales de cada Miembro, para los buques que enarbolan su pabellón, a fin de garantizar la aplicación del convenio en su conjunto. En el *párrafo 2* se establecen las responsabilidades específicas del Miembro de velar por que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del convenio. Esta obligación se basa en el apartado *b)* del artículo 2 del Convenio núm. 147, y el Convenio núm. 178, y se ejecutará por conducto de un sistema eficaz de inspección y certificación. Así pues, se hace una distinción entre las condiciones de vida y de trabajo que han de estar sujetas al sistema de certificación, y el conjunto más amplio de cuestiones abarcadas por el convenio que son responsabilidad de los Estados de abanderamiento.

3. El *párrafo 3* refleja las disposiciones previstas en el párrafo 3) del artículo 2 del Convenio núm. 178 (1966), que permiten que los gobiernos autoricen a instituciones públicas y a otras organizaciones para que realicen inspecciones laborales en su nombre. Esta delegación o «autorización» concedida a organizaciones reconocidas (como las sociedades de clasificación de buques) para efectuar 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 el MARPOL. Además de las disposiciones contenidas en estos convenios por las que se reconoce la práctica y se pide a los gobiernos que informen a la OMI de estas autorizaciones para comunicarlas a otros Estados parte en el convenio pertinente, la OMI también ha establecido un marco, que se desarrolla en sus resoluciones A.739(18) y A.789(19). En ellas se establecen los requisitos mínimos que han de cumplir dichas organizaciones, denominadas «organizaciones reconocidas», y otras cuestiones que los

gobiernos deberían tener en cuenta al delegar esta facultad. 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 enarbolen su pabellón. También es posible delegar dicha responsabilidad en las instituciones u organizaciones públicas de otro Estado, siempre y cuando éste haya ratificado el convenio.

4. En el *párrafo 4* se estipula el principio fundamental de que la documentación relativa a la certificación, a saber, el certificado de trabajo marítimo, complementado por una declaración de conformidad laboral marítima, constituye una presunción, salvo prueba en contrario, de que se cumplen las disposiciones relativas a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar previstas en el convenio. Ello debería facilitar considerablemente la labor de los inspectores (véase, en este sentido, el párrafo 4 de la pauta B5.1.3). Merced a este principio, la posesión de la documentación aparece como un derecho de los armadores (párrafo 7 de la nota 35) y no como una mera obligación.

5. El *párrafo 5*, relativo al contenido de las memorias de los Miembros sobre la aplicación del convenio con arreglo al artículo 22 de la Constitución de la OIT, es uno de los vínculos entre el sistema nacional de aplicación y el sistema internacional de supervisión al que se alude en el párrafo 17 de la introducción de la Parte I.

6. En la *regla 5.1.2*, así como en la norma y la pauta conexas, se desarrolla en forma de disposiciones detalladas el principio incluido en el párrafo 3 de la regla 5.1.1, en el que se hace referencia a la delegación de facultades en organizaciones reconocidas (párrafo 3 de la nota 35).

7. En la *regla 5.1.3* y en las disposiciones conexas del Código se establecen los pormenores del sistema de certificación que cada Miembro debe aplicar en virtud del convenio. Los dos primeros párrafos de esta regla no figuraban en el proyecto de convenio de la CTMP. En ellos se estipulan tres de los principios que conforman el conjunto de soluciones sobre el ámbito de aplicación, principios que se formularon en la Reunión intermedia (párrafo 12 de la nota 3). El sistema de certificación estipulado en la regla 5.1.3 sólo será obligatorio para los buques de más de 500 toneladas de arqueo bruto que realizan viajes internacionales (según la definición) o que operan desde un puerto o entre puertos de otro país (*párrafo 1*). Un armador tiene, sin embargo, derecho a solicitar certificación para buques de 500 toneladas de arqueo bruto o menos.

8. En la *norma A5.1.3* se plantean los pormenores del sistema, que pueden resumirse del siguiente modo:

- a) Todo buque estará obligado a llevar:
  - i) un *certificado de trabajo marítimo* (*párrafo 3* de la *regla*), que confirme que se han inspeccionado las condiciones de trabajo y de vida a bordo, las cuales 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 marítima* (*párrafo 4* de la *regla*), que debería establecer cuáles son esas disposiciones y cómo deben cumplirse.
- b) La inspección y la certificación tendrán que basarse en 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, muchas de las disposiciones detalladas relativas a la aplicación

de las disposiciones del convenio se presentan en forma de pautas no obligatorias incluidas en la Parte B del Código (párrafo 9 de la discusión general, Parte II, *supra*).

- c) En el *párrafo 1* de la *norma A5.1.3*, a través del anexo A5-I, se enumera la lista de cuestiones que han de inspeccionarse y verificarse a los efectos de una certificación del Estado de abanderamiento. El contenido de esta lista se aborda en la nota 38. 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 alcance que la inspección inicial, para comprobar el cumplimiento continuo.
- d) 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 inspección realizada «en la medida de lo razonable y factible, con respecto a las materias que figuran en el anexo A5-I» (*párrafo 7*). Se realizará una inspección completa antes de la expiración del certificado provisional para poder expedir el certificado de trabajo marítimo para todo el período, y no se podrá expedir ningún otro certificado marítimo provisional (*párrafo 8*).
- e) El certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima, así como todo documento expedido con carácter provisional, deben ajustarse al modelo establecido en el anexo A5-II (*párrafo 5* 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, cuyo texto dependerá de los términos de las disposiciones nacionales de cada Miembro por las que se aplica el convenio.
- f) El contenido principal de la declaración de conformidad laboral marítima se describe en el *párrafo 10*. Constará de dos partes: la Parte I será preparada por la autoridad competente del Miembro y en ella se especificará lo dispuesto en el plano nacional para la ejecución de las disposiciones pertinentes del convenio, con inclusión de toda disposición sustancial equivalente prevista con arreglo al párrafo 3 del artículo VI. La preparación de la Parte II correrá por cuenta del armador, y la certificación, por parte de la autoridad competente. Merced a esta parte de la declaración, los armadores y los propios capitanes pasan a formar parte del sistema de control de la aplicación, de conformidad con el convenio, en particular por lo que respecta a mantener registros y cerciorarse del cumplimiento continuo de las exigencias nacionales durante los períodos entre cada inspección (*párrafo 17* de la introducción de la Parte I). En la *pauta B5.1.3* se ofrecen instrucciones para preparar la declaración; éstas se remiten al anexo B5-I como ejemplo de la clase de información que podría facilitarse en la declaración.
- g) En la CTMP no se resolvieron las cuestiones relativas a los *párrafos 9* y *10* de la *norma A5.1.3* ni al *párrafo 1* de la *pauta B5.1.3*, que tratan sobre el formato de los documentos. Las presentes disposiciones se basan, pues, en la labor del Grupo de Trabajo del Grupo Gubernamental, que se reunió durante la CTMP, y recibieron apoyo tripartito ulterior en la Reunión intermedia. Esta formulación se remitió a los mandantes después de la Reunión intermedia para que efectuaran sus comentarios. Se recibieron los siguientes comentarios:

*Argentina y Panamá:* No objeta ninguna de las disposiciones propuestas.

*Australia:* Algunos de los detalles del apartado *b)* del párrafo 10 propuesto parecen duplicar los principios de la sección 1.2, del Código internacional de gestión de la seguridad. A fin de evitar la duplicación y promover la eficiencia administrativa, se podría reformular esta sección para aludir a la necesidad de contar con sistemas que garanticen la mejora continua prevista en la sección 1.2 del Código antes mencionado.

*Brasil:* Está de acuerdo con la solución propuesta por la Reunión tripartita intermedia. Es importante recomendar que se utilice con cierto rigor el concepto de «equivalencia sustancial» en el contexto de los derechos adquiridos en el marco de los convenios de trabajo vigentes revisados por el nuevo convenio, a fin de asegurar que el nuevo instrumento no afecte los derechos garantizados anteriormente.

*Nueva Zelanda:* El nivel de detalles que han de consignarse en la Declaración de conformidad laboral marítima es un elemento importante porque pide informaciones demasiado exhaustivas puede resultar abrumador: es preferible recibir declaraciones muy claras y sencillas sobre información y medidas clave. El apartado *b)* del párrafo 10 de la norma A5.1.3, relativo a la Parte II de la Declaración de conformidad laboral marítima, contempla medidas para garantizar el perfeccionamiento continuo. En la Parte II, no obstante, nunca se menciona la «mejora continua», sino que simplemente se exige al armador que «indique las medidas redactadas por el armador para garantizar el cumplimiento de cada uno de los puntos que figuran en la Parte I». La descripción realizada en el apartado *b)* del párrafo 10 no parece corresponderse con la de la Parte II. Si bien la mejora continua constituye un objetivo acertado, es posible que a los armadores que cumplen plenamente con la legislación nacional, como lo exige la Parte II, les quede un margen escaso — o nulo — para introducir mejoras continuas. Es posible que el objetivo de ese grupo de armadores sea mantener un alto nivel de observancia. Para asegurarse de que se reconozca la existencia de estos posibles niveles de cumplimiento, se propone considerar la inserción de las palabras «si hubiere lugar», antes de «haya una mejora continua» en el apartado *b)* del párrafo 10 de la norma A5.1.3.

- h)* Al final de la norma se establecen las circunstancias en las que un certificado deja de tener validez (*párrafos 14 y 15*) y se prevé que se retirará el certificado si se comprueba que el buque no cumple las disposiciones del convenio y no se han adoptado medidas correctivas (*párrafos 16 y 17*). Las disposiciones relativas a la anulación de un certificado no se resolvieron en la CTMP. Como resultado del consenso tripartito logrado en la Reunión intermedia, en la norma se incluyeron los párrafos 16 y 17, que, tras la Reunión intermedia, se remitieron a los mandantes para que formularan sus comentarios. Se recibieron los siguientes comentarios:

*Argentina:* La redacción flexible propuesta permite abarcar con amplitud las situaciones de incumplimiento que habilitan al retiro del certificado de trabajo marítimo, incluso cuando se trata de un caso único de incumplimiento grave como la reiteración de incumplimientos de menor gravedad. Los párrafos 16 y 17 establecen adecuadamente las condiciones del retiro de dicho certificado, es decir, que haya pruebas que acrediten el incumplimiento y la inexistencia de medidas correctivas, así como los criterios para determinar la gravedad y la frecuencia de las deficiencias.

*Australia:* Habida cuenta de las repercusiones del retiro y de que las organizaciones reconocidas pueden tener la obligación de retirar el certificado, el artículo II debería contener una definición clara de esas organizaciones, del mismo modo que sus deberes y facultades deberían definirse de manera similar a la utilizada en la regla I/6 del Convenio SOLAS.

*Nueva Zelanda:* El texto propuesto que vincula el retiro con el hecho de adoptar medidas correctivas reforzará el principio de que el resultado prioritario de las medidas de cumplimiento es corregir las deficiencias.

*Panamá:* Debiera dejarse claro que el retiro del certificado de trabajo marítimo debe ser realizado por la misma organización reconocida que lo emitió.

*Sudáfrica:* El retiro de un certificado de trabajo marítimo es extremadamente oneroso para el buque inmovilizado. La formulación del texto propuesto del párrafo 16 debería enmendarse ligeramente de la manera siguiente sustituyendo la frase «si se comprueba» por «si la autoridad competente u organización debidamente reconocida comprueba». Esta propuesta se ha formulado de esta manera para que un buque no quede inmovilizado indebidamente a causa de una queja malintencionada.

9. 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 el convenio también prevé 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 se matricule de nuevo, o cuando el alojamiento de la gente de mar haya sido objeto de una modificación importante.

10. Además, en el *párrafo 5* de la *norma A5.1.4* se exige efectuar una investigación en el caso de que se presente una queja o existan pruebas de que hay deficiencias en la ejecución de las medidas fijadas en la declaración de cumplimiento, o de que no se cumplan las disposiciones del convenio.

11. En el *párrafo 7, c)* de la norma se especifican las facultades que han de tener los inspectores (incluidos los de las «organizaciones reconocidas»): en particular, en el *apartado c)* se estipula que deben poder «exigir que todas las deficiencias del buque sean corregidas, y prohibir que éste abandone el puerto hasta que se hayan adoptado las medidas necesarias cuando tengan motivos para considerar que dichas deficiencias constituyen una infracción grave de los requisitos previstos en el presente Convenio (e incluso de los derechos de la gente de mar) o representan un gran peligro para la seguridad, la salud o la integridad de la gente de mar». La norma establecida en esta disposición en relación con estas medidas es importante porque proporciona los parámetros de las disposiciones complementarias en cuanto a inspección e inmovilización en conexión con las medidas de control en puertos extranjeros, en virtud de la regla 5.2 y la norma que la acompaña. En sus comentarios (Parte II, discusión general, párrafo 12), las Naciones Unidas señalaron que, en virtud del párrafo 2 del artículo 217 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los Estados del pabellón (de abanderamiento) deben impedir que sus buques zarpen «hasta que cumplan los requisitos de las reglas y estándares internacionales», incluidos los requisitos sobre la dotación de los buques.

12. Los *párrafos 15 y 16* de la norma — en los que se deja constancia de la necesidad de evitar que un buque sea inmovilizado o demorado, así como del derecho a una

indemnización como consecuencia del ejercicio abusivo de las facultades de los inspectores — se basan en el artículo 6 del Convenio núm. 178, en lo que respecta a las inspecciones del Estado de abanderamiento; la esencia de los mismos también se encuentra en el Convenio de Formación y en el Convenio MARPOL de la OMI.

13. En el *párrafo 17* se exige que los Miembros prevean sanciones adecuadas y otras medidas correctivas, entre otras cosas, por la infracción de «los requisitos del presente Convenio (incluidos los derechos de la gente de mar)». 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».

14. La *norma 5.1.5* constituye un nuevo e importante elemento en las disposiciones del convenio, y está encaminada a conseguir un cumplimiento continuo. 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 queden documentadas. 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 Trabajo de alto nivel. El objeto es establecer procedimientos eficaces para resolver las quejas a nivel del buque o del armador. La regla y las disposiciones conexas del Código no se resolvieron en la CTMP. En la Reunión intermedia, el tema se discutió junto con los procedimientos de presentación de quejas a bordo (véase el párrafo 3 de la nota 36). Los textos actuales de la regla, la norma y la pauta relativas a los procedimientos para la presentación de quejas a bordo recibieron apoyo tripartito para su inclusión en el convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Se basan en gran medida en las disposiciones correspondientes del proyecto recomendado de convenio refundido sobre el trabajo marítimo que se presentó a la CTMP. Su formulación se remitió a los mandantes después de la Reunión intermedia para que efectuaran sus comentarios. Se recibieron los comentarios siguientes:

*Alemania:* Los procedimientos a bordo parecen ser complicados y burocráticos, en particular por lo que se refiere a la información de contacto exigida para la autoridad competente en el país de residencia de la gente de mar y a la recomendación de la pauta acerca del registro de las quejas y la entrega de una copia al interesado.

*Argentina:* Las disposiciones propuestas parecen adecuadas.

*Brasil:* En los países en los que los órganos representativos de la gente de mar son fuertes, este tipo de procedimiento de tramitación de quejas a bordo podría ser eficaz. En realidad, son las quejas presentadas en tierra (en la mayoría de los casos tramitadas por conducto de los representantes de sindicatos nacionales e internacionales de la gente de mar y supervisadas por inspectores que conocen bien la legislación laboral, y más concretamente, los pormenores del presente Convenio de la OIT) las que en última instancia permiten solucionar las causas de quejas de ese tipo, en particular en el caso de buques que enarbolan un pabellón de conveniencia. Este comentario se formula sin perjuicio de que se adopte la solución propuesta en la Reunión tripartita intermedia. Se señala que — en el caso de los buques de arqueo bruto de al menos 500 toneladas que enarbolan el pabellón nacional — la legislación brasileña exige la creación de un grupo encargado de la seguridad y la salud en el trabajo en los buques mercantes, con objeto de contribuir a mejorar las condiciones de trabajo y de bienestar a bordo. Si bien la salud y la seguridad son las principales consideraciones, no cabe duda de que la tramitación de las quejas de la gente de mar serviría para mejorar las condiciones.

*Egipto* (Sindicato General de Trabajadores Marítimos): En los comentarios transmitidos por el Gobierno, el sindicato expresa su apoyo a esta disposición y menciona la

necesidad de proteger a la gente de mar de las presiones resultantes de una queja, y el derecho de presentar quejas directamente al capitán.

*Panamá:* El procedimiento también debería incluir casos en los que el capitán es objeto de intimidación o amenazas por parte de la tripulación.

15. La *regla 5.1.6* se basa en el Convenio núm. 147 (apartado *g*) del artículo 2). Trata de la responsabilidad del Estado de abanderamiento de llevar a cabo una investigación sobre cualquier siniestro marítimo grave que cause lesiones o muerte, en el que esté implicado un buque que enarbole su pabellón, y de divulgar los resultados de toda investigación de este tipo.

#### *Nota 36 (regla 5.2)*

1. La *regla 5.2* prevé un sistema para la inspección de buques en un puerto extranjero (control por el Estado rector del puerto) y los procedimientos conexos en tierra para tramitar las quejas de la gente de mar. Las disposiciones de esta regla provienen en parte del artículo 4 del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), relativo al control por el Estado rector del puerto, y de la práctica en la aplicación de otros convenios marítimos. El término «funcionarios habilitados» se utiliza para reflejar el hecho de que distintos funcionarios podrán realizar inspecciones para verificar el cumplimiento de las normas del trabajo, dependiendo de las prácticas de cada Miembro. Se ha planteado la cuestión de si sería necesario incluir en la regla una definición más específica de este término, para dejar claro que se alude a personas que han sido autorizadas por la «autoridad competente» (véase el apartado *a*) del párrafo 1 del artículo II) para realizar estas inspecciones.

2. La *regla 5.2.1* versa sobre las inspecciones en puertos extranjeros y abarca los aspectos siguientes:

- a)* El Miembro no está obligado a inspeccionar los buques de otro Estado que se encuentren en su puerto (control por el Estado rector del puerto). 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») del *párrafo 1* de esta regla.
- b)* Los Miembros que lleven a cabo inspecciones en sus puertos con arreglo al convenio refundido sobre el trabajo marítimo deberán aceptar el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad como «presunción, salvo prueba en contrario, del cumplimiento de los requisitos del presente Convenio (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar)» (*párrafo 2*). La expresión «presunción, salvo prueba en contrario» («*prima facie evidence*»), que también se utiliza en el párrafo 4 de la regla 5.1.1 (párrafo 4 de la nota 35), es un término jurídico que se ha definido como «prueba suficiente, pero no definitiva, para dar por establecido un hecho al no haber pruebas que lo contradigan». Básicamente, esta expresión traduce el carácter jurídico de las actividades iniciales de control que efectúa el Estado rector del puerto en virtud de otros convenios marítimos y es un aspecto central del equilibrio obtenido en el contexto del sistema de certificación entre intereses contradictorios, con inclusión de la supremacía de la jurisdicción del Estado de abanderamiento sobre las cuestiones que afectan a los buques que enarbolan su pabellón. La consecuencia de esto, según se explica en el párrafo 2, es que las inspecciones iniciales deberán limitarse a examinar el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral, «salvo en las circunstancias especificadas en el Código» (párrafo 2, *e*), de la nota 36).



- c) Las inspecciones deberán efectuarse con arreglo a las disposiciones del Código «y a otros acuerdos internacionales que rijan las inspecciones de control en el Estado rector del puerto»; esta última frase abarcaría, en particular, todo memorando de entendimiento regional aplicable (*párrafo 3*, primera oración). Las inspecciones tienen por objeto determinar la conformidad con las disposiciones del convenio, distintas de las que se prescriben en la Parte B del Código (*párrafo 3*, segunda oración); véanse las preguntas y respuestas citadas en el párrafo 2 de la nota 6. Se debe tomar nota de toda equivalencia sustancial que los Miembros ratificantes detecten en la declaración de conformidad laboral (*párrafo 8, f*), de la nota 35).
- d) Los Miembros que decidan llevar a cabo inspecciones en sus puertos tendrán 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.
- e) Como se indica en el párrafo 2, *b*), de la nota 36, las inspecciones que se realicen consistirán normalmente en el examen de la documentación pertinente, excepto en las cuatro situaciones establecidas en el *párrafo 1* de la *norma A5.2.1*.
- f) La primera situación (*apartado a*) del *párrafo 1*) contempla la posibilidad de que los «documentos requeridos» no se presenten o no estén en regla; esto excluye, obviamente, los casos en los que no se exige esa documentación, a saber, el de los buques de menos de 500 toneladas de arqueado bruto (el párrafo 7 de la nota 35). Esto explica por qué se agregó la frase «cuando corresponda» en la parte introductoria del párrafo 1 del proyecto de convenio de la CTMP. Ahora bien, si un buque que no está obligado a llevar el certificado presenta una documentación en regla, se la aceptará como presunción de cumplimiento, salvo prueba en contrario. De conformidad con el principio del «trato no más favorable», recogido en el párrafo 7 del artículo V (*párrafo 6* de la nota 5), las disposiciones relativas al control por el Estado rector del puerto se aplicarían a los buques que enarbolan el pabellón de Miembros que no hayan ratificado el convenio sobre el trabajo marítimo. Esos buques normalmente no podrían estar en condiciones de presentar el certificado y la documentación requeridos por el convenio, y serían objeto de una inspección más amplia. Esto es lo que ocurre actualmente en relación con otros convenios de este sector y, en virtud de acuerdos regionales suscritos por Estados rectores del puerto como el Memorando de Entendimiento de París, con el Convenio núm. 147.
- g) En la segunda situación (*apartado b*)), si bien se cuenta con la documentación válida, hay motivos claros para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a las disposiciones del convenio. Esos motivos pueden resultar evidentes para el funcionario autorizado, por ejemplo, al examinar la documentación presentada o al realizar sus observaciones profesionales en el momento de subir a bordo del buque, o pueden salir a la luz cuando el inspector examina una queja (*párrafo 2, l*), de la nota 36).
- h) En la tercera situación (*apartado c*)) hay motivos fundados para creer que el buque ha cambiado el abanderamiento para evitar cumplir con las disposiciones del convenio.
- i) Por último, puede realizarse una inspección más pormenorizada en caso de que haya una queja en la que se alega que ciertas condiciones específicas de trabajo y de vida a bordo del buque no están en conformidad con las disposiciones del

convenio (*apartado d*)), como ocurre con las inspecciones del Estado rector del puerto mencionadas en el Convenio núm. 147 (artículo 4, párrafo 1).

- j) En la segunda parte del párrafo 1, tras la enumeración de las circunstancias mencionadas *supra*, se indica que en cualquiera de esas circunstancias «podrá» realizarse una inspección más pormenorizada. Sin embargo, más adelante se establece el carácter obligatorio de dicha inspección: «En todo caso, tal inspección se llevará a cabo cuando las condiciones de trabajo y de vida que se consideren deficientes o se alegue que lo son puedan constituir claramente un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, o cuando el funcionario habilitado tenga motivos para creer que cualquiera de las deficiencias observadas constituye una infracción grave de los requisitos del presente Convenio (incluso de los derechos de la gente de mar)». Estas condiciones que confieren carácter obligatorio a una inspección más detallada quedaron sin resolver en la CTMP. La disposición incluida en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo es fruto del consenso tripartito logrado en la Reunión intermedia. La nueva formulación refleja la que se utilizó en el apartado c) del párrafo 7 de la norma A5.1.4 en relación con las razones por las que un Estado de abanderamiento puede prohibir que un buque abandone el puerto (párrafo 11 de la nota 35). En particular, recoge la opinión de que el régimen del Estado rector del puerto debe, tanto como sea posible, complementar y reflejar las medidas a las que pueden recurrir los Estados de abanderamiento, pero sin excederlas. El texto se remitió a los mandantes después de la Reunión intermedia para que efectuaran sus observaciones. Se recibieron los siguientes comentarios:

*Alemania:* Las inspecciones obligatorias sólo deberían efectuarse cuando existan motivos «claros». En este párrafo se debería añadir la palabra «claros», por ejemplo, que el funcionario habilitado encuentra «... motivos claros para considerar que...».

*Argentina:* Habida cuenta de las discusiones de la Reunión intermedia y de que la violación de los derechos de la gente de mar está claramente indicada como un motivo para realizar una inspección más detallada, la formulación propuesta es correcta y abarca todas las situaciones posibles.

*Australia:* No se formulan comentarios sobre el texto propuesto, pero sería útil aclarar cómo se aplicaría el convenio a un buque que enarbola el pabellón de un país que no haya ratificado el convenio.

*Japón:* Se propone reemplazar el término «incumplimiento» (utilizado en la formulación anterior de la segunda parte del párrafo 1) por «falta de conformidad», pues se correspondería con el término «deficiencia», utilizado antes en el párrafo, y entrañaría la idea de que la preocupación se refiere a una falta de conformidad concreta con alguna norma del convenio.

*Nueva Zelanda:* Apoya los motivos aducidos para estas enmiendas.

*Panamá:* Es importante extender el alcance de las inspecciones del trabajo marítimo a la normativa vigente en materia de inspecciones del Estado rector del puerto. En el convenio se debería indicar, en cuanto a los anexos A5-I y A5-III, qué deficiencias son graves y cuáles son leves, a fin de evitar dejar que este aspecto quede a discreción del inspector del puerto. Todos los informes de los inspectores deberían ser canalizados hacia las organizaciones reconocidas, y evaluados por las mismas, para que haya una comunicación directa entre la empresa técnica y la

autoridad competente. La política de inspección debería incorporarse a los acuerdos regionales y no debería dejarse al libre albedrío de los Estados Miembros. La redacción del párrafo 2 de la pauta B5.2.1 es bastante confusa a la hora de interpretar el tipo de deficiencia detectada durante la inspección.

- k) La inspección detallada con arreglo a los criterios establecidos en los apartados *a)* a *c)* del párrafo 1 abarcará, «en principio», las cuestiones enumeradas en el anexo A5-III (*párrafo 2* de la norma).
- l) En el *párrafo 3* de la norma se estipula el alcance de la inspección cuando la misma se realiza a consecuencia de una queja contemplada en el apartado *d)* del párrafo 1 (el párrafo incluye una definición del término «queja» en este contexto, basada en la definición contenida en el párrafo 3) del artículo 4 del Convenio núm. 147). Si bien la inspección no se limita a los temas enumerados en el anexo A5-III, «deberá limitarse en general a las cuestiones objeto de la queja, a menos que de la queja misma, o de su investigación, se desprendan motivos razonables que justifiquen una inspección detallada, de conformidad con el apartado *b)* del párrafo 1 de la presente norma». En otras palabras, se reconoce que la presentación de una queja podría poner de manifiesto la existencia de motivos claros para creer que hay incumplimiento, con arreglo a lo previsto en el apartado *b)* del párrafo 1. En este tipo de casos, correspondería aplicar el párrafo 1 de la norma, y podría realizarse una inspección de los elementos nuevos que salgan a la luz; en el caso de un peligro o una infracción claros, como los mencionados en la segunda parte del párrafo 1 (véase el apartado *j)* del párrafo 2 de la nota 36), debería realizarse una inspección. La formulación citada no se incluyó en el proyecto de convenio de la CTMP pues la cuestión quedó sin resolver. Esta formulación obtuvo consenso tripartito en la Reunión intermedia y se remitió a los mandantes al término de la Reunión para que efectuaran sus observaciones. No se formularon comentarios detallados sobre esta disposición.
- m) En virtud del párrafo 1 del artículo 4 del Convenio núm. 147, si se detectan deficiencias en relación con la conformidad con el Convenio, el Estado rector del puerto puede enviar un informe sobre el particular al gobierno del Estado de abanderamiento, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. Este procedimiento se ha ampliado en el proyecto de convenio (*párrafos 4* y *5* de la *norma*): en el *párrafo 4, a)*, 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 de adoptar las medidas necesarias; en el *apartado b)* del *párrafo 4*, se prevé un procedimiento para proporcionar información al próximo puerto de escala y a las organizaciones de la gente de mar y de armadores correspondientes. En la CTMP no hubo acuerdo en torno al apartado *b)* del artículo 4 de la norma por lo que respecta a invitar al Estado de abanderamiento a estar presente en la inspección. Como resultado del consenso tripartito logrado en la Reunión intermedia, en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo no se hace referencia a este asunto, pues se estuvo de acuerdo en que no correspondía hacerlo en la fase actual: la presencia de un representante sólo sería necesaria en caso de inmovilización del buque (*párrafo 2, o)*, de la nota 36). Después de la Reunión intermedia, esta solución se comunicó a los mandantes para que efectuaran sus observaciones. No se formularon comentarios detallados sobre esta disposición.
- n) En el *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). La carga que para los Estados rectores del puerto representaría la aplicación de estos procedimientos cada vez que se detecta una deficiencia ha suscitado preocupación. 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. Este enfoque se corresponde con la creación de la base de información internacional mencionada en el párrafo 17 de la Introducción, Parte I.

- o) El *párrafo 6* de la norma, relativo a las circunstancias en las que se tendría que inmovilizar un buque, no quedó resuelto en la CTMP. El consenso tripartito logrado en la Reunión intermedia permitió encontrar la solución que figura en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Con arreglo a este párrafo, si en el transcurso de una inspección (realizada voluntariamente, véase el párrafo 2, *a*), de la nota 36) el funcionario habilitado detecta determinados tipos de deficiencias, el Estado rector del puerto «deberá» adoptar medidas para asegurar que el buque no zarpe hasta que se hayan subsanado dichas deficiencias «o hasta que el citado funcionario haya aceptado un plan de acción destinado a rectificar las faltas de conformidad y esté convencido de que dicho plan se llevará a la práctica con prontitud». La primera deficiencia específica ya está prevista en el artículo 4 del Convenio núm. 147, según el cual el Estado rector del puerto podrá inmovilizar un buque en la medida en que ello sea necesario para corregir cualquier situación a bordo «que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud», cuestión que se especifica en el *apartado a)* del párrafo 6, al que se agrega el término «protección». La otra deficiencia especificada (*apartado b)*), es «una infracción grave o recurrente» de los requisitos (e incluso de los derechos de la gente de mar). Esta formulación, que se corresponde con el *apartado c)* del párrafo 7 de la norma A5.1.4, así como con el párrafo 1 de la norma A5.2.1 refleja el enfoque dado a la relación entre las medidas adoptadas por el Estado rector del puerto y las medidas adoptadas por el Estado de abanderamiento que se aborda en el *apartado j)* del párrafo 2 de la nota 36. En el párrafo 6 se especifica luego el mismo tipo de medidas de seguimiento que las mencionadas en el *apartado m)* del párrafo 2 de la nota 36, y además se invita a un representante del Estado de abanderamiento a estar presente. En sus comentarios (párrafo 12 de la Discusión general, Parte II), las Naciones Unidas también señalaron una disposición conexas de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en relación con la inmovilización de un buque y sus marinos, concretamente el artículo 292 sobre la pronta liberación de buques y de sus tripulantes. Después de la Reunión intermedia, la formulación del párrafo 6 se remitió a los mandantes para que efectuaran sus observaciones. Se recibieron los siguientes comentarios:

*Argentina:* La disposición en general es adecuada y completa. Sin embargo, entre las partes que deberán ser notificadas en caso de inmovilización debería figurar la autoridad marítima competente, cuando no se trate de la misma que realiza la inspección. En la pauta B5.2.1, parece acertado aclarar el concepto de «infracción grave», pero sería útil seguir discutiendo los demás conceptos que se abordaban en la versión anterior de la pauta, especialmente el de la repetición. El representante

de la marina mercante considera que las diversas definiciones generales del término infracción grave deberían figurar en la parte obligatoria del convenio.

*Australia:* No se formulan comentarios sobre el texto propuesto, pero sería útil aclarar cómo se aplicaría el convenio a un buque que enarbola el pabellón de un país que no ha ratificado el convenio.

*Japón:* En el párrafo principal, la palabra «de inmediato» se utiliza dos veces. En el primer caso, tiene sentido, pues se refiere a acciones rápidas entre el puerto y el Estado de abanderamiento. Sin embargo, en el segundo caso se utiliza en una situación que no parece exigir la adopción de una medida rápida y, de hecho, podría ser más conveniente aguardar a recibir una respuesta del Estado de abanderamiento. Además, ello agregaría una carga inútil a la labor de los inspectores. En la última oración, se debería eliminar la palabra «de inmediato».

*Nueva Zelanda:* El texto propuesto para el párrafo 6 de la norma A5.2.1 parece prever situaciones claras que pueden dar lugar a la inmovilización.

*Panamá:* Apoya la redacción propuesta y considera que el término «infracción grave» es adecuado porque refleja el término que se utiliza actualmente.

- p) En el párrafo 7 de la norma se prevé que los funcionarios habilitados por el Miembro deberán recibir orientación, como la prevista en la Parte B del Código, sobre el tipo de circunstancias que justifican la inmovilización de un buque. En la CTMP no se llegó a un acuerdo sobre la formulación. Si bien el principio de que los funcionarios debían recibir formación no fue objeto de polémica, se lo asoció con algunos apartados no resueltos del párrafo 2 de la pauta B5.2.1. Como resultado del consenso tripartito obtenido en la Reunión intermedia, el párrafo 7 se ha incluido en la norma A5.2. El párrafo 2 de la pauta B5.2.1 también fue revisado, tomando en consideración el consenso tripartito logrado en relación con el texto del párrafo 6 de la norma (párrafo 2, o), nota 36), así como una enmienda que contó con apoyo tripartito relativa al ejemplo de «infracción grave» que supone la presencia de marinos menores de edad, en lugar de personas a las que les falta «más de seis meses para alcanzar la mayoría de edad» (según la redacción anterior). El párrafo 7 y las conclusiones de la Reunión intermedia en relación con las enmiendas introducidas al texto del párrafo 2 de la pauta B5.2.1 se remitieron a los mandantes después de la Reunión para que efectuaran sus observaciones. Se recibieron los siguientes comentarios:

*Nueva Zelanda:* Será importante que el material de orientación sea coherente entre una jurisdicción y la siguiente. A tal fin, sería preferible que la Organización elaborase dicho material en consulta con los interlocutores tripartitos.

*Panamá:* Es fundamental impartir capacitación a los funcionarios autorizados a realizar inspecciones para evitar inmovilizaciones injustificadas.

- q) El párrafo 3 de la pauta B5.2.1 prevé la adopción de directrices acordadas a nivel internacional sobre políticas de inspección, sobre todo las relativas a las circunstancias que requieran la inmovilización de un buque. En los párrafos 18 y 19 de la Introducción, Parte I del presente informe, se indica la importancia y la urgencia de estas directrices.

3. La regla 5.2.2 versa sobre los procedimientos de tramitación de quejas presentadas en tierra en puertos extranjeros. Al igual que las disposiciones que se ocupan de los procedimientos de tramitación a bordo (véase el párrafo 13, a), de la nota 35), las

disposiciones actuales constituyen un elemento del nuevo convenio destinado a velar por el cumplimiento continuo; ubican el concepto de queja formulado en el artículo 4 del Convenio núm. 147 en un contexto más amplio. En la CTMP no se terminaron de tratar ni la regla ni las disposiciones conexas del Código. Su contenido, junto con las disposiciones relativas a los procedimientos de tramitación de quejas a bordo, se trataron en la Reunión intermedia. Durante varios años, las disposiciones en esta materia habían suscitado fuertes diferencias de opinión en los trabajos preparatorios. El enfoque siguiente obtuvo el consenso en la Reunión intermedia: en las disposiciones se evita toda referencia explícita o implícita al derecho de la gente de mar a presentar una queja ante los tribunales, así como a cuestiones similares que habían planteado problemas a ciertos países frente a la legislación nacional o internacional. Se tiene en cuenta la necesidad de asegurar un medio práctico para indemnizar a la gente de mar, y se reconocen, al mismo tiempo, las limitaciones inherentes al control por el Estado rector del puerto: el funcionario habilitado del Estado rector del puerto no debería estar obligado a resolver todas las quejas, sólo a investigarlas y resolverlas si fuera posible. Las disposiciones también aclaran, en el *párrafo 2* de la *norma A5.2.2*, la relación entre este procedimiento y el de inspección e inmovilización previsto por la regla 5.2.1. El *párrafo 6* de la *norma A5.2.2* se ocupa de la necesidad de informar de las quejas no resueltas al Estado de abanderamiento, al Director General de la OIT y a las correspondientes organizaciones de armadores y de la gente de mar. Este enfoque se ajusta a la creación de la base de información mencionada en el párrafo 17 de la introducción, Parte I del presente informe. La formulación de esta regla, norma y pauta, sobre las cuales hubo consenso, se remitió a los mandantes después de la Reunión intermedia para que efectuaran sus observaciones. Se recibieron los siguientes comentarios:

*Alemania:* Es importante que se reconozcan las limitaciones inherentes al control por el Estado rector del puerto. El funcionario autorizado no debería estar obligado a resolver todas las quejas, sino sólo a investigarlas y resolverlas, de ser posible. El Estado rector del puerto no puede hacerse cargo de la responsabilidad del Estado de abanderamiento de los marinos que alegan el incumplimiento de las disposiciones del convenio.

*Argentina:* La solución de la Reunión intermedia constituye un avance considerable con respecto a las que se discutieron anteriormente. Sin embargo, en caso de no resolverse una queja, el Estado rector del puerto en el que el buque haga su próxima escala deberá ser notificado para que continúe la investigación.

*Brasil:* Se apoya el texto. Tiene la finalidad de velar por que la gente de mar cuente con los medios de solucionar situaciones en la que se produce una violación de los derechos, y reconoce las limitaciones inherentes a los sistemas de supervisión aplicados por un Estado rector del puerto que inspecciona un buque extranjero. El funcionario responsable (que tramitará las quejas sobre el incumplimiento de las disposiciones del convenio por parte del Estado rector del puerto) no está obligado a resolver todas las quejas, sino que ha de limitarse a investigarlas y encontrar una solución cuando ello sea posible. Es importante que esta consideración quede reflejada en las disposiciones del convenio pues, en particular cuando están involucrados buques extranjeros, el inspector debe utilizar todos los medios de persuasión posibles, e incluso entonces no siempre es posible resolver la situación de incumplimiento; puesto que no están previstas sanciones inmediatas, el problema deberá remitirse a las autoridades del Estado de abanderamiento o a la OIT. Habida cuenta de que es posible que los marinos esperen que esta medida sirva para resolver el problema con rapidez, se considera realmente necesario incluir la propuesta de clarificación mencionada anteriormente sobre las limitaciones de las medidas inmediatas adoptadas por los inspectores.

*Japón:* La disposición que figura en el párrafo 6, en cuanto a la presentación periódica al Director General de estadísticas e información sobre las quejas resueltas por el Estado rector del puerto no debería incluirse, pues en la Reunión intermedia las opiniones estaban divididas y no obtuvo consenso.

*Nueva Zelanda:* El proyecto de texto parece proporcionar medios adecuados a los Estados rectores del puerto para actuar en caso de que la gente de mar presente quejas.

*Panamá:* La formulación de la pauta parece ser más clara y ofrece más flexibilidad que la norma. Debería considerarse el texto adecuado para la norma.

#### *Nota 37 (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, y complementa la obligación establecida de asegurar, por ejemplo, que se apliquen las disposiciones del convenio relativas a los servicios de contratación y colocación.

2. En los debates que precedieron al presente convenio se hizo hincapié en el importante papel que desempeñan los países proveedores de mano de obra en el ámbito del control de la aplicación en esferas tales como las de las agencias de contratación y colocación y los acuerdos de empleo, y 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 rector 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 le dé una interpretación erróneamente limitada, el convenio se refiere 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, en lugar de complementar lo dispuesto en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (nota 1), esto podría contradecirlo. Sin embargo, las palabras con 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. El *párrafo 3* de la *regla 5.3*, al igual que el *párrafo 5* de la *regla 5.1.1* (*párrafo 5*, de la *nota 35*), establece un vínculo entre el sistema nacional de control de la aplicación y el sistema de supervisión internacional; se exige que los Miembros establezcan un sistema eficaz de inspección y control que garantice el cumplimiento de sus responsabilidades en cuanto al suministro de mano de obra en virtud del convenio, y que envíen información sobre este sistema a la Oficina Internacional del Trabajo, de conformidad con el artículo 22 de la Constitución.

4. En el «proyecto recomendado de convenio» anterior figuraba una disposición según la cual las cláusulas de los acuerdos de empleo de la gente de mar que no se ajustaran al convenio se considerarían nulas y sin efecto, y toda obligación prevista en el convenio que no figurase en dicho acuerdo debería incluirse. No obstante, esta disposición no obtuvo consenso en la Reunión intermedia. Por lo tanto, se ha omitido del presente proyecto de convenio. En sus comentarios acerca de la nueva redacción

adoptada con respecto a cuestiones que no habían quedado resueltas, dos Gobiernos (Brasil y Panamá) confirmaron que estaban de acuerdo con eliminar la antigua disposición. El Gobierno de Argentina dijo que la disposición eliminada podría haber sido muy útil para mejorar la seguridad de la gente de mar, y propuso que se incluyese en la parte no obligatoria del convenio.

*Nota 38 (anexos)*

1. Los anexos del convenio se refieren al sistema de certificación de que trata el Título 5. No fueron revisados; su contenido no se incluyó en el proyecto de convenio de la CTMP, sobre todo debido a que no fueron objeto de suficiente debate, no porque hubiese habido desacuerdo al respecto. En la Reunión intermedia se llegó a un consenso tripartito tanto en relación con el contenido como con el formato.

2. En los *anexos A5-I* y *A5-III* se incluye la lista de los aspectos que se han de inspeccionar. El anexo A5-I contiene aquellos que los Estados de abanderamiento deben someter a inspección antes de expedir un certificado; en el párrafo 1 de la norma A5.1.3 se hace referencia al mismo. El anexo A5-III abarca las materias generales que serán objeto de una inspección pormenorizada cuando, de conformidad con las disposiciones de la norma A5.2.1, un Miembro realice este tipo de inspección en un buque extranjero (control por el Estado rector del puerto). En realidad, ambas listas son idénticas. Si bien en la Reunión intermedia hubo consenso en relación con el contenido de las mismas, se propuso analizar más su redacción. Se opinó que la formulación de cada entrada de la lista se ajustara a la terminología empleada para la misma cuestión en el encabezamiento de la correspondiente regla en el texto del convenio. Sin embargo, con respecto a algunas entradas, un enfoque de este tipo ampliaría más de lo deseado el alcance de la inspección exigida. Por ejemplo, el título de la regla 1.3, «Formación y calificaciones» es más amplio que la entrada de la lista «Calificaciones de la gente de mar».

3. En la Reunión intermedia, la inclusión en las listas de la entrada «Utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado» suscitó cierto grado de debate. Se propuso que las palabras utilizadas fueran más fieles a la formulación adoptada por la CTMP en el párrafo 2 de la norma A1.4, para que reflejaran el carácter de la obligación, esto es, «aprobado, autorizado, certificado» (en el texto, analizado, pero no resuelto en la CTMP, sólo se incluía el término «autorizado»). Se entiende, siguiendo los lineamientos de la regla 1.4 y su norma conexa, que incluir esta entrada en la lista no significa que el armador deberá utilizar servicios privados, sino más bien, que si se recurre a un servicio privado, éste deberá ser aprobado, certificado o regulado de conformidad con el convenio (nota 18). En la regla 1.4 se detallan las importantes obligaciones en materia de regulación y supervisión que tienen los Miembros que recurren a servicios de contratación y colocación privados. En la Reunión se plantearon interrogantes acerca del alcance de la inspección que debe realizar el Estado de abanderamiento en caso de que sus armadores recurran a servicios privados de contratación y colocación extranjeros. En el anexo F del presente informe se transcribe la respuesta que ofreció el Secretario General a la Reunión.

4. Se recibieron los siguientes comentarios sobre el contenido de las dos listas debatido en la Reunión intermedia:

*Brasil:* Las listas ofrecen la posibilidad de recurrir a servicios autorizados de contratación y colocación de gente de mar, lo cual no existe en Brasil (en donde el marino ha de ser contratado directamente y donde no se admite la subcontratación de marinos). Durante la Reunión, se dijo que en la Reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo de febrero de 2006 debía revisarse el lenguaje utilizado en los



listados pertinentes. Consideramos importante que en el texto del nuevo convenio, cada vez que se mencione este tipo de servicio de contratación y colocación, se especifique que ello se refiere sólo a los países en los que existen estos servicios y que la referencia a dichos servicios no debe entenderse como un estímulo para que los establezcan.

*Egipto* (Sindicato General de Trabajadores Marítimos): En los comentarios transmitidos por el Gobierno, el sindicato declara estar de acuerdo con la propuesta para armonizar mejor las listas con los encabezamientos utilizados en el proyecto de convenio.

*Nueva Zelanda*: No se formulan comentarios (excepto, tal vez, que entendemos que las listas constituyen disposiciones mínimas y que otras cuestiones no quedan necesariamente exentas de inspección y aprobación).

*Panamá*: La terminología de los anexos y los encabezamientos de los títulos debería, en la medida de lo posible, ser coherente. En ambas listas debería incluirse una referencia a la seguridad social u otros mecanismos o cobertura empleada por el armador para cumplir con sus obligaciones.

5. De conformidad con el párrafo 9 de la norma A5.1.3, la documentación exigida con arreglo al convenio deberá basarse en el formato correspondiente a los modelos que figuran en el *anexo A5-II*. Estos documentos son:

- a) el certificado de trabajo marítimo;
- b) la declaración de conformidad laboral, adjunta al certificado de trabajo marítimo, y
- c) un certificado provisional de trabajo marítimo.

6. Los modelos fueron preparados por un grupo de trabajo del Grupo Gubernamental en la CTMP, y toman en consideración una propuesta presentada en la Reunión intermedia. La OMI señaló que la inclusión en el certificado de trabajo marítimo de una referencia al número único de identificación de la empresa y el propietario registrado, así como al número de registro del buque en la OMI, podría ser útil para ayudar a identificar a la persona responsable de las operaciones del buque y de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo del buque en virtud del convenio. Sin embargo, la OMI señaló que, de incluirse una referencia, en ella deberían tenerse en cuenta los parámetros de la OMI, es decir, una enmienda al régimen del Convenio SOLAS aplicable a los buques que deben llevar la documentación en virtud de los Códigos IGS y PBIP, y el hecho de que no está previsto que este requisito adquiriera un carácter obligatorio antes de 2009.

7. Por tratarse de una novedad, se ha puesto especial esmero en que el modelo de declaración de conformidad laboral marítima sea totalmente comprensible. En primer lugar, se tendría que leer junto con las disposiciones pertinentes incluidas en el convenio, esto es, el párrafo 10 de la norma A5.1.3 y la pauta B5.1.3 (párrafo 8, *f*) de la nota 35). Por otra parte, en el *anexo B5-I*, al que se hace referencia en el párrafo 5 de la pauta B5.1.3, figura un ejemplo de la clase de información que puede incluirse en una declaración de conformidad laboral marítima. Por tratarse de un simple ejemplo ideado como ayuda para completar la declaración, y no de un modelo a seguir, en este anexo sólo se han incluido los dos primeros aspectos que se habrán de abordar en la declaración.

8. Después de la Reunión intermedia, se recibieron los siguientes comentarios sobre los anexos A5-II y B5-I:

*Alemania:* Las listas deben ir complementadas por material de orientación en cuanto al alcance de la inspección que se ha de realizar, la cual debería formularse consultando el Memorando de Entendimiento de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto.

*Nueva Zelandia:* El contenido del documento tiene que corresponderse con la descripción anterior en relación con el apartado *b)* del párrafo 10 de la norma A5.1.3.

*Panamá:* Ambos formatos nos parecen adecuados.

## Anexo A

---

### Informe sobre la labor del grupo de redacción de la CTMP

1. La Conferencia Técnica Marítima Preparatoria (CTMP) relativa al convenio refundido sobre el trabajo marítimo, que se celebró en septiembre de 2004, nombró un grupo de redacción tripartito para examinar *in extenso* la redacción del proyecto de instrumento adoptado por la CTMP, así como la concordancia entre las versiones inglesa y francesa del texto, con arreglo al mandato de los comités de redacción nombrados en virtud del Reglamento de la Conferencia General<sup>1</sup>. Dicho grupo de redacción se reuniría en el intervalo entre la CTMP y la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, durante la cual se examinaría el proyecto de instrumento.
2. El grupo de redacción estuvo compuesto por: Sr. A. Moussat, Sr. P. Sadler, Sr. D. Roussel (representantes gubernamentales); Sr. D. Lindemann, Sr. G. Suplice, Sra. N. Wiseman (representantes de los armadores); Sr. P. McEwen, Sr. C. Narelli, Sr. J. Whitlow (representantes de la gente de mar). Celebró una primera reunión entre el 22 y el 26 de febrero de 2005 y concluyó su labor en una reunión entre el 28 y el 30 de abril de 2005, inmediatamente después de la Reunión tripartita intermedia sobre el seguimiento de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria. Sus miembros fueron consultados posteriormente por correspondencia sobre algunos puntos que se habían planteado en la reunión anterior.
3. Los principales resultados de la labor del grupo de redacción figuran a continuación. A menos que se indique lo contrario, el texto francés refleja los mismos resultados. Por razones prácticas, las referencias al proyecto de convenio remiten al proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo presentado por la Oficina en el Informe I (1B).

### Observaciones generales

4. La frase «Todo Miembro que ratifique el presente Convenio» aparece por vez primera en el artículo I. Con arreglo a la práctica de la OIT y en la medida de lo posible, en las referencias posteriores a un Miembro ratificante se utilizará simplemente «todo Miembro» o se aludirá a «Miembro» en singular. Cuando la referencia sea a los Miembros de la Organización en general, el texto lo dejará claro y normalmente se utilizará el plural «Miembros».
5. Las referencias cruzadas se han concretado más identificando la parte específica del convenio en la que aparecen.
6. Para los casos en que una regla no tenga una norma o pauta conexas (como en el caso, por ejemplo, de la regla 1.1), el grupo de redacción consideró que el título correspondiente debería ir seguido de las palabras «No contiene disposiciones», como en los convenios de la OMI, a menos que quede claro que la regla de que se trata no debe ir seguida de ninguna norma o pauta (como en el caso de la regla 1.3). Con ello se pretende evitar la impresión de

---

<sup>1</sup> OIT: *Actas* núm. 10, Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, Ginebra, 13-24 de septiembre, pág. 23.

que el texto puede haberse omitido por error y tener presente que las disposiciones pueden haberse añadido posteriormente a través del procedimiento tácito de enmienda.

## Preámbulo

7. En el cuarto párrafo en sentido inverso desde el final del preámbulo, a efectos de coherencia con los artículos I y V, las palabras «aplicación efectiva» se han sustituido por las palabras «una aplicación y un control de la aplicación efectivos».

## Artículo II

8. En el apartado *d*), «certificado de trabajo marítimo» se ha definido como «un documento válido correspondiente al certificado de trabajo marítimo a que se hace referencia en el [Título 5]», mientras que, en el apartado *b*), la «declaración de conformidad laboral marítima» se define simplemente como «la declaración a que se hace referencia en el [Título 5]». El grupo de redacción cuestionó esta incoherencia, que ha figurado en el proyecto de convenio desde que se incluyeron las definiciones por vez primera. En general, la frase «un documento válido correspondiente al» parece redundante, dado que los certificados conformes al convenio deben ser válidos para ser considerados como tales.
9. El párrafo 4 del artículo II empezaba con la frase «El presente Convenio se aplica a todos los buques», seguida de una serie de requisitos y salvedades. Con objeto de evitar una posible incoherencia entre la aplicación a todos los buques y algunas disposiciones sobre alojamiento que figuran en el Título 3, el grupo de redacción insertó las palabras «Salvo que se disponga expresamente otra cosa» al principio del párrafo.
10. En el párrafo 6 del artículo II, se sustituyó «toda exención o exclusión que un Miembro haga» por «toda decisión que un Miembro adopte», dado que los párrafos 3 y 5 de dicho artículo no se refieren, en rigor, a exenciones o exclusiones.

## Artículo IV

11. El grupo de redacción alineó el texto sobre el derecho al que se hace referencia en el párrafo 4 del artículo IV con el texto actual del Título 4, «Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social».

## Artículo V

12. En los párrafos 2 y 5 del artículo V, la frase «todo Miembro deberá ejercer una jurisdicción y un control efectivos» se ha sustituido por la frase «todo Miembro deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y control» a fin de armonizar el texto al máximo con el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.

## Artículos XIV y XV

13. Los cambios realizados por el grupo de redacción a los artículos XIV y XV (relacionados respectivamente con las enmiendas con arreglo a los procedimientos de ratificación expresa y de aceptación tácita) tenían básicamente por objeto que el texto fuese más claro.
14. En el artículo XV, en conformidad con el párrafo 7, que se refiere a «expresiones formales de desacuerdo» formuladas en relación con una enmienda, se ha añadido texto a los párrafos 6, 8 y 11 para dejar claro el carácter formal del término «desacuerdo» utilizado en los mismos.

15. Se plantearon varias cuestiones en relación con el párrafo 12 del artículo XV, que establece que «Después de la entrada en vigor de una enmienda, el Convenio sólo podrá ser ratificado en su forma enmendada». No existe una disposición equivalente en el artículo XIV. De conformidad con el procedimiento de aceptación tácita (con arreglo al artículo XV), deberá transcurrir un período de unos 33 meses entre la aprobación de una enmienda al Código por la Conferencia Internacional del Trabajo y la posible entrada en vigor de la misma. La cuestión de si los Miembros que hayan ratificado el convenio durante dicho período quedarían vinculados por la misma no estaba clara. El grupo de redacción planteó las siguientes preguntas:
- a) ¿Se pretende acaso que todo Miembro que ratifique el convenio tras la adopción de una enmienda al Código con arreglo al artículo XV, pero antes de la entrada en vigor de la enmienda, pueda decidir que su ratificación abarque o no la enmienda?
  - b) ¿Es intencional la incoherencia entre el párrafo 9 del artículo XIV y el párrafo 12 del artículo XV en lo que respecta a esta cuestión? La fecha a partir de la cual el convenio sólo puede ratificarse en su forma enmendada se define en el artículo XIV como la fecha de la adopción de la enmienda por la Conferencia y, en el artículo XV, como la fecha de entrada en vigor de la enmienda (también se observó que el artículo XV (párrafo 9), a diferencia del artículo XIV, permite excepciones a la regla).

Además, habida cuenta de que los procedimientos de enmienda están parcialmente basados en el artículo VIII del Convenio SOLAS, el grupo de redacción se preguntó si era intencional apartarse de la solución prevista por dicho Convenio. El Convenio SOLAS (apartado *c*) del artículo X sobre la entrada en vigor) establece que la fecha válida para las ratificaciones de un convenio posteriores a la adopción de una enmienda — tanto con arreglo al procedimiento tácito como al procedimiento expreso — es la fecha de aceptación tácita de la misma (que, en el caso del convenio refundido sería doce meses (artículo XIV) o seis meses (artículo V) antes de la entrada en vigor de ésta).

16. El párrafo 13 del artículo XV versa sobre la aplicación del principio de «trato no más favorable» al procedimiento de enmienda tácito. Está basado en la disposición correspondiente del Convenio SOLAS. El párrafo ha sido sustituido por una disposición que:
- a) especifica claramente (en el apartado *a*) del párrafo 13) qué significa, en el texto anterior, la expresión «un Miembro que no esté obligado por la enmienda», y
  - b) al igual que el artículo VIII, *d*), ii) del Convenio SOLAS, establece con una frase afirmativa (apartado *b*) del párrafo 13) que los Miembros deberán hacer extensivos los privilegios del presente convenio a los buques de aquellos Estados que hayan ejercido el derecho de exención temporal que establece el párrafo 8, *b*) del artículo XV (en lugar de utilizar una doble negación, que resulta menos clara, como se hizo en la versión anterior).

## Norma A1.1 – Edad mínima

17. En el texto inglés, a efectos de coherencia con el párrafo 1 de la regla 1.1, al principio del párrafo 1 de la norma A1.1, que se refería únicamente a «employment or engagement», se añadió la palabra «work». Esto obligó a cambiar la versión española del párrafo 1 de la regla 1.1 y del párrafo 1 de la norma A1.1.
18. Del mismo modo, en el párrafo 4 se añadieron los términos «engagement or work» después de «employment», lo que entrañó cambios en la traducción. En dicho párrafo, también se suprimió la referencia a «peligrosos» en el contexto de lo que constituye trabajo «peligroso», dado que la cuestión es irrelevante: las disposiciones pertinentes hacen referencia a trabajos que puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad», no a trabajos «peligrosos».

## Norma A1.2 – Certificado médico

19. El párrafo 3 de la norma A1.2 incluye la primera referencia al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado (Convenio de Formación). Se han realizado cambios necesarios al texto partiendo del supuesto de que toda referencia al Convenio de Formación en el convenio refundido se refería a su versión más reciente (incluidas las enmiendas futuras). El grupo de redacción propuso que habría que examinar si las referencias en el convenio a otros instrumentos internacionales deberían abarcar también las futuras enmiendas.

## Norma A1.4 – Contratación y colocación

20. El grupo de redacción preguntó si el párrafo 7 de la norma A1.4 estaba en el lugar adecuado. Dicho párrafo se refiere al deber que tiene todo Miembro que haya ratificado el presente convenio de informar a sus nacionales sobre los problemas que puedan derivarse del enrolamiento en un buque que enarbole el pabellón de un Estado que no lo haya ratificado. El párrafo se ha extraído del artículo 3 del Convenio núm. 147, donde «los problemas que puedan derivarse» previstos tienen un alcance mucho mayor que los relacionados únicamente con la contratación y la colocación. El grupo de redacción consideró que su inserción en la norma 1.4 limitaba el alcance del Convenio núm. 147 y se preguntó si no sería mejor insertar dicho párrafo en la norma A5.3 sobre las responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra.
21. El grupo de redacción preguntó sobre el significado del término «documentos de identidad de la gente de mar», que aparece en el párrafo 2, *a*) de la pauta B1.4.1 como una de las cuestiones que deberían abordar las prácticas operacionales para los servicios de contratación y colocación de la gente de mar. El grupo de redacción se preguntó si, en este contexto, la referencia específica a los documentos de identidad de la gente de mar contemplados en los Convenios núms. 108 y 185 se había introducido de manera intencionada, teniendo presente que se había decidido no incluir en el convenio refundido disposiciones que tratasen esta cuestión. El grupo de redacción observó que la versión francesa del proyecto de convenio utilizaba el término «documents», de mayor alcance que el término «pièces», que aparece en los Convenios núms. 108 y 185.

## Norma A2.2 – Salarios

22. El párrafo 4, *f*) de la pauta B2.2.2 recomienda que los salarios deberían abonarse directamente a la cuenta bancaria que indique la gente de mar, a menos que ésta haya solicitado otra cosa por escrito. La norma actual que figura en la Recomendación núm. 187 se refiere al pago «al marino, o bien en la cuenta bancaria que éste designe» (párrafo 6, *f*)). La referencia al «marino» se omitió en el «primer proyecto», de 2003, del convenio refundido. El grupo de redacción asume que dicha limitación al pago por medio de la cuenta bancaria a menos que el marino indique otra cosa — que corresponde a las condiciones actuales — es intencional.
23. El grupo de redacción consideró que podría resultar útil armonizar las diversas referencias del texto actual a salario, sueldo, paga y remuneración.

## Norma A2.3 – Horas de trabajo y de descanso

24. El grupo de redacción hizo una serie de cambios a la norma A2.3 para adaptar el texto al del Convenio núm. 180, de acuerdo con la preocupación expresada durante la redacción de las distintas versiones de dicha norma. También cambió dos referencias para hacerlas más precisas. A este respecto, y basándose en el texto del Convenio núm. 180, asumió que, al incluir las palabras «estas normas», que aparecen en la primera oración del párrafo 9 de la

norma A2.3, la intención era referirse a los párrafos 5 al 11 de dicha norma y que la frase «Ninguna disposición», al principio del párrafo 13, tenía por objeto referirse a los párrafos 5 y 6 de la misma.

25. La pauta B2.3.1 incluye disposiciones especiales para los jóvenes marinos. El párrafo 4 indica que, en todo caso, los jóvenes marinos no están exentos de cumplir la obligación general que tiene toda la gente de mar de trabajar en cualquier situación de emergencia con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 14 de la norma A2.3 (en la versión del grupo de redacción). El grupo de redacción propuso que, dada su importancia, se tomase en consideración la posibilidad de reflejar el párrafo en la norma.

## Norma A2.4 – Derecho a vacaciones

26. El grupo de redacción preguntó qué significaba exactamente, en el párrafo 1 de la pauta B2.4.1, que «los servicios prestados que no figuren en el contrato de enrolamiento deberían ser contados como períodos de servicio». Era necesario aclarar la cuestión, dado que el convenio refundido ya no se referiría a «contrato de enrolamiento», que ahora quedaba contemplado en el término «acuerdo de empleo de la gente de mar» (véase el párrafo 1, g) del artículo II).
27. En el párrafo 2 de la pauta B2.4.1, se han suprimido las palabras «*por motivos ajenos a la voluntad de la gente de mar interesada, tales como*», dado que son innecesarias en lo que atañe a la enfermedad o lesión, e incorrectas en el caso de la maternidad.
28. La pauta B2.4.4 se refiere a la repatriación en determinadas circunstancias de los jóvenes marinos «al lugar en que fueron contratados originalmente en su país de residencia». Se observó que no se les brindaba la posibilidad de escoger el lugar de repatriación, como se recomienda para la gente de mar en general en los párrafos 6 y 7 de la pauta 2.5.1. El grupo de redacción asumió que esta limitación era intencional, teniendo en cuenta la edad de los marinos a los que se refería.

## Norma A2.5 – Repatriación

29. En el párrafo 4 de la norma A2.5, que se refiere al «derecho del armador a recuperar el costo de la repatriación en virtud de otros acuerdos contractuales», se ha sustituido «otros acuerdos contractuales» por «acuerdos contractuales con terceras partes», con objeto de evitar cualquier posible interpretación en el sentido de que se está haciendo referencia a «otros acuerdos contractuales» con la gente de mar.
30. Con respecto a la pauta B2.5.2, se planteó la duda de cuál era la gente de mar beneficiaria de dichas disposiciones, que se refieren a los marinos «abandonados en puertos extranjeros» o a la gente de mar «desembarcada en un puerto extranjero». El grupo de redacción observó que la Recomendación núm. 107, en cuyo párrafo 2 se basaba la pauta, se refería a los marinos en el territorio del Miembro interesado. Por consiguiente, se preguntó si la disposición no debería aclarar que las responsabilidades en cuestión deberían corresponder a los nacionales y residentes de cada Miembro. El grupo de redacción también preguntó si el término «puerto» — concretamente en el contexto de los marinos que regresan a un puerto en particular — no debería sustituirse por «lugar» dada la utilización que se hace hoy en día del transporte aéreo en este contexto.

## Norma A2.6 – Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio

31. El grupo de redacción se preguntó si el término «naufragio», extraído del Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm. 8), no debería actualizarse con objeto de abarcar también situaciones similares, como la encalladura de un buque.

## Norma A3.1 – Alojamiento e instalaciones de esparcimiento

32. Se observó que en el Título 3, las referencias a «toneladas de arqueo bruto» deberían sustituirse por «arqueo bruto».
33. Al principio del párrafo 2 de la norma A3.1, el grupo de redacción cambió la referencia a «las presentes normas» por «la presente norma» partiendo del supuesto de que la intención de los redactores era referirse a las disposiciones de la propia norma A3.1.
34. De conformidad con la decisión de la CTMP, se ha hecho un cambio en las referencias a «retretes» de la versión inglesa de la norma A3.1 y de las pautas B3.1.7 y B3.1.8 que no afecta a la versión española.
35. La larga yuxtaposición de disposiciones que figuran en los apartados *a)* a *g)* del párrafo 5 de la norma A3.1 en el proyecto de convenio de la CTMP se han reordenado en los párrafos 6 a 16 actuales, renumerando los anteriores párrafos 6 a 9. La tabla que figura a continuación muestra detalladamente dónde se encuentra cada uno de los párrafos del proyecto de convenio de la CTMP:
- |   |  |
|---|--|
| El párrafo 5, <i>a)</i> pasa a ser el párrafo 6, <i>a)</i> .                          | El párrafo 5, <i>r)</i> pasa a ser el párrafo 13.                          |
| El párrafo 5, <i>b)</i> pasa a ser el párrafo 6, <i>e)</i> .                          | El párrafo 5, <i>s)</i> pasa a ser el párrafo 15.                          |
| El párrafo 5, <i>c)</i> pasa a ser los párrafo 6, <i>b)</i> , <i>f)</i> y <i>g)</i> . | El párrafo 5, <i>t)</i> pasa a ser el párrafo 6, <i>h)</i> .               |
| El párrafo 5, <i>d)</i> pasa a ser el párrafo 8.                                      | El párrafo 5, <i>u)</i> pasa a ser el párrafo 11, <i>c)</i> .              |
| El párrafo 5, <i>e)</i> pasa a ser los párrafo 7, <i>a)</i> , <i>d)</i> y <i>b)</i> . | El párrafo 5, <i>v)</i> pasa a ser el párrafo 11, <i>d)</i> .              |
| El párrafo 5, <i>f)</i> pasa a ser el párrafo 16.                                     | El párrafo 5, <i>w)</i> pasa a ser el párrafo 11, <i>e)</i> .              |
| El párrafo 5, <i>g)</i> pasa a ser el párrafo 9, <i>c)</i> .                          | El párrafo 5, <i>x)</i> pasa a ser el párrafo 11, <i>f)</i> .              |
| El párrafo 5, <i>h)</i> pasa a ser el párrafo 9, <i>a)</i> .                          | El párrafo 5, <i>y)</i> pasa a ser el párrafo 7, <i>c)</i> .               |
| El párrafo 5, <i>i)</i> pasa a ser el párrafo 9, <i>d)</i> .                          | El párrafo 5, <i>z)</i> pasa a ser los párrafo 9, <i>f)</i> y <i>g)</i> .  |
| El párrafo 5, <i>j)</i> pasa a ser el párrafo 9, <i>e)</i> .                          | El párrafo 5, <i>aa)</i> pasa a ser el párrafo 9, <i>h)</i> .              |
| El párrafo 5, <i>k)</i> pasa a ser el párrafo 6, <i>c)</i> .                          | El párrafo 5, <i>bb)</i> pasa a ser los párrafo 9, <i>i)</i> y <i>j)</i> . |
| El párrafo 5, <i>l)</i> pasa a ser el párrafo 6, <i>d)</i> .                          | El párrafo 5, <i>cc)</i> pasa a ser el párrafo 9, <i>k)</i> .              |
| El párrafo 5, <i>m)</i> pasa a ser el párrafo 11, <i>a)</i> .                         | El párrafo 5, <i>dd)</i> pasa a ser el párrafo 9, <i>l)</i> .              |
| El párrafo 5, <i>n)</i> pasa a ser el párrafo 11, <i>b)</i> .                         | El párrafo 5, <i>ee)</i> pasa a ser el párrafo 9, <i>m)</i> .              |
| El párrafo 5, <i>o)</i> pasa a ser el párrafo 10, <i>a)</i> .                         | El párrafo 5, <i>ff)</i> pasa a ser el párrafo 9, <i>n)</i> .              |
| El párrafo 5, <i>p)</i> pasa a ser el párrafo 10, <i>b)</i> .                         | El párrafo 5, <i>gg)</i> pasa a ser el párrafo 9, <i>o)</i> .              |
| El párrafo 5, <i>q)</i> pasa a ser el párrafo 14.                                     |  |
36. Se planteó la cuestión de si el título de la pauta B3.1.1, «Diseño y construcción» debería armonizarse con el texto del párrafo 6 de la norma A3.1 (que hace referencia a «requisitos generales en materia de alojamiento») sobre todo, teniendo en cuenta que el término «construcción» podría tener implicaciones en relación con el alcance del párrafo 2 de la regla 3.1.
37. Se ha suprimido la frase «cuando sea necesario» de los párrafos 5, *i)* y *m)* del texto anterior, que ahora figuran en el párrafo 11, *a)* de la norma A3.1. Estas disposiciones tratan sobre las instalaciones separadas para hombres y mujeres. El Comité de Redacción opinó que esta frase era innecesaria en este contexto debido a que, en el momento de construir un buque, no se conoce la proporción de hombres y mujeres que hay entre la gente de mar para poder cumplir con los requisitos de esta norma.
38. Con respecto a la pauta B3.1.2 sobre «ventilación», se partió del supuesto de que el objetivo de la «limpieza y desinfección» que figuran en el párrafo 2, *b)* era impedir o controlar la propagación de enfermedades. Por consiguiente, se añadieron las palabras



«prevent or» al texto inglés, la palabra «control» al texto francés y las palabras «o controlar» al texto español.

### Norma A3.2 – Alimentación y servicio de fonda

39. Por los motivos indicados en los párrafos 17 y 18 de este anexo, el texto del párrafo 7 de la norma A3.2 en relación con la edad mínima para ser contratado como cocinero de un buque fue ajustado para abarcar el empleo y el trabajo además de la contratación.
40. Al principio de la pauta B3.2.1 figuraba una referencia a «cuando existan». Esta frase se ha suprimido partiendo de la base de que también en este caso debería seguirse el enfoque del convenio refundido.

### Norma A4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra

41. En el párrafo 2 de la pauta B4.1.1 se observó que, con respecto a las guías allí mencionadas, sólo se indicaba una de las organizaciones que las publicaron. Para suprimir dicha incoherencia y partiendo del hecho de que los títulos de las publicaciones de que se trata bastan para identificarlas, el grupo de redacción suprimió las palabras «publicados por la Organización Marítima Internacional» en el párrafo 2, así como el texto similar que figura en los párrafos 5 y 6 de la pauta y en el párrafo 1, *a)* de la pauta B4.1.4.
42. En el párrafo 1, *b)* de la pauta B4.1.4 se recomienda que, en el contexto de la asistencia médica, deberán aprovecharse al máximo «los buques pesqueros con médico a bordo». Partiendo de la premisa de que el convenio debería tener en cuenta que hay muchos otros tipos de buques que a menudo cuentan con un médico a bordo, las palabras «los buques pesqueros» se cambiaron por «todos los buques».

### Norma A4.3 – Protección de la salud y la seguridad y prevención de accidentes

43. En el párrafo 3 de la regla 4.3 se hacía referencia a que todo Miembro debería adoptar una legislación «nacional»; el término «nacional» se ha suprimido por resultar superfluo.
44. Al observar las referencias a «los accidentes de trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales» en la norma A4.3 y en muchas disposiciones de índole general de las pautas correspondientes, el grupo de redacción asumió que las pautas tenían por objeto referirse a las tres eventualidades, y no simplemente a los accidentes, a menos que el contexto exigiese lo contrario. Por consiguiente, hizo cambios en las pautas siguientes, considerando que tenían por objeto referirse a «lesiones y enfermedades» y no sólo a «accidentes»: párrafos 1 y 2 de la pauta B4.3.5, párrafos 1 y 2, *b)* de la pauta B4.3.6 y el párrafo 1 de la pauta B4.3.7. Asimismo, con respecto al párrafo 3 de la pauta B4.3.7, el grupo de redacción se preguntó si las orientaciones, que se refieren a la actividad a nivel de empresa, son suficientemente claras.
45. En lo que ahora es el párrafo 2, *c)* de la pauta B4.3.2, el texto «los dormitorios, comedores, instalaciones de esparcimiento, de servicio de fonda y otros alojamientos para la gente de mar» se ha sustituido por «los espacios de alojamiento y las instalaciones de esparcimiento y de fonda» texto que ya aparece en el convenio. En el apartado *c)* del párrafo 3 de la pauta 4.3.3 también se hizo el mismo cambio.
46. Al final del párrafo 2 de la pauta B4.3.11, había una referencia a «las normas apropiadas que hayan establecido las organizaciones internacionales de normalización». El grupo de redacción suprimió «de normalización», puesto que consideraba que no se pretendía limitar la disposición a un tipo determinado de organización internacional.

## Norma A4.4 – Acceso a instalaciones de bienestar en tierra

47. Siguiendo los razonamientos de los párrafos 17 y 18 del presente anexo, se añadieron las palabras «contratada» o «que trabaje» en el párrafo 1 de la norma A4.4.
48. En el párrafo 2 de la pauta B4.4.1 y en el párrafo 2, *b)* de la pauta B4.4.2, se han omitido las palabras «en caso de que existan», siguiendo el razonamiento explicado en el párrafo 40 del presente anexo.
49. En el párrafo 7 de la pauta B4.4.2, las distintas formas de discriminación se han actualizado para abarcar también la discriminación por razón de sexo, convicciones políticas u origen social.
50. Con respecto al párrafo 2 de la pauta B4.4.4, el grupo de redacción preguntó si era apropiado referirse a «impuestos» en la frase «impuestos, tasas y contribuciones especiales», teniendo presente que en el párrafo 1, *b)* de la pauta sólo se hace referencia a «tasas y otras contribuciones especiales provenientes de círculos marítimos»
51. En relación con los párrafos 3 y 4 de la pauta B4.4.5, el grupo de redacción se preguntó si era voluntaria la referencia a «autoridades competentes» en plural, dada la «autoridad competente» única definida en el párrafo 1, *a)* del artículo II.
52. En la pauta B4.4.6 se han suprimido los párrafos 4 y 5 sobre la gente de mar abandonada en puertos extranjeros, dado que las mismas disposiciones, basadas en la misma recomendación internacional, figuran como párrafo 1 de la pauta B2.5.2.

## Norma A4.5 – Seguridad social

53. En el párrafo 7 de la pauta B4.5 sobre seguridad social, las palabras «protección social» se han sustituido por «protección de la seguridad social», en conformidad con el tema objeto de la pauta, y se ha incluido la referencia a los Miembros que ejercen «efectivamente su jurisdicción» en este ámbito (véase párrafo 12 del presente anexo).

## Norma A5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima

54. En los párrafos 1 y 2, *c)* del nuevo texto de la pauta B5.1.2, se hace referencia a la necesidad de que las organizaciones reconocidas aseguren una prestación de servicios «de calidad satisfactoria», en lugar de una «prestación de servicios de calidad», como rezaba el texto anterior.
55. En el párrafo 13 de la norma A5.1.3, la referencia a buques «buques que sólo se dedican a actividades comerciales en el plano nacional» se ha sustituido por «buques que no efectúan viajes internacionales» a efectos de coherencia en la terminología, en particular habida cuenta de la incorporación de una definición de «viaje internacional» en el párrafo 1 de la regla 5.1.3.

## Norma A5.1.4 – Inspección y control de la aplicación

56. En el párrafo 17 de la norma A5.1.4 y en el párrafo 3 de la pauta B5.1.4, se han añadido las palabras «e inclusive de los derechos de la gente de mar» después de «requisitos del presente Convenio» en la línea del texto acordado para el párrafo 7, *c)* de la norma A5.1.4.
57. En el párrafo 8, *b)* y *h)* de la pauta B5.1.4, el término «nacional» en el contexto de la legislación adoptada por un Miembro se ha retirado por la razón que figura en el párrafo 42 de este anexo. Se han hecho cambios similares en el párrafo 5 de la norma A2.1 y, en el

párrafo 2 de la norma A5.1.5. En el párrafo 8 de la pauta B5.1.4 se ha hecho un cambio en la versión inglesa que no afecta a la versión española.

### **Norma A5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo**

58. En el párrafo 1 de la norma A5.1.5, se han añadido las palabras «(e inclusive de los derechos de la gente de mar)» después de «disposiciones contenidas en el presente Convenio» (véase párrafo 56 del presente anexo).

### **Norma A5.2.1 – Inspecciones en los puertos**

59. En los párrafos 1, 2 y 4 de la regla 5.2.1 y en el párrafo 1 de la pauta B5.2.1, se han añadido diversas fórmulas relativas a «los derechos de la gente de mar» después de «los requisitos del presente Convenio» (véase párrafo 56 del presente anexo).

## Anexo B

---

### Listas de ratificaciones de los convenios sobre el trabajo marítimo

Convenios	Número de ratificaciones (hasta el 30 de septiembre de 2005)
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)	46
Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53)	36
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)	18
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)	25
Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69)	37
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)	44
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)	45
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)	64

<b>Convenios</b>	<b>Número de ratificaciones</b> (hasta el 30 de septiembre de 2005)
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)	29
Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134)	29
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)	15
Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)	51
Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976	17
Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163)	15
Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164)	14
Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165)	3
Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166)	12
Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178)	11
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)	17
Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)	4

### **Lista de ratificaciones de los convenios sobre el trabajo marítimo** (hasta el 30 de septiembre de 2005)

<b>Estados Miembros (178)</b>	<b>Total</b>	<b>Ratificaciones de convenios marítimos</b> ( ) = denunciado
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
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
Australia	15	7, 8, (9), 16, 22, 57, 58, 69, 73, 76, 92, 93, 109, 133, 166
Azerbaiyán	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Bahamas	3	(7), 22, 147
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

Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo

Estados Miembros (178)	Total	Ratificaciones de convenios marítimos ( ) = denunciado
Belice	13	(7), 8, 16, 22, 23, 55, 58, 92, 108, 133, 134, 147, P147
Bosnia y Herzegovina	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 109
Brasil	18	(7), 16, 22, 53, (58), (91), 92, 93, 108, 109, 133, 134, 145, 146, 147, 163, 164, 166
Bulgaria	28	(7), 8, (9), 16, 22, 23, 53, 54, 55, 56, (57), (58), 68, 69, 71, 72, 73, 75, 108, 146, 147, P147, 163, 164, 166, 178, 179, 180
Camerún	4	9, 16, 108, 146
Canadá	11	7, 8, 16, 22, 58, 68, 69, 73, 74, 108, 147
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
Corea, República de	2	53, 73
Costa Rica	6	8, 16, 92, 134, 145, 147
Côte d'Ivoire	1	133
Croacia	14	8, 9, 16, 22, 23, 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
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)
Egipto	16	9, 22, 23, 53, 55, 56, 68, 69, 71, 73, 74, 92, 134, 145, 147, 166
Eslovaquia	2	163, 164
Eslovenia	17	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 108, (109), 147, P147, 180
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	10	7, 8, 9, 16, 22, 23, 53, 108, 147, P147
Ex República Yugoslava de Macedonia	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 109
Fiji	3	8, (58), 108
Filipinas	5	23, 53, 93, 165, 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
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

Estados Miembros (178)	Total	Ratificaciones de convenios marítimos ( ) = denunciado
Georgia	1	163
Ghana	10	8, 16, 22, 23, 58, 69, 74, 92, 108, 147
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, 108, 166
Guinea Ecuatorial	2	68, 92
Guyana	3	(7), 68, 69, 73, 74, 91, 92, 108
Honduras	1	108
Hungría	10	(7), 16, 145, 147, P147, 163, 164, 165, 166, 185
India	4	16, 22, 108, 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	2	147, 185
Kenya	4	16, (58), 134, 146
Kirguistán	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Letonia	7	7, 8, 9, 16, 108, 147, P147
Libano	9	8, 9, 58, 71, 73, 74, 109, 133, 147
Liberia	9	22, 23, 53, 55, 58, 92, 108, 133, 147
Libia, Jamahiriya Arabe	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
Malasia – Sabah	1	16
Malasia – Sarawak	2	(7), 16
Malta	11	(7), 8, 16, 22, 53, 73, 74, 108, 147, P147, 180

Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo

Estados Miembros (178)	Total	Ratificaciones de convenios marítimos ( ) = denunciado
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
Moldova, República de	1	108
Myanmar	2	16, 22
Nicaragua	7	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 146
Nigeria	9	8, (9), 16, (58), 133, 134, 178, 179, 185
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
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
Perú	14	8, (9), 22, 23, 53, 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, 73, 147
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
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
Rusia, Federación de	11	16, 23, (58), 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147, 179
San Vicente y las Granadinas	4	7, 16, 108, 180
Santa Lucía	4	7, 8, 16, 108
Serbia y Montenegro	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 109
Seychelles	5	(7), 8, 16, (58), 108
Sierra Leona	5	7, 8, 16, 22, 58
Singapur	4	7, 8, 16, 22
Siria, República Árabe	1	53
Somalia	3	16, 22, 23
Sri Lanka	5	(7), 8, 16, 58, 108
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
Tanzanía, República Unida de	2	16, 134



---

<b>Estados Miembros (178)</b>	<b>Total</b>	<b>Ratificaciones de convenios marítimos ( ) = denunciado</b>
Tanzanía, Tanganyika	1	108
Tanzanía, Zanzibar	2	(7), 58
Tayikistán	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Trinidad y Tabago	2	16, 147
Túnez	9	8, 16, 22, 23, 55, (58), 73, 91, 108
Turquía	13	53, 55, (58), 68, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 146, 164, 166
Ucrania	9	16, 23, (58), 69, 73, 92, 108, 133, 147
Uruguay	13	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 54, (58), 73, 93, 108, 133,134
Venezuela, República Bolivariana de	2	(7), 22
Yemen	2	16, 58

---

## Anexo C

---

### Flotas mercantes del mundo por país de registro, 2004 <sup>1</sup>

Registro <sup>2</sup>	Arqueo bruto	Porcentaje mundial <sup>3</sup>
Alemania	8.246.428	<b>1,30</b>
Antigua y Barbuda	6.914.568	<b>1,09</b>
Arabia Saudita	1.678.474	0,27
Argelia	862.333	0,14
Argentina	436.738	0,07
Australia	1.971.876	0,31
Azerbaiyán	663.777	0,10
Bahamas	35.388.244	<b>5,59</b>
Bahrein	293.565	0,05
Bangladesh	456.029	0,07
Barbados	580.262	0,09
Bélgica	3.973.267	0,63
Belice	1.687.460	0,27
Bolivia	302.971	0,05
Brasil	2.628.338	0,42
<i>Brunei</i>	<i>479.477</i>	<i>0,08</i>
Bulgaria	789.540	0,12
Camboya	1.821.464	0,29
Canadá	2.663.566	0,42
Chile	947.063	0,15
China	20.369.157	<b>3,22</b>
Hong Kong, China	26.085.134	<b>4,12</b>
Taiwán, China	3.556.310	0,56
Chipre	21.283.373	<b>3,36</b>
Comoras	388.519	0,06
Corea, República de	7.826.141	<b>1,24</b>
<i>Corea, República Democrática de</i>	<i>1.122.765</i>	<i>0,18</i>

Registro <sup>2</sup>	Arqueo bruto	Porcentaje mundial <sup>3</sup>
Croacia	1.016.058	0,16
Dinamarca	238.185	0,04
Dinamarca (OIS)	7.284.769	<b>1,15</b>
Dominica	303.866	0,05
Ecuador	264.648	0,04
Egipto	1.143.201	0,18
Emiratos Arabes Unidos	799.243	0,13
España	1.045.804	0,17
España (CSR)	1.823.323	0,29
Estados Unidos	10.744.126	<b>1,70</b>
Estonia	334.920	0,05
Filipinas	5.137.022	0,81
Finlandia	1.428.880	0,23
Francia	1.375.270	0,22
Territorio Antártico Francés	3.524.865	0,56
Georgia	974.325	0,15
Grecia	32.040.682	<b>5,06</b>
Honduras	784.125	0,12
India	7.517.583	<b>1,19</b>
Indonesia	4.072.144	0,64
Irán, República Islámica del	5.324.254	0,84
Irlanda	496.775	0,08
<i>Islas Marshall</i>	<i>22.494.505</i>	<b><i>3,55</i></b>
Israel	739.965	0,12
Italia	10.955.957	<b>1,73</b>
Japón	13.180.189	<b>2,08</b>
Kuwait	2.377.628	0,38
Letonia	294.295	0,05
Liberia	53.898.761	<b>8,51</b>
Lituania	453.410	0,07
Luxemburgo	689.658	0,11
Malasia	6.056.561	0,96
Malta	22.352.570	<b>3,53</b>
Marruecos	522.630	0,08
México	1.007.998	0,16
Mongolia	359.901	0,06

Registro <sup>2</sup>	Arqueo bruto	Porcentaje mundial <sup>3</sup>
Myanmar	444.330	0,07
Nigeria	429.029	0,07
Noruega	3.519.717	0,56
Noruega (NIS)	15.416.521	<b>2,43</b>
Países Bajos	5.622.902	0,89
Antillas Neerlandesas	1.661.631	0,26
Pakistán	300.688	0,05
Panamá	131.451.672	<b>20,76</b>
Perú	226.750	0,04
Portugal	193.174	0,03
Portugal (MAR)	1.143.306	0,18
Qatar	575.300	0,09
Reino Unido	11.122.871	<b>1,76</b>
Bermudas	6.166.162	0,97
Gibraltar	1.142.448	0,18
Isla de Man	7.168.533	<b>1,13</b>
Islas Caimán	2.608.796	0,41
Rumania	426.713	0,07
Rusia, Federación de	8.638.887	<b>1,36</b>
San Vicente y las Granadinas	6.324.289	<b>1,00</b>
Singapur	26.282.777	<b>4,15</b>
República Árabe Siria	446.708	0,07
Suecia	3.666.905	0,58
Suiza	487.462	0,08
Tailandia	2.889.877	0,46
Turquía	4.678.885	0,74
Ucrania	1.144.777	0,18
Vanuatu	1.756.498	0,28
Venezuela	1.010.860	0,16
Viet Nam	1.427.538	0,23
No incluidos		<b>1,34</b>
<b>Total</b>	<b>633.321.120</b>	<b>100,00</b>

<sup>1</sup> Datos basados en información extraída del Lloyd's Register-Fairplay Ltd., *World Fleet Statistics 2004*.

<sup>2</sup> Este cuadro incluye registros cuyo porcentaje del arqueo bruto de la flota mercante del mundo era de 0,04 por ciento o más. Las denominaciones empleadas, conformes a la práctica de las Naciones Unidas, así como el material presentado, no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países o zonas o territorios citados o de sus autoridades, o en relación con la delimitación de sus fronteras. Los países que no son miembros de la OIT figuran en cursiva.

<sup>3</sup> A partir de un 1 por ciento, las cifras aparecen en negrita.

## Anexo D

---

### Opinión del Consejero Jurídico sobre la relación entre las Partes A y B del Código

#### Coexistencia de disposiciones obligatorias y no obligatorias en un convenio

Los representantes gubernamentales de los Países Bajos y Dinamarca, así como de Chipre y Noruega, formularon preguntas al Consejero Jurídico acerca de las distintas consecuencias que tendría para los Miembros ratificantes la coexistencia de disposiciones obligatorias y no obligatorias en el proyecto de convenio refundido.

El Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, de conformidad con su mandato, está elaborando un convenio refundido que constituye un nuevo tipo de instrumento distinto de los adoptados hasta el momento por la Organización Internacional del Trabajo. La refundición de los instrumentos marítimos vigentes busca incluir todos los elementos sustantivos en un instrumento único gracias a un enfoque radicalmente diferente al empleado hasta ahora, según el cual los convenios contienen disposiciones técnicas detalladas, y que vienen a completar o no otros instrumentos, las recomendaciones. En este caso no cabe la perspectiva tradicional basada en la distinción entre un convenio (cuyas disposiciones son obligatorias) y una recomendación (cuyas no disposiciones no son obligatorias).

El futuro instrumento es un convenio abierto a las ratificaciones de los Estados Miembros que prevé de manera expresa la coexistencia de disposiciones obligatorias y no obligatorias (proyecto de artículo VI, párrafo 1). Las disposiciones de la Parte A del Código serán obligatorias, pero no las de la Parte B. Algunos convenios internacionales del trabajo establecen, además de las disposiciones obligatorias, disposiciones de otra naturaleza<sup>1</sup>. La novedad del futuro instrumento reside fundamentalmente en que contiene un gran número de disposiciones no obligatorias. También cabe señalar que otras organizaciones como la OMI han adoptado convenios que contienen disposiciones de ambos tipos sin que ello plantee aparentemente problemas jurídicos para su aplicación.

Los Miembros ratificantes del convenio tendrán que respetar las obligaciones establecidas en los artículos, el Reglamento y la Parte A del Código. Su única obligación en virtud de la Parte B del código consistirá en examinar de buena fe en qué medida darán efecto a esas disposiciones a fin de aplicar los artículos, el Reglamento y la Parte A del Código. Los Miembros tendrán libertad para adoptar medidas diferentes a las de la Parte B del código, siempre y cuando se respeten las obligaciones establecidas en otras partes del código. Se considerará que todo Estado Miembro que decida aplicar las medidas y procedimientos establecidos en la Parte B del código ha cumplido de manera apropiada las disposiciones correspondientes de las partes obligatorias del instrumento. Todo Miembro que decida emplear otras medidas y procedimientos, tendrá que justificar que las medidas adoptadas le permiten realmente aplicar de manera apropiada las disposiciones obligatorias de que se trata, de ser esto necesario en particular en los casos en que el mecanismo de control haya cuestionado la aplicación del convenio por parte de un Miembro.

2 de julio de 2003.

Loïc Picard.

---

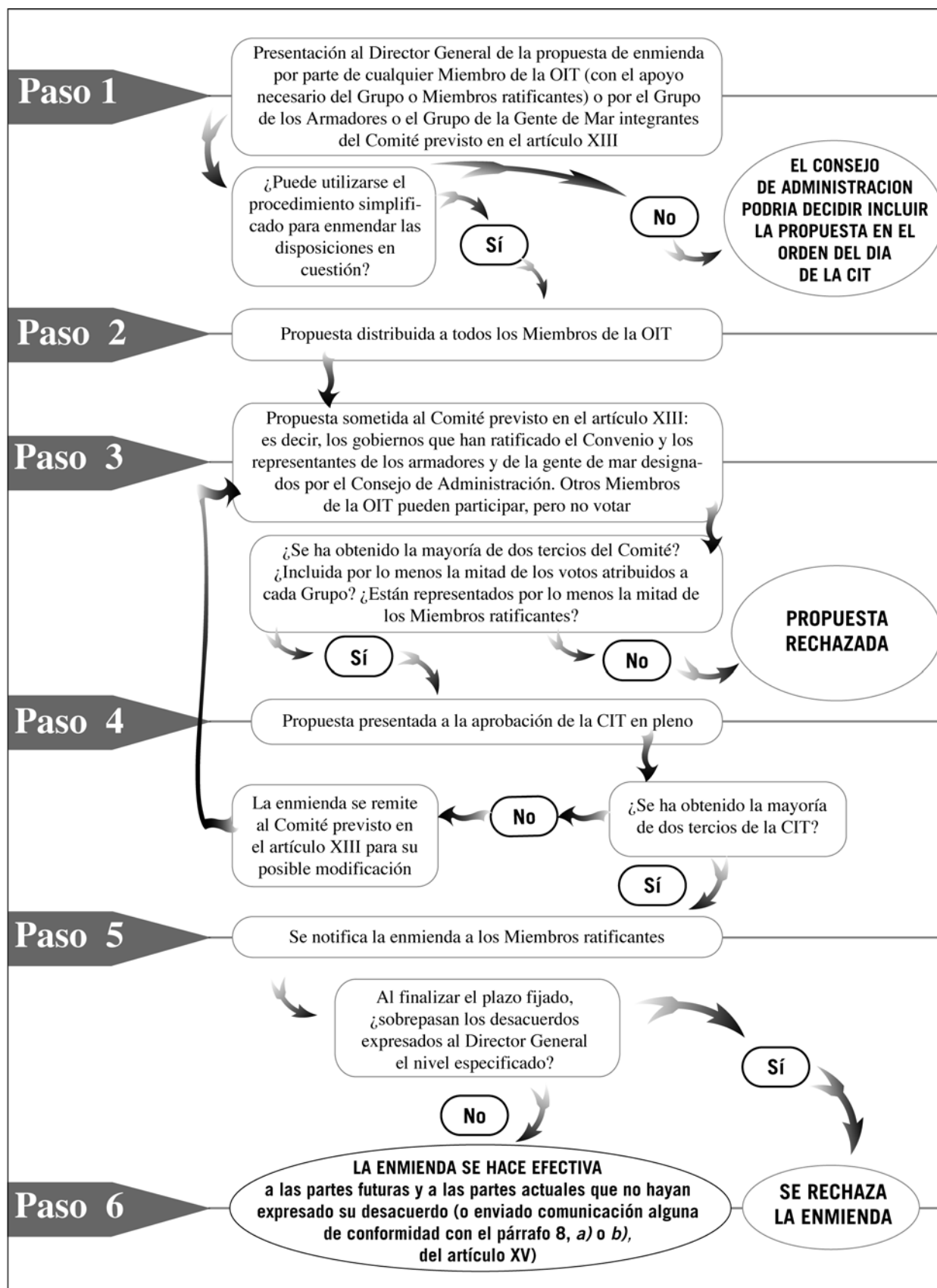
<sup>1</sup> «Véase, por ejemplo, el Convenio sobre los servicios de salud en el trabajo, 1985 (núm. 161), artículo 9, párrafo 1: «los servicios de salud en el trabajo deberían ser multidisciplinarios.»

## **Anexo E**

---

### **Procedimiento simplificado de enmienda estipulado en el artículo XV**

(Véase la página siguiente.)



## Anexo F

---

### **Inclusión de los ámbitos relativos a la contratación y a la colocación en los anexos A5-I y A5-III (véase el párrafo 3 de la nota 38)**

1. El representante gubernamental del Japón ha planteado una cuestión en relación con la inclusión, en las listas de los ámbitos que deben ser objeto de inspección, de una referencia a la utilización de los servicios de contratación y de colocación. ¿Es recomendable incluir este ámbito en la inspección del Estado de abanderamiento, especialmente si se tiene presente que, en la regla (1.4) correspondiente, las obligaciones expresamente asignadas a los Estados de abanderamiento se limitan a reglamentar la situación de sus armadores en relación con los servicios de contratación que estén basados en países no ratificantes (párrafo 3 de la regla 1.4)? En caso de incluirlo, ¿cuál sería el alcance de la responsabilidad de un Miembro en relación con los buques que enarbolan su bandera?
2. Es necesario señalar que las reglas del proyecto de convenio suelen estar expresadas como derechos que, por lo común, son aplicables a toda la gente de mar. En relación con la edad mínima, por ejemplo, los inspectores del Estado de abanderamiento deben garantizar que, en el caso de toda la gente de mar a bordo de buques que enarbolan su bandera, se cumplen los requisitos que establece el convenio de conformidad con la regla 1.1.
3. No obstante, las obligaciones fundamentales relativas a los servicios de contratación y colocación se han redactado de modo que tengan en cuenta sus características especiales. Mientras que la obligación que figura en el párrafo 1 de la regla 1.4 es de tipo general, las obligaciones que aparecen en los párrafos 2 y 3 están vinculadas al lugar en que estén basados los servicios de contratación y de colocación. A este respecto, existen tres situaciones posibles que hay que tomar en consideración:
  - A. Armadores que utilicen servicios privados de contratación y de colocación basados en el propio territorio del Miembro.
  - B. Armadores que utilicen servicios de contratación y colocación en el territorio de Miembros que hayan ratificado el presente convenio.
  - C. Armadores que utilicen servicios de contratación y de colocación basados en países que no hayan ratificado el presente convenio.
4. La situación A queda recogida en el párrafo 2 de la regla 1.4: «Los servicios de contratación y de colocación de gente de mar que operen en el territorio de un Miembro deberán estar en conformidad con las normas establecidas en el Código». Se trata de una obligación que cada Miembro tiene como tal, independientemente de la competencia con que esté actuando. Si, por consiguiente, los servicios de contratación y de colocación se incluyesen en la lista de ámbitos que deberán ser objeto de inspección, la obligación sería pertinente en el contexto de las inspecciones que llevase a cabo el Miembro en calidad de Estado de abanderamiento, que, por supuesto, podría recurrir a las inspecciones de los servicios de contratación y de colocación ya efectuadas por él mismo.
5. La situación C queda recogida en el párrafo 3 de la regla 1.4: «Por lo que se refiere a la gente de mar que trabaja en buques que enarbolan su bandera, todo Miembro deberá exigir



que los armadores que recurran a servicios de contratación y colocación de gente de mar que estén basados en países o territorios en los que no se aplique el presente Convenio, se aseguren de que esos servicios estén en conformidad con los requisitos establecidos en el Código.» Las obligaciones del Miembro como Estado de abanderamiento estarían relacionadas básicamente con asegurar que sus armadores dispongan de un sistema adecuado para comprobar que los servicios de contratación y de colocación cumplen los requisitos que establece el Código. Este punto se aclara en el párrafo 8 de la norma A1.4.

6. La situación B queda cubierta implícitamente por el hecho de que la obligación que figura en el párrafo 3 está limitada a los países que no hayan ratificado el convenio. Por consiguiente, no se esperaría que el Estado de abanderamiento llevase a cabo ninguna otra inspección en esa situación más allá de verificar que los servicios de contratación y de colocación que ha utilizado el armador estén basados en un Miembro que haya ratificado el convenio. Está claro que, si hubiesen recibido indicaciones claras en el sentido de que no se estaban respetando los derechos fundamentales que figuran en el párrafo 1 de la regla en relación con la gente de mar en un buque que enarbole su bandera, entonces quizás deberían investigar más detenidamente la situación.