

# NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO TRIPARTITO DEL MEN

(16-20 DE SEPTIEMBRE DE 2024)

---

## Documento general: Información básica para el examen de los instrumentos sobre el trabajo portuario

- Este documento general contiene información básica para el examen de los instrumentos sobre el trabajo portuario y los trabajadores portuarios en la novena reunión del Grupo de Trabajo tripartito del MEN, que se celebrará en septiembre de 2024.

*9 de agosto de 2024*

# 1. Enfoque normativo en relación con el trabajo portuario

## Normas internacionales del trabajo<sup>1</sup>

A lo largo de su historia, la OIT ha examinado periódicamente la situación especial de los trabajadores portuarios y del trabajo portuario y ha adoptado diversos convenios y recomendaciones al respecto. Además, muchos otros instrumentos de la OIT, especialmente los relativos al trabajo en empresas industriales (incluidos los puertos), se aplican a los trabajadores portuarios del mismo modo que a los demás trabajadores.

La Conferencia Internacional del Trabajo examinó las cuestiones relativas a los trabajadores portuarios en 1929, y de nuevo en 1932, cuando se adoptaron instrumentos sobre la prevención de accidentes de los trabajadores que se dedican a la carga y descarga de buques: el Convenio sobre la indicación del peso en los fardos transportados por barco, 1929 (núm. 27), el Convenio sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes, 1929 (núm. 28),<sup>2</sup> el Convenio sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes (revisado), 1932 (núm. 32), y la Recomendación sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes (reciprocidad), 1932 (núm. 40).

En los años 1970, se alcanzó un acuerdo tripartito respecto a que las repercusiones sociales de los cambios en los métodos de manipulación de cargas en los puertos, la regularización del empleo y de los ingresos, las relaciones laborales, la mejora de la eficacia del trabajo y de las condiciones de trabajo y de vida de los trabajadores portuarios debían abordarse mediante la elaboración de normas. Como resultado de ello, se adoptaron el Convenio sobre el trabajo portuario, 1973 (núm. 137) y la Recomendación sobre el trabajo portuario, 1973 (núm. 145).

En 1979, se revisaron el Convenio núm. 32 y la Recomendación núm. 40 mediante la adopción del Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 (núm. 152) y de la Recomendación sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 (núm. 160), que siguen siendo los instrumentos más actualizados sobre este tema.

## Ratificación de las normas internacionales del trabajo sobre el trabajo portuario

En el cuadro siguiente se ilustran las ratificaciones de los instrumentos pertinentes sobre el trabajo portuario.

| RATIFICACIÓN: SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (TRABAJO PORTUARIO) |                           |                       |
|-------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------|
| Convenio                                                          | Ratificaciones efectivas: | Información adicional |

<sup>1</sup> OIT: [Estudio General sobre el trabajo portuario](#), 2002, Informe III (Parte 1B), párrs. 2-8.  
<sup>2</sup> El Convenio núm. 28 se retiró por decisión de la 106.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2017).

|                                        |                                                                        |                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Convenio núm. 27</b>                | <b>65 ratificaciones efectivas<sup>3</sup></b><br><b>(0 denuncias)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Indicación del peso en los fardos transportados por barco</b></li> <li>• <b>Pendiente de revisión</b></li> <li>• <b>Incluido en el examen de 2024 del GTT del MEN</b></li> </ul> |
| <b>Convenio núm. 32</b>                | <b>32 ratificaciones efectivas</b><br><b>(14 denuncias)</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Protección de los cargadores de muelle contra los accidentes</b></li> <li>• <b>Superado</b></li> <li>• <b>Incluido en el examen de 2024 del GTT del MEN</b></li> </ul>           |
| Convenio núm. 152                      | 27 ratificaciones efectivas<br>(0 denuncias)                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguridad e higiene (trabajos portuarios)</li> <li>• Actualizado</li> <li>• No está incluido en el programa de trabajo inicial del GTT del MEN</li> </ul>                           |
| <b>RATIFICACIÓN: TRABAJO PORTUARIO</b> |                                                                        |                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Convenio</b>                        | <b>Ratificaciones efectivas:</b>                                       | <b>Información adicional</b>                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Convenio núm. 137</b>               | <b>24 ratificaciones efectivas</b><br><b>(1 denuncia)</b>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Trabajo portuario</b></li> <li>• <b>Situación provisional</b></li> <li>• <b>Incluido en el examen de 2024 del GTT del MEN</b></li> </ul>                                         |

## 2. Contexto general

Los puertos son facilitadores esenciales del comercio mundial, ya que manejan el 80 por ciento del volumen del comercio mundial.<sup>4</sup> Son activos estratégicos que enlazan las cadenas de valor mundiales y sustentan la interconexión económica global.<sup>5</sup> Según las estimaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), solo en el transporte marítimo de contenedores, en 2022, más de 900 puertos de todo el mundo prestaban servicio a las redes mundiales de transporte marítimo de línea.<sup>6</sup>

A lo largo de los años, los puertos se han convertido en algo más que centros de manipulación de cargas y han pasado a ser centros complejos y multifuncionales que ofrecen una amplia gama de servicios para las cargas y los usuarios.<sup>7</sup> Los puertos y su gestión pueden influir en el crecimiento económico, la respuesta a las crisis, la protección del medio ambiente y la igualdad de género, demostrando así su papel integral en el desarrollo sostenible.<sup>8</sup> La pandemia y los

<sup>3</sup> Sudáfrica no figura en la lista de Estados Miembros con ratificaciones efectivas porque, a pesar de haber ratificado el Convenio núm. 27 en febrero de 1933, este no está en vigor en el país. En la declaración certificada relativa al registro del Convenio núm. 27, presentada a las Naciones Unidas en 1949, se señala que la ratificación no será efectiva para la Unión Sudafricana hasta que se hayan registrado las ratificaciones incondicionales de Gran Bretaña, Alemania, Francia e Italia. El Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte no ha ratificado el Convenio.

<sup>4</sup> UNCTAD: Policy Brief, [Emerging strategies for ports during the pandemic](#), febrero de 2022, pág.3.

<sup>5</sup> UNCTAD: [Global Port Infrastructure Sufficiency Index: Results of the pilot phase](#), 2023, pág. 7.

<sup>6</sup> UNCTAD: [Global Port Infrastructure Sufficiency Index: Results of the pilot phase](#), 2023, pág. 7.

<sup>7</sup> UNCTAD: [Global Port Infrastructure Sufficiency Index: Results of the pilot phase](#), 2023, pág. 7.

<sup>8</sup> UNCTAD: [Why ports are at the heart of sustainable development](#), 2022.

consiguientes desórdenes sociopolíticos provocaron trastornos logísticos, retrasos y congestiones portuarias que afectaron a las economías de los países abastecidos por los puertos, en particular de los países menos desarrollados y los pequeños Estados insulares en desarrollo.<sup>9</sup>

Los puertos son una importante fuente de empleo local, sin embargo, la participación de las mujeres en la industria portuaria sigue siendo baja, con cambios mínimos de un año a otro.<sup>10</sup> Datos de la UNCTAD procedentes de más de 50 puertos de África, Asia, Europa y América Latina muestran que, en 2021, las mujeres solo ocupaban el 18 por ciento de los puestos de trabajo oficiales en los puertos.<sup>11</sup> En todo el sector, las tasas de participación han aumentado, como mucho, en pequeños puntos porcentuales entre 2017 y 2022.<sup>12</sup> La media mundial de mujeres dedicadas a la manipulación de cargas y a las operaciones portuarias es de solo el 6 por ciento, frente al 42 por ciento en puestos directivos y administrativos.<sup>13</sup> Sin embargo, hay casos de puertos en los que los índices de participación son considerablemente más elevados; en los puertos europeos, la media regional más alta fue del 26 por ciento.<sup>14</sup>

### 3. Examen por el GTT del MEN

En su novena reunión, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN realizará un examen sustantivo de los instrumentos relativos al trabajo portuario y a los trabajadores portuarios.

#### Examen en reuniones anteriores

En su segunda reunión, que se celebró en octubre de 2016, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN debatió las medidas de seguimiento a adoptar en relación con 63 instrumentos que el Grupo de Trabajo Cartier consideró que se habían superado, incluidos los instrumentos relativos a los trabajadores portuarios. Durante esa reunión, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN examinó el seguimiento a dar a dos instrumentos superados sobre los trabajadores portuarios, concretamente sobre la seguridad y la salud en el trabajo (trabajo portuario): el Convenio núm. 32 y la Recomendación núm. 40.

Al aprobar las recomendaciones de la segunda reunión del Grupo de Trabajo tripartito del MEN, el Consejo de Administración decidió que el Grupo de Trabajo tripartito del MEN realizaría un seguimiento de esos instrumentos en reuniones posteriores.<sup>15</sup> El Consejo de Administración también invitó a la Oficina a realizar el seguimiento con los Gobiernos y los interlocutores sociales de los Estados Miembros vinculados por el Convenio núm. 32, alentándolos que ratifiquen el instrumento actualizado conexo, a saber, el Convenio núm. 152.

---

<sup>9</sup> UNCTAD: [Why ports are at the heart of sustainable development](#), 2022.

<sup>10</sup> UNCTAD: [Why ports are at the heart of sustainable development](#), 2022, y UNCTAD, [Review of Maritime Transport](#), 2023, pág. 106.

<sup>11</sup> UNCTAD: [Why ports are at the heart of sustainable development](#), 2022.

<sup>12</sup> UNCTAD: [Review of Maritime Transport](#), 2023, pág. 106.

<sup>13</sup> UNCTAD: [Why ports are at the heart of sustainable development](#), 2022.

<sup>14</sup> UNCTAD: [Why ports are at the heart of sustainable development](#), 2022.

<sup>15</sup> Consejo de Administración, [Decisión sobre el segundo punto del orden del día: Iniciativa relativa a las normas](#), noviembre de 2016.

## Cuestiones a examinar

En su novena reunión, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN examinará dos Convenios y una Recomendación sobre el trabajo portuario. También examinará el seguimiento a dar a otros dos instrumentos superados que entran dentro de este ámbito temático, que examinó por primera vez en su reunión de octubre de 2016. Esto implicará examinar: la clasificación de los Convenios núms. 27 y 137 y de la Recomendación núm. 145; el seguimiento a dar al Convenio núm. 32 y a la Recomendación núm. 40 que han sido superados, y las medidas apropiadas de seguimiento que deben adoptarse.

En el marco de la misión que se establece en el párrafo 9, b) de su mandato, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN tal vez estime oportuno considerar si existen lagunas de cobertura en relación con los instrumentos sobre el trabajo portuario y los trabajadores portuarios en su conjunto, y realizar las correspondientes recomendaciones al Consejo de Administración.