

NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO TRIPARTITO DEL MEN

(16-20 DE SEPTIEMBRE DE 2024)

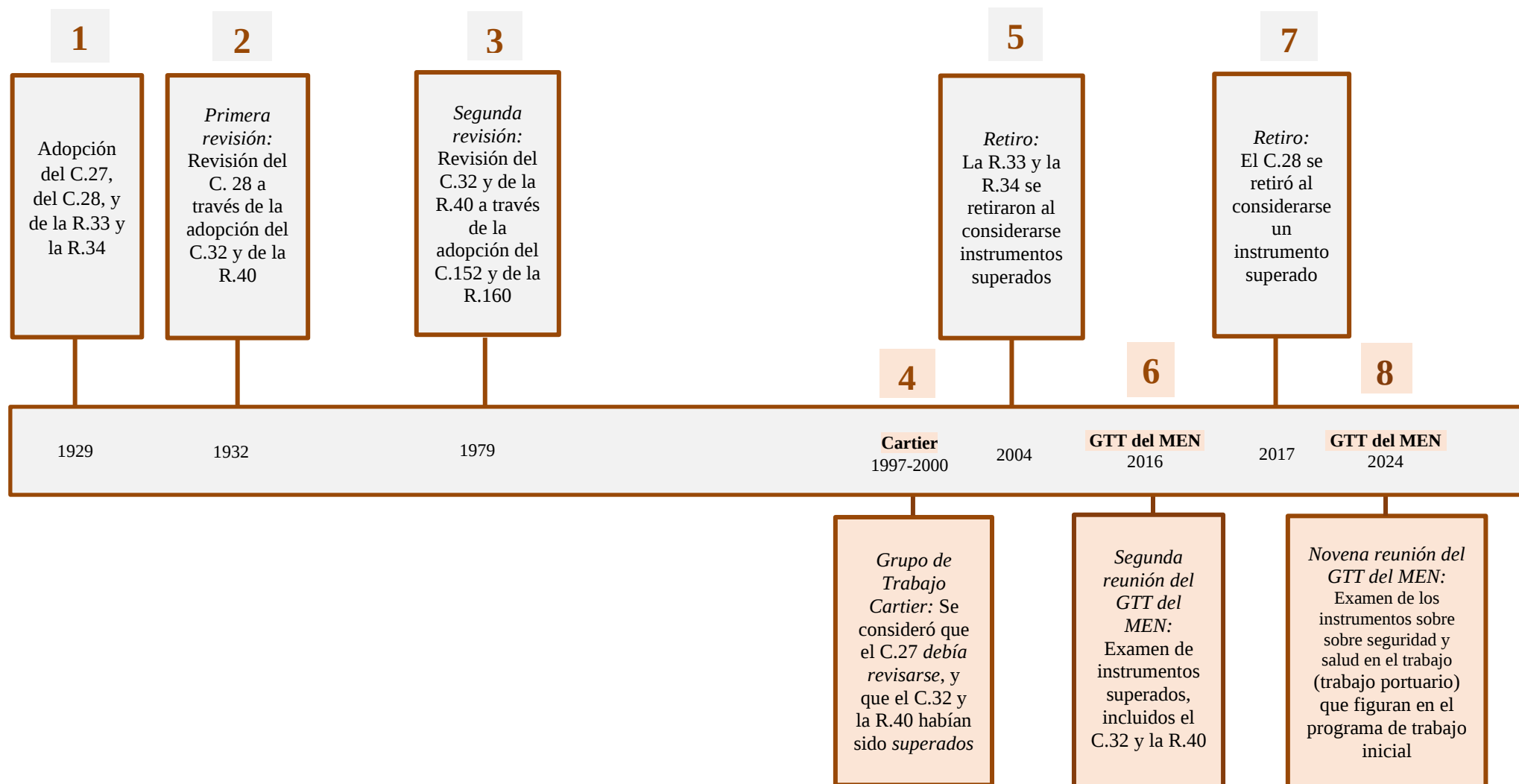
EXAMEN DE LOS INSTRUMENTOS SOBRE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

Nota técnica 2.1: Instrumentos sobre seguridad y salud en el trabajo (trabajo portuario)

- En el programa de trabajo inicial figuran tres instrumentos sobre seguridad y salud en el trabajo (trabajo portuario):
 - **Convenio sobre la indicación del peso en los fardos transportados por barco, 1929 (núm. 27)**
 - **Convenio sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes (revisado), 1932 (núm. 32)**
 - **Recomendación sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes (reciprocidad), 1932 (núm. 40)**
- *Estatus actual de los instrumentos:* Todos estos instrumentos fueron examinados por el Grupo de Trabajo Cartier, tras lo cual el Convenio núm. 27 fue clasificado como instrumento pendiente de revisión, y se consideró que el Convenio núm. 32 y la Recomendación núm. 40 habían sido superados.
- *Medidas que podrían considerarse:* Clasificar el Convenio núm. 27; identificar posibles lagunas de cobertura, y medidas de seguimiento asociadas.

9 de agosto de 2024

Normativa de la OIT sobre seguridad y salud en el trabajo (trabajo portuario): Cronología de los acontecimientos



Enfoque normativo de la OIT sobre seguridad y salud en el trabajo (trabajo portuario)

Un aspecto importante de la regulación del trabajo portuario a través de normas internacionales del trabajo concierne a la seguridad y la salud de los trabajadores portuarios.

En 1928, la Conferencia Internacional del Trabajo tomó nota de la emergencia del movimiento “seguridad ante todo” para la prevención de los accidentes del trabajo, reconociendo que la prevención de accidentes es una parte esencial de la organización del trabajo, así como un interés y un empeño común de empleadores y trabajadores.¹

En los debates relativos a la seguridad del trabajo portuario se trató la necesidad de proteger de los accidentes a los trabajadores que cargan y descargan los buques, y de hacer obligatorio que el peso de los bultos pesados transportados por barco, por encima de un determinado límite, se indique en el bulto.² En 1929, se adoptaron el Convenio sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes, 1929 (núm. 28), la Recomendación sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes (reciprocidad), 1929 (núm. 33), la Recomendación sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes (consulta a las organizaciones), 1929 (núm. 34), y el **Convenio sobre la indicación del peso en los fardos transportados por barco, 1929 (núm. 27)**. Posteriormente, el Convenio núm. 28 se revisó a través de la adopción del **Convenio sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes (revisado), 1932 (núm. 32)**, acompañado de la **Recomendación sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes (reciprocidad), 1932 (núm. 40)**.

Cuarenta años después, los instrumentos relativos a la protección de los trabajadores portuarios contra los accidentes fueron revisados de nuevo por el Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 (núm. 152) y la Recomendación sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 (núm. 160).

Desde 1987, la Comisión de Expertos ha tomado nota de la evolución de los métodos modernos de manipulación de cargas, concluyendo en 1991 que era conveniente revisar el Convenio núm. 27.³ La evolución de la situación, sobre todo en relación con el uso de contenedores, ha llevado a los Estados Miembros a ratificar ampliamente otros tratados internacionales sobre la materia.⁴

Medidas tomadas por la OIT desde la adopción de los instrumentos

¹ Conferencia Internacional del Trabajo, [Segundo punto del orden del día: Prevención de los accidentes del trabajo \(en inglés y francés\)](#), 11.ª reunión, 1928, págs. 669 y 680-681.

² CIT, [Segundo punto del orden del día: Prevención de los accidentes del trabajo](#), pág. 683.

³ CIT, Informe de la CEACR: Tercer punto del orden del día, [Informe III \(Parte 1A\)](#), 2008, pág. 746.

⁴ Organización Marítima Internacional: [Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 \(Convenio SOLAS\)](#), 1974, capítulo VI, regla 2 (entró en vigor en 2016), y [Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores](#), 1972.

1. 1929: La CIT adoptó los Convenios núms. 27 y 28 y las Recomendaciones núms. 33 y 34

El Convenio núm. 27 se ocupa de la indicación del peso en los grandes fardos transportados por barco. Establece que todo fardo u objeto cuyo peso bruto sea de mil kilogramos (una tonelada métrica) o más deberá tener marcado su peso en la superficie exterior en forma clara y duradera antes de ser embarcado.

El Convenio núm. 28 y las Recomendaciones núms. 33 y 34, que preveían la protección contra los accidentes de los trabajadores empleados en la carga o descarga de buques, fueron retirados por la Conferencia.⁵

Véanse: [Convenio núm. 27](#); [Convenio núm. 28](#); [Recomendación núm. 33](#) y [Recomendación núm. 34](#)

2. 1932: La CIT adoptó el Convenio núm. 32 y la Recomendación núm. 40

El Convenio núm. 32 revisó el Convenio núm. 28, que se consideraba excesivamente detallado y, por consiguiente, difícil de ratificar. Su objetivo es proporcionar protección contra los accidentes a los trabajadores empleados en la carga y descarga de buques. La Recomendación núm. 40 proporciona directrices para “activar la reciprocidad” con arreglo a lo dispuesto en el Convenio núm. 32. Los acuerdos de reciprocidad previstos en el artículo 18 y en la Recomendación núm. 40 no se materializaron.

Véanse: [Convenio núm. 32](#) y [Recomendación núm. 40](#)

3. 1979: La CIT adoptó el Convenio núm. 152 y la Recomendación núm. 160, que revisaron el Convenio núm. 32 y la Recomendación núm. 40

El Convenio núm. 152 y la Recomendación núm. 160 revisaron el Convenio núm. 32 y la Recomendación núm. 40. Se trata de los instrumentos más actualizados en materia de seguridad y salud de los trabajadores portuarios.

El Convenio núm. 152 es menos detallado y más flexible que el Convenio núm. 32 y los acuerdos de reciprocidad han dejado de ser prioritarios. La Recomendación núm. 160 complementa expresamente el Convenio núm. 152 y no revisa formalmente la Recomendación núm. 40.

Véanse: [Convenio núm. 152](#) y [Recomendación núm. 160](#)

4. 1997-2000: El Consejo de Administración determinó que el Convenio núm. 27 necesitaba ser revisado y que el Convenio núm. 32 y la Recomendación núm. 40 se habían superado

⁵ Las Recomendaciones núms. 33 y 34 fueron retiradas por la CIT en 2004, y el Convenio núm. 28 se retiró en 2017.

En 1997, en seguimiento de las recomendaciones del Grupo de Trabajo Cartier, el Consejo de Administración decidió que el Convenio núm. 32 había sido superado. Invitó a los Estados Miembros que habían ratificado el Convenio núm. 32 a ratificar el Convenio núm. 152, lo que conllevaría la denuncia automática del Convenio núm. 32. El Convenio núm. 32 era una revisión temprana del Convenio núm. 28 y ambos Convenios habían sido revisados, a su vez, por el Convenio núm. 152. Aunque el Consejo de Administración había decidido promover la ratificación del Convenio núm. 152, ya que contiene las disposiciones más actualizadas en la materia, también solicitó información adicional a los Estados Miembros habida cuenta de su bajo índice de ratificación.

En 1998, en seguimiento de las recomendaciones del Grupo de Trabajo Cartier, el Consejo de Administración decidió que el Convenio núm. 27 debía ser revisado. El Grupo de Trabajo Cartier había tomado nota de la utilización cada vez más frecuente de técnicas modernas de transporte en contenedores desde la adopción del Convenio núm. 27 y de la creciente importancia de la manipulación segura de contenedores como tema que necesitaba ser regulado. Una amplia mayoría de Estados Miembros se mostró a favor de revisar el Convenio para adaptarlo a los cambios en los métodos de transporte, entre otras cosas ampliando su ámbito de aplicación para incluir el tráfico de contenedores, modificando el límite de peso de 1.000 kg y adoptando un enfoque moderno de evaluación de riesgos.

En 2000, el Consejo de Administración decidió que la Recomendación núm. 40 había sido superada, ya que había sido sustituida *de facto* por el Convenio núm. 152. Decidió aplazar la propuesta de retirada hasta que se volviera a examinar la situación en una fecha posterior, ya que complementaba el Convenio núm. 32, que seguía en vigor para varios Estados Miembros.

Véanse: [GB.268/LILS/WP/PRS/1](#) partes VIII.9 y 10 (documento de referencia de la Oficina para el Grupo de Trabajo, marzo de 1997); [GB.268/LILS/5 \(Rev.1\)](#), partes VIII.9 y 10 (discusión por el Grupo de Trabajo, marzo de 1997); [GB.268/8/2](#), párr. 17 (discusión por la Comisión LILS, marzo de 1997); [GB.271/LILS/WP/PRS/2](#) (seguimiento de las consultas para el Grupo de Trabajo, marzo de 1998); [GB.271/LILS/5 \(Rev.1\)](#), párr. 40 (discusión por el Grupo de Trabajo, marzo de 1998); [GB.271/11/2](#), párr. 15 (discusión por la Comisión LILS, marzo de 1998); [GB.279/LILS/WP/PRS/4](#), págs. 11-12 (documento de referencia de la Oficina para el Grupo de Trabajo, noviembre de 2000); [GB.279/LILS/3](#), párr. 67 (discusión por la Comisión LILS, noviembre de 2000); [GB.279/11/2](#), párr. 13 (decisión del Consejo de Administración, noviembre de 2000); [GB.283/LILS/WP/PRS/1/2](#) (documento de referencia de la Oficina para el Grupo de Trabajo sobre el seguimiento de las recomendaciones del Grupo de Trabajo, marzo de 2002)

5. 2016: El GTT del MEN examinó el Convenio núm. 32 y la Recomendación núm. 40, que habían sido superados

En su segunda reunión, celebrada en octubre de 2016, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN recomendó que la Oficina empezara el proceso de seguimiento con los Estados Miembros vinculados por el Convenio núm. 32 alentándolos a ratificar el Convenio núm. 152, como el instrumento más actualizado en este ámbito, y recabando información de esos Estados Miembros a fin de comprender mejor sus motivos para no ratificar el Convenio núm. 152,

teniendo en cuenta los resultados de la reunión tripartita de expertos que se celebraría en noviembre de 2016 en relación con el repertorio de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en los puertos.⁶ El Grupo de Trabajo tripartito del MEN también recomendó que, basándose en el informe de la Oficina sobre la información obtenida a través de ese seguimiento, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN realizara un examen completo de la situación en relación con el Convenio núm. 32 y la Recomendación núm. 40 durante su examen de otros instrumentos relativos a los trabajadores portuarios y decidiera, en ese momento, si recomendaba o no derogarlos o retirarlos, según correspondiera.

Al aprobar las recomendaciones del Grupo de Trabajo tripartito del MEN, en su 328.^a reunión, el Consejo de Administración tomó nota de que ese Grupo de Trabajo haría un seguimiento en una reunión ulterior sobre el Convenio núm. 32 y la Recomendación núm. 40 que habían sido superados.

Véanse: [GB.328/LILS/2/1\(Rev.\)](#), párr. 28 (*Informe de la segunda reunión del GTT del MEN, octubre de 2017*); [GB.328/PV](#), párr. 581, d) (*Actas de la 328.^a reunión*)

Análisis del Convenio núm. 27

En el cuadro siguiente figura un análisis de las disposiciones sustantivas del Convenio núm. 27 que está pendiente de revisión. En este análisis se menciona el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), en particular la regla 2 del capítulo VI (2016),⁷ “Información sobre la carga”. La Comisión de Expertos ha reconocido que el Convenio SOLAS es el tratado internacional más actualizado sobre la materia.⁸

En comparación con los instrumentos más recientes, que utilizan un lenguaje neutro en cuanto al género en inglés, el Convenio núm. 27 utiliza un lenguaje de género anticuado al asumir que el Director General de la OIT es un hombre (artículo 4).⁹

ANÁLISIS DE LA DISPOSICIÓN SUSTANTIVA DEL CONVENIO NÚM. 27	
Art. 1	Objetivo: Detallar el requisito y el procedimiento por los cuales todo fardo u objeto cuyo peso bruto sea de mil kilogramos (una tonelada métrica) o más, consignado dentro de los límites del territorio de un Miembro que ratifique el presente Convenio y que haya de ser transportado por mar o vía navegable interior, deberá tener marcado su peso en su superficie exterior en forma clara y duradera antes de cargarse. En casos excepcionales se podrá autorizar la

⁶ OIT, Repertorio de recomendaciones prácticas: [Seguridad y salud en los puertos](#), revisado en 2016, publicado en 2018.

⁷ OMI: [Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 \(Convenio SOLAS\)](#), 1974, capítulo VI, regla 2 (entró en vigor en 2016).

⁸ Véanse: *Ucrania*, [solicitud directa](#), adoptada en 2021, y *Angola*, [solicitud directa](#), adoptada en 2019.

⁹ Véase CIT, [Resolución relativa a la igualdad de género y el uso del lenguaje en los documentos jurídicos de la OIT](#), págs. 21 y 22. La Conferencia resolvió que “la igualdad de género debería quedar reflejada mediante el uso de un lenguaje apropiado en los textos jurídicos oficiales de la Organización [...]” y “que, de conformidad con las reglas de interpretación aplicables, el empleo en la Constitución de la OIT y en otros textos jurídicos de la Organización de uno de los dos géneros incluye en su significado una referencia al otro género a menos que el contexto requiera proceder de otra manera.”

	indicación del peso aproximado. La obligación de velar por la observancia de esta disposición solo incumbirá al Gobierno del país desde donde se expida el fardo y no a los Gobiernos de los países que pueda atravesar para llegar a su destino; sin embargo, incumbirá a las legislaciones nacionales decidir si la obligación de indicar el peso debe corresponder al remitente o a otra persona.¹⁰ • <i>Comparación con otros instrumentos pertinentes:</i> No existen disposiciones similares. • <i>Pertinencia actual:</i> El enfoque del Convenio núm. 27, que requiere que el peso superior a un determinado límite se marque “en forma clara y duradera” en la superficie exterior de fardos u objetos es obsoleto en el contexto de la manipulación moderna de cargas y de los avances tecnológicos en la estiba de la carga: aunque sigue siendo importante registrar y comunicar el peso de la carga, esta información se incluye ahora en los documentos de embarque; y el límite de peso de una tonelada métrica o más ya no es relevante. La Comisión de Expertos ha reconocido que, habida cuenta de que el Convenio SOLAS contiene disposiciones detalladas que exigen que el remitente registre y comunique al personal pertinente la totalidad de la masa bruta de la carga o de las unidades de carga, todo texto nacional de aplicación del Convenio SOLAS constituirá también una medida que contribuya a la aplicación del art. 1 del C.27.¹¹ ○ Artículos 2 y 3 de la regla 2 del capítulo VI del Convenio SOLAS de la OMI: la información sobre la carga deberá incluir la masa bruta de la carga o de las unidades de carga; y antes de embarcar unidades de carga a bordo de un buque, el expedidor se cerciorará de que la masa bruta de dichas unidades coincide con la masa bruta declarada en los documentos de embarque. ○ Artículo 1 de la regla 2: El expedidor debe registrar y comunicar al capitán o a su representante la masa bruta de la carga antes del embarque para que puedan tomarse las precauciones necesarias para su estiba adecuada y su transporte sin riesgo. En comparación, en virtud del C.27, la legislación nacional tendrá que determinar si la obligación de indicar el peso debe corresponder al remitente o a otra persona u órgano.
--	--

Los instrumentos en 2024

A Contexto en materia de políticas

Los indicadores y datos recientes sobre el rendimiento de los puertos ponen de relieve que, en su mayor parte, los puertos mundiales se han defendido bien durante las crisis y las

¹⁰ Si bien en virtud del art. 1, 3) y 4) del C.27 la obligación de marcar el peso solo incumbirá al Gobierno del país desde donde se expida el fardo, la regla 2 del capítulo 6 del Convenio SOLAS reconoce que el registro, la comunicación y el control del peso de la carga son responsabilidad del expedidor.

¹¹ La Comisión de Expertos tomó nota de que la regla 2 del capítulo VI del Convenio SOLAS aborda la cuestión del arqueado bruto de los contenedores y de que cualquier texto nacional de aplicación de esa regla constituirá una medida que contribuirá a la aplicación del artículo 1 del Convenio núm. 27. Véanse: *Ucrania*, [solicitud directa](#), adoptada en 2021, y *Angola*, [solicitud directa](#), adoptada en 2019.

interrupciones de la cadena de suministro mundial recientes. Además, han emprendido un camino de recuperación, con el apoyo de reformas políticas e innovaciones digitales.¹²

Si bien, antes de la pandemia, las medidas de seguridad y salud en los puertos estaban orientadas principalmente a evitar accidentes e incidentes que repercutieran sobre los aspectos físicos y ambientales de la seguridad de los trabajadores portuarios, en los últimos años la relación entre la seguridad y la salud en el trabajo y el sector portuario ha evolucionado rápidamente para fomentar una mayor resistencia de los puertos.¹³

En cuanto a las cuestiones relacionadas con la manipulación de cargas, se calcula que las malas prácticas relacionadas con la arrumazón de la carga en contenedores, incluidas la clasificación y la declaración de la carga, cuestan al sector mundial del transporte y la logística más de 6 000 millones de dólares al año.¹⁴ Estas prácticas pueden provocar incidentes en los que los trabajadores o el público en general resulten heridos o pierdan la vida.¹⁵ De ahí que, reconociendo la necesidad de eliminar las malas prácticas en este ámbito, la OMI, la OIT y la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas adoptaron conjuntamente el Código sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU).¹⁶ Este Código proporciona información exhaustiva y hace referencia a todos los aspectos de las actividades para cargar y sujetar la carga en contenedores y otras unidades de transporte de carga, y tiene en cuenta los requisitos de todos los modos de transporte marítimo y terrestre.¹⁷

B Contexto en materia de normas internacionales del trabajo

(1) Información sobre la ratificación de los Convenios núms. 27 y 32

El Convenio núm. 27 ha sido ratificado por 65 Estados Miembros.¹⁸ A pesar de que el Convenio no se ha revisado y está abierto a la ratificación, no se han producido ratificaciones desde 2006.

Todos los Estados Miembros que han ratificado el Convenio núm. 27 excepto cinco – *Bosnia y Herzegovina, Burundi, Kirguistán, Macedonia del Norte y Tayikistán* – también han ratificado el Convenio SOLAS de la OMI. La regla 2 del capítulo VI del Convenio SOLAS contiene disposiciones detalladas sobre el registro de la masa bruta de carga, y es la norma internacional más pertinente en relación con el objeto del Convenio núm. 27. El Convenio SOLAS cuenta con 168 Estados contratantes, cuyas flotas mercantes combinadas constituyen aproximadamente el 98,91 por ciento del arqueo bruto de las flotas mercantes mundiales.¹⁹

¹² UNCTAD, [Review of Maritime Transport](#), 2023, pág. 83.

¹³ UNCTAD, Resumen, [Nuevas estrategias para los puertos durante la pandemia](#), febrero de 2022, págs. 2-4.

¹⁴ [Review of Maritime Transport](#), pág. 100.

¹⁵ [Review of Maritime Transport](#), pág. 100.

¹⁶ [Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte \(Código CTU\)](#), 2016.

¹⁷ UNCTAD, [Review of Maritime Transport](#), 2023, pág. 100.

¹⁸ Se puede considerar que varias ratificaciones registradas desde 1991 son la continuación de las obligaciones internacionales de los nuevos Estados independientes.

¹⁹ Organización Marítima Internacional: [Status of IMO Treaties](#), enero de 2024, pág. 18.

El Convenio núm. 32 está en vigor en 32 Estados Miembros. El Convenio núm. 152 ha sido ratificado por 27 Estados Miembros. La ratificación del Convenio núm. 152 ha conllevado la denuncia automática del Convenio núm. 32 por catorce Estados Miembros.²⁰

Convenio	Ratificaciones efectivas:	Información adicional
Convenio núm. 27	65 ratificaciones efectivas (0 denuncias)	- Última ratificación: Montenegro (3 de junio de 2006) - Dos declaraciones de aplicación a territorios no metropolitanos (<i>China – Región Administrativa Especial de Macao y Dinamarca - Islas Feroe</i>).
Convenio núm. 32	32 ratificaciones efectivas (14 denuncias)	- Última ratificación: Serbia (24 de noviembre de 2000) - Cinco declaraciones de aplicación a territorios no metropolitanos (<i>China – Región Administrativa Especial de Hong Kong, Reino Unido – Islas Malvinas (Falkland), Guernsey, Isla de Man y Jersey</i>).
Convenio núm. 152	27 ratificaciones efectivas (0 denuncias)	- Última ratificación: Montenegro (27 de abril de 2017) - Ninguna declaración de aplicación a territorios no metropolitanos.

(2) Información sobre la aplicación de los Convenios núms. 27 y 32

La Comisión de Expertos ha continuado supervisando la aplicación de estos Convenios. Actualmente hay 19 comentarios pendientes en relación con la aplicación del Convenio núm. 27 y 28 comentarios pendientes en relación con el Convenio núm. 32.

En el marco de su examen de la aplicación del Convenio núm. 27, la Comisión ha examinado la legislación nacional que da efecto al Convenio, incluido el alcance de las disposiciones relativas al marcado de un peso bruto igual o superior a una tonelada métrica²¹ y la responsabilidad del marcado.²² Tomando nota del desarrollo de los métodos modernos de manipulación de cargas, con especial referencia a los contenedores, la Comisión de Expertos ha considerado que un Estado Miembro parte en el Convenio SOLAS de la OMI que ha adoptado legislación nacional para aplicar la regla 2 del capítulo VI ha tomado medidas que contribuyen a la aplicación del Convenio núm. 27.²³ En el caso de cuatro Estados Miembros parte en el Convenio SOLAS que no han notificado que exista legislación nacional que dé efecto al Convenio núm. 27, la Comisión solicitó información sobre cualquier texto nacional que aplique la regla 2 del capítulo VI del Convenio SOLAS, ya que ello supondría también la aplicación del artículo 1 del Convenio.²⁴ En relación con la observación general de 2007 sobre la aplicación del Convenio núm. 27, la Comisión pidió de nuevo a los Gobiernos que proporcionen información sobre cómo se aplica el Convenio a la luz de los métodos modernos

²⁰ Cuba, Dinamarca, Finlandia, Francia, Italia, México, Montenegro, Países Bajos, Noruega, Perú, Federación de Rusia, España, Suecia y República Unida de Tanzania - Tanganyika.

²¹ Bangladesh, [solicitud directa](#), adoptada en 2023.

²² Japón, [solicitud directa](#), adoptada en 2013.

²³ Ucrania, [solicitud directa](#), adoptada en 2021; Angola, [solicitud directa](#), adoptada en 2023.

²⁴ Ucrania, [solicitud directa](#), adoptada en 2021; Angola, [solicitud directa](#), adoptada en 2023; Honduras, [solicitud directa](#), adoptada en 2019; Panamá, [solicitud directa](#), adoptada en 2013.

de manipulación de cargas, en particular de los contenedores.²⁵ La Comisión también hizo referencia a la ratificación del Convenio internacional de la OMI sobre la seguridad de los contenedores (CSC), de 1972, que contempla métodos actualizados de manejo de contenedores y requisitos de seguridad estructural.²⁶ Dos Estados Miembros con comentarios pendientes comunicaron que habían tomado medidas para denunciar el Convenio núm. 27.²⁷

En el curso de su examen periódico del Convenio núm. 32, la Comisión ha considerado las disposiciones específicas de la legislación nacional que dan efecto al Convenio y su aplicación en la práctica, incluidas las medidas adoptadas para prevenir accidentes y las solicitudes de información estadística,²⁸ así como las exenciones respecto al ámbito de aplicación para determinados buques.²⁹ La Comisión ha alentado a los Gobiernos a que consideren la posibilidad de ratificar el Convenio núm. 152, que es el instrumento más actualizado en este ámbito, de conformidad con la decisión que el Consejo de Administración tomó en su 328.^a reunión (octubre – noviembre de 2016), sobre la base de las recomendaciones del Grupo de Trabajo tripartito del MEN.³⁰ La Comisión ha tomado nota de los casos en que los Gobiernos han indicado que no hay trabajadores portuarios ni actividades portuarias por tratarse de países sin litoral y carecer de ríos navegables o de buques que enarbolan su pabellón,³¹ así como de los casos en los que la denuncia del Convenio núm. 32 está pendiente de examen tripartito.³²

Consideraciones principales

Al examinar el Convenio núm. 27 a efectos de determinar su estatus, resultan especialmente pertinentes las consideraciones siguientes:

- El Convenio núm. 27 no ha sido revisado, a pesar de que, en 1998, el Grupo de Trabajo Cartier recomendó que se revisara. Durante aproximadamente 25 años, se ha aceptado de forma generalizada que el Convenio núm. 27 no refleja adecuadamente las técnicas de transporte y los métodos modernos de manipulación de cargas, especialmente en lo que respecta a los contenedores.
- La CEACR reconoce que la legislación nacional por la que se aplica la regla 2 del capítulo VI del Convenio SOLAS de la OMI, que es la norma internacional más pertinente y moderna en la materia, constituye una medida de aplicación del Convenio

²⁵ *Ucrania*, [solicitud directa](#), adoptada en 2021; *Honduras*, [solicitud directa](#), adoptada en 2019; *Panamá*, [solicitud directa](#), adoptada en 2013; *Hungría*, [solicitud directa](#), adoptada en 2013. Véase, asimismo: CIT, Informe de la CEACR: Tercer punto del orden del día, *Informe III (Parte 1A)*, 2008, pág. 746.

²⁶ *Hungría*, [solicitud directa](#), adoptada en 2013.

²⁷ *Kirguistán*, [solicitud directa](#), adoptada en 2019; *Papua Nueva Guinea*, [solicitud directa](#), 2019.

²⁸ *Eslovenia*, [solicitud directa](#), adoptada en 2013; *Serbia*, [solicitud directa](#), adoptada en 2013; *Panamá*, [observación](#), adoptada en 2013; *Montenegro*, [solicitud directa](#), adoptada en 2013.

²⁹ *Serbia*, [solicitud directa](#), adoptada en 2013.

³⁰ Solicitudes directas adoptadas en 2020 en relación con [Singapur](#), [Croacia](#), [China – Región Administrativa Especial de Hong Kong](#), [China](#) y [Chile](#); solicitudes directas adoptadas en 2021 en relación con [Uruguay](#), [Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte](#), [Ucrania](#) y [Sierra Leona](#); solicitudes directas adoptadas en 2022 en relación con [Nigeria](#), [Nueva Zelandia](#) y [Mauricio](#); solicitudes directas adoptadas en 2023 en relación con [Malta](#), [Bulgaria](#), [Bélgica](#), [Bangladesh](#), [Azerbaiyán](#), y observaciones relativas a [Argentina](#) y [Argelia](#).

³¹ *Tayikistán*, [solicitud directa](#), adoptada en 2022.

³² *Kirguistán*, [solicitud directa](#), adoptada en 2020.

núm. 27. El Convenio SOLAS está en vigor en 60 de los 65 Estados Miembros en los que el Convenio núm. 27 está actualmente en vigor.³³

- La CEACR supervisa plenamente el Convenio núm. 27.

Al examinar el Convenio núm. 32 y la Recomendación núm. 40 a efectos de determinar el seguimiento a dar estos instrumentos superados, resultan especialmente pertinentes las consideraciones siguientes:

- El Convenio núm. 32 fue revisado formalmente por el Convenio núm. 152 en 1979 al considerarse que no respondía a la evolución del mundo del trabajo. La ratificación del Convenio núm. 152 por un Estado Miembro que haya ratificado previamente el Convenio núm. 32 conlleva la denuncia automática de este último.
- La Recomendación núm. 40 complementa el Convenio núm. 32. El Grupo de Trabajo Cartier consideró que también había sido superada.
- En su segunda reunión, que se celebró en 2016, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN examinó el Convenio núm. 32 y la Recomendación núm. 40, que habían sido superados. En su 328.^a reunión, al aprobar las recomendaciones del Grupo de Trabajo tripartito del MEN, el Consejo de Administración tomó nota de que, en una reunión posterior, a saber, cuando examinara los instrumentos sobre el trabajo portuario, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN haría un seguimiento de las medidas que se adoptaran.
- El Convenio núm. 32, cerrado a nuevas ratificaciones desde 1981, está en vigor en 32 Estados Miembros. El Convenio núm. 152 está en vigor en 27 Estados Miembros.
- El Convenio núm. 32 es supervisado plenamente por la CEACR.

Medidas que podrían considerarse respecto de los Convenios núms. 27 y 32 y de la Recomendación núm. 40

La reglamentación de la seguridad y la salud en el trabajo de los trabajadores portuarios es tan pertinente ahora como lo era cuando se adoptaron los primeros instrumentos en la materia. El enfoque normativo ha cambiado y los instrumentos más antiguos han sido revisados por el Convenio núm. 152, que adopta un enfoque amplio, actualizado y sectorial del tema. El subtema del marcado de pesos está regulado ahora por un instrumento detallado de la OMI, mientras que las cuestiones de seguridad y salud en el trabajo relacionadas con el trabajo portuario están reguladas de forma general por el Convenio núm. 152. En consecuencia, los instrumentos más antiguos han perdido su propósito.

Después de examinar el Convenio núm. 27, y de considerar el seguimiento que ha de darse al Convenio núm. 32 y a la Recomendación núm. 40, que han sido superados, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN adaptará las lecciones aprendidas a través del proceso que lleva a cabo a las especificidades de este examen.

³³ Los cinco países siguientes han ratificado el Convenio núm. 27, pero no han ratificado el Convenio SOLAS: *Bosnia y Herzegovina, Burundi, Kirguistán, Macedonia del Norte y Tayikistán.*

Sobre la base de la información anterior, y asegurando la coherencia con las recomendaciones anteriores del Grupo de Trabajo tripartito del MEN, **la Oficina recomienda que se examine la posibilidad de:**

- clasificar el Convenio núm. 27 como un instrumento *superado*, mientras reconoce el estatus de instrumentos *superados* del Convenio núm. 32 y de la Recomendación núm. 40;
- determinar que no existe una *laguna de cobertura normativa* en la reglamentación internacional sobre la seguridad y salud en el trabajo (trabajo portuario), y
- *medidas de seguimiento prácticas y con plazos definidos*, que incluyan las medidas no normativas que se exponen a continuación.

A este respecto, la Oficina ha tenido especialmente en cuenta la existencia del Convenio núm. 152 sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), que aborda el tema de forma general y actualizada, así como del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS) de la OMI, que se considera un punto de referencia internacional en materia de seguridad de los buques mercantes y regula el subtema del marcado de los pesos, con lo que el instrumento anterior de la OIT -el Convenio núm. 27- ha perdido su propósito.

El Grupo de Trabajo tripartito del MEN tomará decisiones en relación con los tres elementos incluidos en su mandato y presentará las recomendaciones correspondientes al Consejo de Administración sobre los Convenios núms. 27 y 32 y la Recomendación núm. 40.

1. ESTATUS DE LOS INSTRUMENTOS OBJETO DE EXAMEN:

El Grupo de Trabajo tripartito del MEN examinará si, habida cuenta de su situación jurídica actual de instrumentos activos, el Convenio núm. 27 debería clasificarse como instrumento *actualizado*, instrumento que *requiere la adopción de medidas adicionales para asegurar su relevancia continua y futura*, o instrumento *superado*, mientras reconoce que el Convenio núm. 32 y la Recomendación núm. 40 tienen el estatus de instrumentos *superados*. Para determinar el estatus del Convenio núm. 27, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN considerará si es adecuado para su propósito.

2. IDENTIFICACIÓN DE LAGUNAS DE COBERTURA:

Al determinar si existe o no una laguna de cobertura normativa en relación con la seguridad y salud en el trabajo (trabajo portuario), el Grupo de Trabajo tripartito del MEN debería tener en cuenta todos los elementos pertinentes, en particular que el tema está regulado por el Convenio actualizado núm. 152 sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios) y, específicamente en relación con el marcado del peso, por el Convenio SOLAS de la OMI.

3. MEDIDAS DE SEGUIMIENTO, SEGÚN CORRESPONDA:

Teniendo en cuenta las prácticas pasadas del Grupo de Trabajo tripartito del MEN y las particularidades de los instrumentos objeto de examen, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN examinará qué medidas de seguimiento deberían adoptarse:

- i. **Si el Grupo de Trabajo tripartito del MEN considera que el Convenio núm. 27 tiene el estatus de instrumento superado**, podría decidir recomendar que su derogación o retiro por la Conferencia se examine:
 - a) Lo antes posible;
 - b) En una determinada reunión de la Conferencia, si así se decide, o
 - c) En un momento en el que todos los Estados Miembros actualmente vinculados por el Convenio superado hayan ratificado el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS).
- ii. **Por otra parte, si el Grupo de Trabajo tripartito del MEN considera que el Convenio núm. 27 tiene el estatus de instrumento que requiere la adopción de medidas adicionales para asegurar su relevancia continua y futura**, podría recomendar que la Oficina tome las medidas adicionales necesarias, que podrían incluir:
 - a) Desarrollar directrices internas para que la Oficina asesore a los Estados Miembros que estén examinando la posibilidad de ratificar y aplicar el Convenio SOLAS de la OMI y el Convenio núm. 152, y
 - b) La revisión, inscribiendo un punto normativo a este efecto en el orden del día de la Conferencia o a través de medios no normativos, para complementar el Convenio núm. 152.
- iii. **Si el Grupo de Trabajo tripartito del MEN considera que el estatus de instrumentos superados que tienen el Convenio núm. 32 y la Recomendación núm. 40 justifica la decisión de derogación o retiro de estos instrumentos por la Conferencia**, podría decidir recomendar que su derogación o retiro, según proceda, por la Conferencia se examine:
 - a) Lo antes posible;
 - d) En una determinada reunión de la Conferencia, si así se decide, o
 - b) En un momento en el que todos o algunos Estados Miembros actualmente vinculados por el Convenio núm. 32, que ha sido superado, hayan ratificado el Convenio conexo núm. 152, que está actualizado.
- iv. **Si el Grupo de Trabajo tripartito del MEN quiere reconocer que el objetivo de evitar lagunas en materia de protección jurídica en los Estados Miembros, así como de garantizar la ratificación y aplicación de las normas internacionales más actualizadas sobre seguridad y salud de los trabajadores portuarios, requiere que se promueva la ratificación del Convenio actualizado núm. 152 sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios) en los países en los que los Convenios núms. 27 and 32 aún están en vigor**, podría hacer hincapié en que esto implica una atención conjunta y comprometida de los Gobiernos y los interlocutores sociales, con el apoyo de la Oficina. El Grupo de Trabajo tripartito del MEN podría recomendar que:

- a) Los mandantes tripartitos colaboren para tomar medidas activas con miras a la ratificación y la aplicación efectiva del Convenio núm. 152 por los Estados Miembros en los que los Convenios núms. 27 y 32 están actualmente en vigor, y
- b) La Oficina apoye a los mandantes tripartitos para que tomen medidas con miras a la ratificación y la aplicación efectiva del Convenio núm. 152 por los Estados Miembros en los que los Convenios núms. 27 y 32 están actualmente en vigor, aplicando un plan de acción proactivo adaptado a cada Estado Miembro interesado.