



Comité Tripartito Especial
del MLC, 2006

STCMLC/WG/2018/2

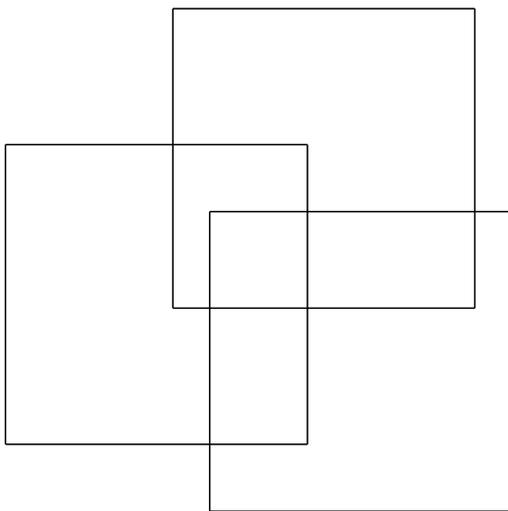


Oficina
Internacional
del Trabajo

Ginebra

Nota introductoria

**Informaciones generales relativas al conjunto de documentos
preparatorios sobre el trabajo marítimo (gente de mar)**
(Ginebra, 23-27 de abril de 2018)



Ginebra, 2018

Departamento
de Normas
Internacionales
del Trabajo

Departamento
de Políticas
Sectoriales

STCMLC/2018/2

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

**Departamento de Normas Internacionales del Trabajo
Departamento de Políticas Sectoriales**

Nota introductoria

**Informaciones generales relativas al conjunto de documentos
preparatorios sobre el trabajo marítimo (gente de mar)**
(Ginebra, 23-27 de abril de 2018)

El presente documento contiene informaciones generales sobre el conjunto de documentos elaborados para facilitar la discusión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006), que tratan sobre los instrumentos relativos al trabajo marítimo (gente de mar) que han de examinarse en su tercera reunión (del 23 al 27 de abril de 2018).

El documento expone los principales conceptos necesarios para comprender las notas técnicas temáticas.

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a Publicaciones de la OIT (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, o por correo electrónico a rights@ilo.org, solicitudes que serán bien acogidas.

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En www.ifro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

Información general relativa al conjunto de documentos preparatorios sobre el trabajo marítimo (gente de mar) (Ginebra, 23-27 de abril de 2018), Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, Departamento de Políticas Sectoriales, Ginebra, OIT, 2018.

ISBN: 978-92-2-328523-4 (impreso)

ISBN: 978-92-2-328524-1 (web pdf)

Publicado también en francés *Informations générales concernant l'ensemble des documents préparatoires portant sur le travail maritime (gens de mer)* (Genève, 23-27 avril 2018), ISBN 978-92-2-231082-1 (imprimé), ISBN 978-92-2-231083-8 (pdf Web), Ginebra, 2018; y en inglés: *General information on all preparatory documents relating to maritime labour (seafarers)* (Geneva, 23-27 April 2018), ISBN 978-92-2-131606-0 (print), ISBN 978-92-2-131607-7 (Web pdf), Ginebra, 2018.

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.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

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.

Para más información sobre las publicaciones y los productos digitales de la OIT, visite nuestro sitio web: www.ilo.org/publns.

Índice

	<i>Página</i>
I. Enfoque normativo del trabajo marítimo (gente de mar)	1
A. Normas internacionales del trabajo.....	1
B. Examen de las normas	7
C. Estatus de las ratificaciones	9
D. Evolución del enfoque normativo	10
E. Consecuencias jurídicas de la entrada en vigor del MLC, 2006 para los instrumentos examinados por el CTE	13
II. Contexto de la labor del Comité Tripartito Especial.....	14
III. Enfoque metodológico para el proceso de examen	15
IV. Propuestas presentadas como base para el examen del CTE	16

I. Enfoque normativo del trabajo marítimo (gente de mar)

A. Normas internacionales del trabajo

1. Desde su fundación, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha adoptado unos 70 instrumentos sobre el trabajo marítimo. La atención especial que la OIT presta a este sector de actividad, descrito durante la adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 como «la primera industria del mundo de alcance realmente mundial», se ha traducido en la organización de 10 reuniones marítimas especiales de la Conferencia Internacional del Trabajo con el fin de elaborar y mantener actualizado un corpus de convenios y recomendaciones que cubran todos los aspectos de la relación de trabajo marítima.
2. Estos instrumentos abordan en particular los requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques (la edad mínima, el certificado médico, la formación y las calificaciones, la contratación y la colocación), las condiciones de empleo (el acuerdo de empleo, los salarios, las horas de trabajo o de descanso, el derecho a vacaciones, la repatriación), el alojamiento, las instalaciones de esparcimiento, la alimentación y el servicio de fonda, la protección de la salud, la atención médica, el bienestar y la protección de la seguridad social. Además, imponen que se realicen inspecciones periódicas a fin de verificar el cumplimiento de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques. Estas normas también establecen la obligación de emitir documentos de identidad de la gente de mar, reconocidos internacionalmente, para facilitar los controles fronterizos.
3. La atención particular que presta la OIT al trabajo marítimo obedece a tres razones principales. La primera es la importancia del sector del transporte marítimo en la economía mundial, así como en el empleo. Se estima que el 90 por ciento del comercio mundial hace uso del transporte marítimo, el cual emplea a más de 1,2 millones de gente de mar. La segunda razón está relacionada con las características específicas del trabajo marítimo. Dado que el buque constituye al mismo tiempo una vivienda y un lugar de trabajo, a la gente de mar se le deben reconocer protecciones y derechos adecuados. Por último, la tercera razón está relacionada con el alto grado de internacionalización de este sector de actividad. En particular, esto se manifiesta a través de la aparición de nuevos pabellones y registros de buques más competitivos, tripulaciones de varias nacionalidades, intermediarios en la contratación y la colocación de la gente de mar (agencias de dotación), o problemas sociales particulares (inmovilizaciones de buques, abandono de tripulaciones).
4. A continuación se presenta la lista de los instrumentos marítimos adoptados por la Conferencia, así como información relativa a su situación:

Año de adopción	Instrumentos	Estatus determinado por el Grupo de Trabajo Cartier	Seguimiento tras la labor realizada por el Grupo de Trabajo Cartier	Situación con respecto a la ratificación
1920	C007 – Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920	Instrumento superado	Revisado por el MLC, 2006	53 ratificaciones, 52 denuncias: 1 Estado y 8 TNM * siguen vinculados por el Convenio
	C008 – Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920	Instrumento pendiente de revisión	Revisado por el MLC, 2006	60 ratificaciones, 46 denuncias: 14 Estados y 12 TNM siguen vinculados por el Convenio
	C009 – Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920	Instrumento superado	Revisado por el MLC, 2006	41 ratificaciones, 31 denuncias: 10 Estados y 5 TNM siguen vinculados por el Convenio
	R009 – Recomendación sobre los estatutos nacionales de la gente de mar, 1920	Instrumento en situación provisoria	Revisada por el MLC, 2006	
	R010 – Recomendación sobre el seguro de desempleo (gente de mar), 1920	Instrumento pendiente de revisión	Revisada por el MLC, 2006	
1921	C016 – Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921	Instrumento pendiente de revisión	Revisado por el MLC, 2006	82 ratificaciones, 55 denuncias: 27 Estados y 8 TNM siguen vinculados por el Convenio
	C022 – Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22)	Instrumento pendiente de revisión	Revisado por el MLC, 2006	60 ratificaciones, 43 denuncias: 17 Estados y 11 TNM siguen vinculados por el Convenio
1926	C023 – Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23)	Instrumento superado	Revisado por el MLC, 2006	47 ratificaciones, 33 denuncias: 14 Estados y 10 TNM siguen vinculados por el Convenio
	R027 – Recomendación sobre la repatriación de capitanes y aprendices, 1926	Instrumento superado	Revisada por el MLC, 2006	
	R028 – Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926	Instrumento reemplazado	Revisada por el MLC, 2006	
	C053 – Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53)	Instrumento en situación provisoria	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	37 ratificaciones, 24 denuncias: 13 Estados y 6 TNM siguen vinculados por el Convenio
1936	C054 – Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936	Instrumento superado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	6 ratificaciones, 2 denuncias. El Convenio nunca llegó a entrar en vigor
	C055 – Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936	Instrumento pendiente de revisión	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	18 ratificaciones, 12 denuncias: 7 Estados y 5 TNM siguen vinculados por el Convenio
	C056 – Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936	Instrumento superado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	20 ratificaciones, 15 denuncias: 5 Estados y 3 TNM siguen vinculados por el Convenio

Año de adopción	Instrumentos	Estatus determinado por el Grupo de Trabajo Cartier	Seguimiento tras la labor realizada por el Grupo de Trabajo Cartier	Situación con respecto a la ratificación
	R048 – Recomendación sobre las condiciones de estada de la gente de mar en los puertos, 1936	Instrumento superado	Revisada por el MLC, 2006	
	C057 – Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936	Instrumento superado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	3 ratificaciones, 2 denuncias. El Convenio nunca llegó a entrar en vigor
	R049 – Recomendación sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936	Instrumento superado	Revisada por el MLC, 2006	
	C058 – Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936	Instrumento en situación provisoria	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	51 ratificaciones, 45 denuncias: 6 Estados y 13 TNM siguen vinculados por el Convenio
	C068 – Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946	Instrumento pendiente de revisión	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	25 ratificaciones, 19 denuncias: 6 Estados y 2 TNM siguen vinculados por el Convenio
	C069 – Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946	Instrumento pendiente de revisión	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	38 ratificaciones, 26 denuncias: 12 Estados y 8 TNM siguen vinculados por el Convenio
	R078 – Recomendación sobre el suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos (tripulación de buques), 1946	Instrumento que ha sido objeto de una solicitud de información	Revisada por el MLC, 2006	
	C070 – Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946	Instrumento superado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	7 ratificaciones, 1 denuncia. El Convenio nunca llegó a entrar en vigor
	C071 – Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946	Instrumento pendiente de revisión		13 ratificaciones. 13 Estados y 2 TNM siguen vinculados por el Convenio
1946	R075 – Recomendación sobre los acuerdos relativos a la seguridad social de la gente de mar, 1946	Instrumento pendiente de revisión	Revisada por el MLC, 2006	
	C072 – Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946	Instrumento superado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	5 ratificaciones, 4 denuncias. El Convenio nunca llegó a entrar en vigor
	C073 – Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946	Instrumento pendiente de revisión	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	46 ratificaciones, 34 denuncias: 12 Estados y 3 TNM siguen vinculados por el Convenio
	R076 – Recomendación sobre la asistencia médica para las personas a cargo de la gente de mar, 1946	Instrumento pendiente de revisión	Revisada por el MLC, 2006	
	C074 – Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946	Instrumento pendiente de revisión	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	29 ratificaciones, 24 denuncias: 5 Estados y 11 TNM siguen vinculados por el Convenio

Año de adopción	Instrumentos	Estatus determinado por el Grupo de Trabajo Cartier	Seguimiento tras la labor realizada por el Grupo de Trabajo Cartier	Situación con respecto a la ratificación
	R077 – Recomendación sobre la formación profesional de la gente de mar, 1946 (núm. 77)	Instrumento reemplazado	Revisada por el MLC, 2006	
	C075 – Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946	Instrumento superado	Revisado por el MLC, 2006	5 ratificaciones, 4 denuncias. El Convenio nunca llegó a entrar en vigor
	C076 – Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946	Instrumento superado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	Ninguna ratificación. El Convenio nunca llegó a entrar en vigor
1949	C091 – Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949	Instrumento dejado de lado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	25 ratificaciones, 17 denuncias: 8 Estados siguen vinculados por el Convenio
	C092 – Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949	Instrumento en situación provisoria	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	47 ratificaciones, 31 denuncias: 16 Estados y 3 TNM siguen vinculados por el Convenio
	C093 – Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949	Instrumento superado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	5 ratificaciones. El Convenio nunca llegó a entrar en vigor
1958	C108 – Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958	Instrumento actualizado	Revisado por el Convenio núm. 185; cerrado a nuevas ratificaciones	64 ratificaciones, 10 denuncias: 54 Estados y 14 TNM siguen vinculados por el Convenio
	R105 – Recomendación sobre los botiquines a bordo de los buques, 1958	Instrumento superado	Revisada por el MLC, 2006	
	R106 – Recomendación sobre consultas médicas en alta mar, 1958	Instrumento superado	Revisada por el MLC, 2006	
	R107 – Recomendación sobre el enrolamiento de la gente de mar (buques extranjeros), 1958	Instrumento en situación provisoria	Revisada por el MLC, 2006	
	R108 – Recomendación sobre las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar, 1958	Instrumento en situación provisoria	Revisada por el MLC, 2006	
	C109 – Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (núm. 109)	Instrumento superado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	15 ratificaciones, 10 denuncias. El Convenio nunca llegó a entrar en vigor
	R109 – Recomendación sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1958	Instrumento reemplazado	Revisada por el MLC, 2006	
1970	R137 – Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970	Instrumento que ha sido objeto de una solicitud de información	Revisada por el MLC, 2006	
	R138 – Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1970	Instrumento superado	Revisada por el MLC, 2006	
	R139 – Recomendación sobre el empleo de la gente de mar (evolución técnica), 1970	Instrumento que ha sido objeto de una solicitud de información	Revisada por el MLC, 2006	

Año de adopción	Instrumentos	Estatus determinado por el Grupo de Trabajo Cartier	Seguimiento tras la labor realizada por el Grupo de Trabajo Cartier	Situación con respecto a la ratificación
	C133 – Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959	Instrumento en situación provisoria	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	32 ratificaciones, 20 denuncias: 12 Estados y 2 TNM siguen vinculados por el Convenio
	R140 – Recomendación sobre el alojamiento de la tripulación (aire acondicionado), 1970	Instrumento en situación provisoria	Revisada por el MLC, 2006	
	R141 – Recomendación sobre el alojamiento de la tripulación (lucha contra ruidos), 1970	Instrumento en situación provisoria	Revisada por el MLC, 2006	
	C134 – Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970	Instrumento pendiente de revisión	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	29 ratificaciones, 17 denuncias: 12 Estados y 1 TNM siguen vinculados por el Convenio
	R142 – Recomendación sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970	Instrumento que ha sido objeto de una solicitud de información	Revisada por el MLC, 2006	
	R153 – Recomendación sobre la protección de los jóvenes marinos, 1976	Instrumento actualizado	Revisada por el MLC, 2006	
	C145 – Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976	Instrumento actualizado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	17 ratificaciones, 12 denuncias: 5 Estados y 2 TNM siguen vinculados por el Convenio
	R154 – Recomendación sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976	Instrumento actualizado	Revisada por el MLC, 2006	
1976	C146 – Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976	Instrumento actualizado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	17 ratificaciones, 13 denuncias: 4 Estados y 3 TNM siguen vinculados por el Convenio
	C147 – Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976	Instrumento actualizado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	56 ratificaciones, 42 denuncias: 14 Estados y 9 TNM siguen vinculados por el Convenio
	R155 – Recomendación sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976	Instrumento actualizado	Revisada por el MLC, 2006	
	C163 – Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987	Instrumento actualizado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	18 ratificaciones, 12 denuncias: 6 Estados siguen vinculados por el Convenio
	R173 – Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1987	Instrumento actualizado	Revisada por el MLC, 2006	
1987	C164 – Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987	Instrumento actualizado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	15 ratificaciones, 10 denuncias: 5 Estados siguen vinculados por el Convenio
	C165 – Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987	Instrumento actualizado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	3 ratificaciones, 3 denuncias: ya no hay ningún Estado vinculado por el Convenio

Año de adopción	Instrumentos	Estatus determinado por el Grupo de Trabajo Cartier	Seguimiento tras la labor realizada por el Grupo de Trabajo Cartier	Situación con respecto a la ratificación
	C166 – Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987	Instrumento actualizado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	14 ratificaciones, 9 denuncias: 5 Estados siguen vinculados por el Convenio
	R174 – Recomendación sobre la repatriación de la gente de mar, 1987	Instrumento actualizado	Revisada por el MLC, 2006	
	C178 – Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996	Instrumento actualizado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	15 ratificaciones, 13 denuncias: 2 Estados siguen vinculados por el Convenio
	R185 – Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996	Instrumento actualizado	Revisada por el MLC, 2006	
	C179 – Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996	Instrumento actualizado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	10 ratificaciones, 10 denuncias: ya no hay ningún Estado vinculado por el Convenio
1996	R186 – Recomendación sobre contratación y la colocación de la gente de mar, 1996	Instrumento actualizado	Revisada por el MLC, 2006	
	C180 – Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180)	Instrumento actualizado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	21 ratificaciones, 21 denuncias: ya no hay ningún Estado vinculado por el Convenio
	R187 – Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996	Instrumento actualizado	Revisada por el MLC, 2006	
	P147 – Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976	Instrumento actualizado	Revisado por el MLC, 2006; cerrado a nuevas ratificaciones	24 ratificaciones, 24 denuncias: ya no hay ningún Estado vinculado por el Protocolo
2003	C185 – Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)	Instrumento actualizado		35 ratificaciones
2006	Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006)	Instrumento actualizado		86 ratificaciones: 86 Estados y 7 TNM siguen vinculados por el Convenio

* TNM: territorios no metropolitanos.

B. Examen de las normas

5. En su primera reunión, celebrada en febrero de 2016¹, el Grupo de Trabajo tripartito del mecanismo de examen de las normas (Grupo de Trabajo tripartito del MEN) remitió el examen de 68 instrumentos marítimos al Comité Tripartito Especial (CTE), establecido para examinar asuntos relacionados con el MLC, 2006. En vista del número de convenios y recomendaciones que deben examinarse, la Mesa del CTE decidió organizar los instrumentos por grupos temáticos y efectuar el examen en dos etapas. Un primer grupo de 34 instrumentos se somete a examen en la tercera reunión del Comité y un segundo grupo de 34 instrumentos se presentará en su cuarta reunión.
6. Para 2018, el CTE se ocupará de los temas e instrumentos siguientes:

Edad mínima (Nota técnica núm. 1): C007 – Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7); C058 – Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58); R153 – Recomendación sobre la protección de los jóvenes marinos, 1976 (núm. 153).

Certificado médico (Nota técnica núm. 2): C016 – Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16); C073 – Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73).

Formación y calificaciones (Nota técnica núm. 3): C053 – Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53); C074 – Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74).

Contratación y colocación (Nota técnica núm. 4): C009 – Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9); C179 – Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179); R107 – Recomendación sobre el enrolamiento de la gente de mar (buques extranjeros), 1958 (núm. 107); R186 – Recomendación sobre contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 186).

Acuerdos de empleo de la gente de mar (Nota técnica núm. 5): C022 – Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22).

Salarios, horas de trabajo o de reposo, dotación (Nota técnica núm. 6): C057 – Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 57); C076 – Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946 (núm. 76); C093 – Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (núm. 93); C109 – Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (núm. 109); C180 – Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180); R049 – Recomendación sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 49); R109 – Recomendación sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1958 (núm. 109); R187 – Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187).

Derecho a vacaciones (Nota técnica núm. 7): C054 – Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936 (núm. 54); C072 – Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946 (núm. 72); C091 – Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91); C146 – Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146).

¹ Véase el documento [GB.326/LILS/3/2](#).

Repatriación (Nota técnica núm. 8): C023 – Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23); **C166** – Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166); **R027** – Recomendación sobre la repatriación de capitanes y aprendices, 1926 (núm. 27); **R174** – Recomendación sobre la repatriación de la gente de mar, 1987 (núm. 174).

Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio (Nota técnica núm. 9): C008 – Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm. 8).

Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar (Nota técnica núm. 10): C145 – Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145); **R077** – Recomendación sobre la formación profesional de la gente de mar, 1946 (núm. 77); **R137** – Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970 (núm. 137); **R139** – Recomendación sobre el empleo de la gente de mar (evolución técnica), 1970 (núm. 139); **R154** – Recomendación sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 154).

7. En su próxima reunión, el CTE examinará los temas e instrumentos siguientes:

Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda (Nota técnica núm. 11): C075 – Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946 (núm. 75); **C092** – Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92); **C133** – Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133); **R140** – Recomendación sobre el alojamiento de la tripulación (aire acondicionado), 1970 (núm. 140); **R141** – Recomendación sobre el alojamiento de la tripulación (lucha contra ruidos), 1970 (núm. 141); **R078** – Recomendación sobre el suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos (tripulación de buques), 1946 (núm. 78).

Alimentación y servicio de fonda (Nota técnica núm. 12): C068 – Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68); **C069** – Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69).

Atención médica a bordo de buques y en tierra (Nota técnica núm. 13): C164 – Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164); **R076** – Recomendación sobre la asistencia médica para las personas a cargo de la gente de mar, 1946 (núm. 76); **R105** – Recomendación sobre los botiquines a bordo de los buques, 1958 (núm. 105); **R106** – Recomendación sobre consultas médicas en alta mar, 1958 (núm. 106).

Responsabilidad del armador (Nota técnica núm. 14): C055 – Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55).

Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes (Nota técnica núm. 15): C134 – Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134); **R142** – Recomendación sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 142).

Acceso a instalaciones de bienestar en tierra (Nota técnica núm. 16): C163 – Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163); **R048** – Recomendación sobre las condiciones de estada de la gente de mar en los puertos, 1936 (núm. 48); **R138** – Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1970 (núm. 138); **R173** – Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 173).

Seguridad social (Nota técnica núm. 17): C056 – Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56); C070 – Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70); C165 – Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165); R075 – Recomendación sobre los acuerdos relativos a la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 75); R010 – Recomendación sobre el seguro de desempleo (gente de mar), 1920 (núm. 10).

Cumplimiento y control de la aplicación (Nota técnica núm. 18): C147 – Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147); P147 – Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976; C178 – Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178); R009 – Recomendación sobre los estatutos nacionales de la gente de mar, 1920 (núm. 9); R028 – Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926 (núm. 28); R108 – Recomendación sobre las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar, 1958 (núm. 108); R155 – Recomendación sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976 (núm. 155); R185 – Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 185).

Convenios no revisados por el MLC, 2006 (Nota técnica núm. 19): C108 – Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108); C071 – Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71).

C. Estatus de las ratificaciones

8. La situación de las ratificaciones de los convenios marítimos sometidos a examen del CTE se expone en el cuadro arriba. Llama inmediatamente la atención el escaso número de ratificaciones que han registrado estos convenios, en particular los relacionados con ciertos temas, como los salarios, las horas de trabajo o de descanso, y los niveles de dotación de personal. Es evidente que ninguno de los convenios adoptados antes del Convenio núm. 180 llegó a cumplir las condiciones, sin duda exigentes, para su entrada en vigor².
9. Sin embargo, el hecho de que pocos Estados hayan ratificado estos convenios no significa necesariamente que no hayan tenido una influencia real en el sector del transporte marítimo. La *Memoria del Director General sobre la evolución del sector marítimo* presentada a la Conferencia Internacional del Trabajo en 2006³ insiste en este punto y toma como ejemplo las cuestiones de los exámenes médicos y del alojamiento de la gente de mar. De hecho, la OIT ha sabido adoptar un enfoque pragmático en cuanto a la protección de la gente de mar, gracias a intercambios periódicos con otras organizaciones internacionales interesadas (como la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Mundial de la Salud (OMS)), a fin de responder a las expectativas de un sector en constante evolución.

² Véase por ejemplo el artículo 27 del Convenio núm. 109: «2. Entrará en vigor seis meses después de la fecha en que se hayan cumplido las siguientes condiciones: a) la ratificación de nueve de los países siguientes: República Federal de Alemania, República Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, China, Dinamarca, España, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Grecia, India, Irlanda, Italia, Japón, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Suecia, Turquía, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Yugoslavia; b) por lo menos cinco de los Miembros cuyas ratificaciones hayan sido registradas deberán poseer una marina mercante cuyo tonelaje bruto sea, por lo menos, de un millón de toneladas de registro; c) el tonelaje total de la flota mercante que posean en el momento del registro los Miembros cuyas ratificaciones hayan sido registradas deberá ser igual o superior a quince millones de toneladas brutas de registro».

³ Véase la *Memoria del Director General sobre la evolución del sector marítimo*, Informe II, Conferencia Internacional del Trabajo, 94.^a reunión (marítima), 2006.

D. Evolución del enfoque normativo

10. Los instrumentos adoptados por la OIT que examinará el CTE no abarcan todas las profesiones en las que se realizan actividades en el mar o que están relacionadas con el mar. Los trabajadores portuarios y los pescadores, por ejemplo, están cubiertos por instrumentos que se ocupan específicamente de sus categorías. Las normas sobre el trabajo marítimo que se examinan aquí son las que se aplican principalmente a la gente de mar. Según la definición más reciente, contenida en el MLC, 2006, el término «gente de mar» designa a «toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio», es decir, «todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhow*s y los juncos»⁴. El MLC, 2006 no se aplica ni a los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares.
11. Las definiciones adoptadas por el MLC, 2006 no siempre han sido utilizadas. Los instrumentos anteriores adoptaron otras nociones de «gente de mar», «marinos» y «buques». En este sentido, el ámbito de aplicación muy variable de los diferentes instrumentos es un factor que tal vez el CTE desee tomar en consideración en el marco de su examen.
12. La existencia de convenios y recomendaciones sectoriales que abordan específicamente el transporte marítimo no debe llevar a una interpretación demasiado compartimentada de su aplicación en la práctica. Así, los Estados Miembros han podido ofrecer a la gente de mar protecciones previstas en instrumentos de índole general, en particular cuando consideraron que las normas marítimas eran inapropiadas o que incluso estaban superadas. Además, ciertos instrumentos marítimos han previsto que su aplicación pueda extenderse a otras categorías de trabajadores distintas de la gente de mar, como los pescadores o los trabajadores en plataformas. Uno de los retos será evitar debilitar la protección que brindan los convenios marítimos a otras categorías de trabajadores distintas de la gente de mar.
13. La idea de establecer un «estatuto internacional de la gente de mar» surgió hace mucho tiempo. Se planteó porque «los marinos forman una gran comunidad internacional» y «es importante no poner en situación desventajosa la industria marítima de países en los que las condiciones de trabajo han alcanzado un alto nivel»⁵. Esta idea se materializó, por una parte, mediante la adopción de un gran número de convenios y recomendaciones consagrados al trabajo marítimo y, por otra, mediante dos iniciativas ambiciosas destinadas a armonizar estos instrumentos para garantizar a la gente de mar la protección más completa posible.
14. La primera iniciativa consiste en la adopción del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). Todo Estado que ratifica este convenio se compromete a promulgar una legislación que prevea para los buques matriculados en su territorio: «i) normas de seguridad, incluidas normas de capacidad de la tripulación, horas de trabajo y dotación, a fin de garantizar la seguridad de la vida humana a bordo de los buques; ii) un régimen apropiado de seguridad social; iii) condiciones de empleo y de vida a bordo, en la medida en que, a su juicio, no sean objeto de contratos colectivos o no sean determinadas por los tribunales competentes mediante decisiones igualmente obligatorias para los armadores y la gente de mar». Así, se compromete a verificar que las disposiciones de esta

⁴ Artículo II, párrafo 4.

⁵ OIT: *L'Organisation internationale du travail et les marins*, Ginebra, 1927, págs. 10 y ss.

legislación sean en sustancia equivalentes⁶ a los convenios o a los artículos de convenios a los que se hace referencia en un anexo del instrumento⁷, a menos que tenga la obligación de aplicarlas plenamente por el hecho de haber ratificado esos instrumentos. Catorce Estados Miembros todavía están vinculados por el Convenio núm. 147⁸. Este convenio está complementado por la Recomendación sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976 (núm. 155). Por último, en 1996, un protocolo adicional, el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976, continuó enriqueciendo el Convenio núm. 147 por medio de la introducción de nuevos convenios a tomar en consideración, ya sea de forma obligatoria (parte A⁹), o de forma opcional (parte B¹⁰). Ningún Estado Miembro de la OIT está vinculado actualmente por este Protocolo.

15. El Convenio núm. 147, la Recomendación núm. 155 y el Protocolo de 1996 fueron revisados tras la entrada en vigor del MLC, 2006. Sin embargo, el CTE puede considerar que el «sistema» del Convenio núm. 147 conserva toda su importancia para los Estados que todavía

⁶ OIT: Estudio general de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones, 77.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, *Estudio general de las memorias relativas al Convenio (núm. 147) sobre la marina mercante (normas mínimas) y a la Recomendación (núm. 155) sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976*, Ginebra, OIT, 1990, pág. 47 y ss.: «Si no hay conformidad plena con los convenios del anexo, la Comisión recurrirá a determinar, primero, cuál es el objetivo u objetivos generales del Convenio, esto es, su objeto u objetos y su fin o fines, que pueden revestir la forma de un objetivo general principal y varios subordinados. La demostración de la equivalencia sustancial podrá consistir en determinar, en primer lugar, si el Estado ha dado muestras de su respeto o aceptación del objetivo general principal del Convenio y promulgado una legislación que facilite su cumplimiento; y, en segundo lugar, si en tal caso el impacto de esa legislación permite asegurar que se logren, en todos los asuntos de importancia, los objetivos subordinados del Convenio.».

⁷ Convenios enumerados en la lista del anexo: «Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), o Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58), o Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7); Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, 1936 (núm. 55), o Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56), o Convenio sobre asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad, 1969 (núm. 130); Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73); Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134) (artículos 4 y 7); Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92); Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68) (artículo 5); Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53) (artículos 3 y 4); Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22); Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23); Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87); Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98)».

⁸ Los 14 Estados siguientes siguen estando vinculados por el Convenio núm. 147: Azerbaiyán, Brasil, Costa Rica, Dominica, Egipto, Estados Unidos, Iraq, Islandia, Israel, Kirguistán, Perú, Tayikistán, Trinidad y Tabago, Ucrania. Ya no hay ningún Estado vinculado por el Protocolo de 1996.

⁹ Protocolo de 1996 relativo al Convenio núm. 147, anexo, parte A: Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133) y Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180).

¹⁰ Protocolo de 1996 relativo al Convenio núm. 147, anexo, parte B: Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108); Convenio sobre los representantes de los trabajadores, 1971 (núm. 135); Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164); Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166).

no están preparados para ratificar el MLC, 2006. De hecho, garantiza una protección mínima para la gente de mar en lo que respecta a las condiciones de vida y de trabajo que, aunque resulta menos actualizada y completa que la prevista en el MLC, 2006, sigue siendo pertinente.

16. La segunda iniciativa destinada a establecer un estatuto internacional de la gente de mar llevó a la adopción del MLC, 2006. El instrumento fue adoptado por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 94.^a reunión, el 23 de febrero de 2006, con 314 votos a favor, ninguno en contra y cuatro abstenciones. Entró en vigor el 20 de agosto de 2013. Hasta la fecha, 86 Estados que representan el 90 por ciento del arqueo bruto mundial han ratificado el MLC, 2006.
17. El MLC, 2006 refunde y actualiza la mayoría de los convenios y las recomendaciones de la OIT relacionados con la gente de mar adoptados desde 1920¹¹. En primer lugar, permite a la OIT proponer un único instrumento internacional, con un alcance comparable al de los instrumentos adoptados en el marco de la OMI, a saber, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su versión enmendada (Convenio de Formación). El MLC, 2006 habitualmente se presenta como el «cuarto pilar» del régimen regulatorio marítimo internacional. En segundo lugar, ofrece una solución a las cuestiones que planteaba la coexistencia de múltiples instrumentos marítimos anteriores, los cuales, como se ha indicado arriba, registran niveles de ratificación muy variables y, por tanto, con una efectividad muy variable. Actualmente, con una sola ratificación, el Estado queda vinculado por el conjunto de disposiciones refundidas del MLC, 2006.
18. El Convenio consta de tres partes diferentes, pero relacionadas entre sí, a saber, los artículos, el Reglamento y el Código. Los artículos y el Reglamento establecen los derechos y principios fundamentales y las obligaciones básicas de los Miembros ratificantes del convenio. Sólo pueden ser modificados por la Conferencia en el marco del artículo 19 de Constitución de la Organización Internacional del Trabajo (véase el artículo XIV del Convenio). En el Código se detalla la aplicación del Reglamento. Comprende la parte A (normas obligatorias) y la parte B (pautas no obligatorias). Aunque los Miembros ratificantes del MLC, 2006 no están vinculados por la parte B, se les exige, en virtud del párrafo 2 del artículo VI, que tengan debidamente en cuenta el cumplimiento de sus obligaciones en virtud de la parte A del Código de la manera prevista en la parte B. El Código puede enmendarse a través del procedimiento simplificado establecido en el artículo XV del Convenio¹².
19. La distinción entre las partes obligatorias y las partes no obligatorias da a los Estados cierta flexibilidad en la aplicación del instrumento. En este sentido, el MLC, 2006 difiere considerablemente de los instrumentos clásicos de la OIT que adoptan la forma de convenios o de recomendaciones; las recomendaciones, como indica su nombre, no son jurídicamente vinculantes.

¹¹ Cuatro convenios no han sido revisados por el MLC. Se trata del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108), el Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71) y el Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921 (núm. 15).

¹² Extracto de la «[Nota explicativa sobre el Reglamento y el Código](#)» del MLC, 2006.

E. Consecuencias jurídicas de la entrada en vigor del MLC, 2006 para los instrumentos examinados por el CTE

20. La entrada en vigor del MLC, 2006 implicó la *revisión* de 36 convenios sobre el trabajo marítimo y de un protocolo ¹³, todos ellos sometidos a examen del Comité Tripartito Especial.
21. La entrada en vigor del MLC, 2006 conlleva para un Estado Miembro la llamada *denuncia automática* de la mayoría de los convenios marítimos mencionados en el artículo X que hubiera ratificado anteriormente. Es el caso de todos los convenios adoptados a partir de 1929, ya que contienen una cláusula final que permite su denuncia *ipso jure* con la ratificación y la posterior entrada en vigor de un convenio que los revise. Sin embargo, no es el caso de los convenios anteriores a 1929, es decir: el Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7); el Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 núm. 8); el Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9); el Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16); el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22); y el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23). Durante los trabajos preparatorios del MLC, 2006, la OIT llamó la atención de la Conferencia sobre esta cuestión y propuso que se adoptara un enfoque pragmático basado en el sentido común. Este enfoque fue aplicado posteriormente por la Oficina. Así, cuando un Estado ratifica el MLC, 2006, se le informa de los convenios que son automáticamente denunciados, así como de los convenios (anteriores a 1929) que, salvo notificación expresa de su parte en un plazo de tres meses, serán considerados como denunciados. Este procedimiento de «denuncia tácita» ha facilitado la tarea a los Estados que han ratificado el MLC, 2006 y ha dado lugar a un número importante de denuncias.
22. La revisión efectuada por el MLC, 2006 también tuvo el efecto de *cerrar a nuevas ratificaciones los convenios revisados* adoptados después de 1929 ¹⁴.
23. Asimismo, la entrada en vigor del MLC, 2006 supuso la *revisión de las recomendaciones* que refunde en parte. Aunque los artículos del convenio no contienen ninguna referencia a las recomendaciones, su Preámbulo expresa el deseo de la Conferencia Internacional del Trabajo de «elaborar un instrumento único y coherente que recoja en lo posible todas las normas actualizadas contenidas en los convenios y recomendaciones internacionales sobre el trabajo marítimo vigentes». En este sentido, durante los trabajos preparatorios del MLC, 2006 se indicó: «[d]e considerarse necesario o deseable, las recomendaciones existentes (...) pueden, llegado el momento, ser retiradas por decisión de la Conferencia Internacional del Trabajo de conformidad con el artículo 45 *bis* de su Reglamento» ¹⁵. Por consiguiente, se solicitará al CTE que decida, con respecto a cada recomendación sometida a examen, si conviene proponer su retiro por la Conferencia.

¹³ Con arreglo al artículo X del MLC, 2006.

¹⁴ Los convenios adoptados antes de 1929 no contienen la cláusula final que cierra un convenio revisado a nuevas ratificaciones

¹⁵ Véase *Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo*, Informe I (1A), presentado a la Conferencia Internacional del Trabajo, 94.^a reunión (marítima), 2006, pág. 29.

II. Contexto de la labor del Comité Tripartito Especial

24. El contexto en el que se lleva a cabo el examen de los instrumentos marítimos ha evolucionado considerablemente debido a la adopción del MLC, 2006 y a la entrada en vigor, en 2015, del Instrumento de Enmienda de 1997 a la Constitución de la OIT, así como a la puesta en práctica de la iniciativa relativa a las normas por el Director General en el marco de las iniciativas para el centenario de la OIT.
25. En efecto, el MLC, 2006, además de refundir la mayoría de los instrumentos marítimos anteriores, prolongó los esfuerzos por llevar a cabo una actualización que se iniciaron en las reuniones marítimas precedentes de la Conferencia Internacional del Trabajo, en 1987 y en 1996. Por lo tanto, el sector marítimo dispone actualmente de un convenio refundido de referencia cuyo contenido:
- ha sido ampliamente aceptado por los actores del sector marítimo, aunque sea simplemente por el número de ratificaciones registradas y por el volumen del arqueo que cubre;
 - ha permitido cierto nivel de armonización con los instrumentos adoptados bajo la égida de la OMI¹⁶;
 - se aplica en la práctica en las flotas individuales que enarbolan el pabellón de los Estados que han ratificado el MLC, 2006, pero también en Estados que no lo han ratificado. De hecho, en la inspección que practican los Estados de control del puerto debe tenerse en consideración la cláusula del convenio que prohíbe un trato no más favorable¹⁷. Por consiguiente, los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no haya ratificado el MLC, 2006 podrán ser inspeccionados en el puerto de un Estado parte con el fin de verificar el respeto de las normas mínimas de vida y de trabajo previstas en el convenio, y
 - se mantendrá actualizado a través de los procedimientos de enmienda previstos en el propio MLC, 2006¹⁸.
26. Por consiguiente, durante el examen de los instrumentos presentados, el CTE tal vez desee promover de manera prioritaria la ratificación y la aplicación del MLC, 2006, evitando siempre que sea posible conservar instrumentos más antiguos que hayan perdido su objeto o que hayan dejado de aportar una contribución útil a la consecución de los objetivos de la Organización.
27. Por su parte, tras la entrada en vigor del Instrumento de Enmienda de 1997 a la Constitución, la Conferencia está facultada para derogar, por mayoría de dos tercios y previa recomendación del Consejo de Administración, todo convenio en vigor si se considera que ha perdido su objeto o que ya no aporta una contribución útil a la consecución de los objetivos de la Organización. Este importante hito institucional en vísperas del centenario de la OIT es un componente fundamental del proceso destinado a garantizar que la

¹⁶ Más recientemente a través de las enmiendas de Manila de 2010 al Convenio de Formación.

¹⁷ Artículo V, párrafo 7, del MLC, 2006: «Todo Miembro deberá cumplir sus responsabilidades en virtud del presente Convenio de tal manera que se asegure que los buques de los Estados que no hayan ratificado el presente Convenio no reciban un trato más favorable que los buques que enarbolan el pabellón de Estados que sí lo hayan ratificado».

¹⁸ Artículos XIV y XV del MLC, 2006.

Organización tenga un corpus de normas laborales claras y pertinentes¹⁹. Mientras que el procedimiento de retiro se aplica a las recomendaciones y los convenios que no han entrado en vigor o que ya no están en vigor como resultado de las denuncias de que han sido objeto, el procedimiento de derogación, con arreglo a lo dispuesto en el nuevo párrafo 9 del artículo 19 de la Constitución de la OIT, se aplica a los convenios en vigor, para privarlos definitivamente de cualquier efecto jurídico vinculante hasta entonces para la Organización y sus Miembros.

28. Respecto de la derogación, y en particular en relación con el Convenio núm. 147, se solicitará al CTE que considere las posibles repercusiones de cualquier derogación de convenios que figuran en su anexo²⁰. En este sentido, es posible afirmar que en caso de que se derogue uno de los convenios que figuran en el anexo del Convenio núm. 147, dicho instrumento debería ser eliminado del anexo. En efecto, la decisión de la Conferencia de derogar un convenio es un acto constitucional que prevalece sobre los derechos y obligaciones adquiridos previamente a raíz de la ratificación de un convenio. La decisión de la Conferencia expresaría la voluntad clara del órgano supremo de la Organización de eliminar un convenio en vigor. Sostener que un convenio derogado podría «sobrevivir» a tal decisión por el mero hecho de haber sido incorporado en el anexo del Convenio núm. 147 o su Protocolo iría en contra de la decisión soberana de la Conferencia. Por lo tanto, el CTE podrá tener en cuenta esta consecuencia jurídica en relación con toda posible propuesta de derogación de un convenio afectado por esta situación.

III. Enfoque metodológico para el proceso de examen

29. Tal y como se desprende de la iniciativa relativa a las normas y de la parte que gira en torno al mecanismo de examen de las normas (MEN), el examen llevado a cabo por el CTE debería contribuir a asegurar que la OIT cuente, en materia marítima, con un corpus claro, sólido y actualizado de normas internacionales del trabajo que responda a la evolución del mundo del trabajo, con el propósito de proteger a los trabajadores y teniendo presentes las necesidades de las empresas sostenibles²¹.
30. Las decisiones del CTE son adoptadas por consenso y sus recomendaciones son sometidas al Consejo de Administración para que tome una decisión al respecto y adopte medidas de seguimiento, según proceda. Cuando no sea posible llegar a un consenso sobre un tema

¹⁹ Véase Derogación de cuatro convenios internacionales del trabajo y retiro de otros dos convenios, Informe VII (1) presentado a la Conferencia Internacional del Trabajo, 107.ª reunión, 2018, pág. 1.

²⁰ Aunque esta cuestión ya se había abordado durante los trabajos del Grupo de Trabajo Cartier, en ese momento no se tomó ninguna decisión porque el Instrumento de Enmienda de 1997 que permitía la derogación de los convenios todavía no había entrado en vigor. Se presentaron dos hipótesis principales al Grupo de Trabajo Cartier. La primera consistía en considerar que el Convenio núm. 147 es un instrumento independiente que incorpora la sustancia de los convenios enumerados en el anexo. Con arreglo a esta hipótesis, los Estados parte en el Convenio núm. 147 que no hayan ratificado ninguno de los convenios enumerados en el anexo seguirían sometidos a la obligación de promulgar legislación cuyas disposiciones fueran equivalentes en lo sustancial a las disposiciones de los convenios enumerados. La segunda hipótesis se deriva del concepto de referencia, en virtud del cual los convenios enumerados en el anexo del Convenio núm. 147 se han de tratar por separado del Convenio núm. 147. En la medida en que cualquiera de los convenios de la lista hubiera dejado de existir como consecuencia de una derogación, el requisito correspondiente en virtud del Convenio núm. 147 sería imposible de llevar a la práctica. Véase el documento GB.274/LILS/WP/PRS/2, párrafos 32 a 41.

²¹ Véase el documento GB.325/LILS/3.

concreto, las opiniones discrepantes deberán hacerse constar en su informe al Consejo de Administración²².

31. Ciertos elementos del enfoque del proceso de examen seguido por el Grupo de Trabajo tripartito del MEN, establecido en el marco de la iniciativa relativa a las normas, pueden resultar útiles en el contexto de los trabajos del CTE²³. Este enfoque consiste en cuatro etapas:

1. **Reunir toda la información pertinente e identificar posibles maneras de proceder:** la Oficina, en función de las orientaciones de la Mesa del CTE, reunirá para cada tema sometido a examen datos sobre las ratificaciones y las denuncias, los comentarios de los órganos de control, e informaciones procedentes de otras fuentes.
2. **Identificar el mejor camino a seguir:** el CTE analizará toda la información pertinente y decidirá cuáles serán las medidas más apropiadas para alcanzar el objetivo del examen.
3. **Adoptar medidas de seguimiento:** el CTE, el Consejo de Administración y, bajo su dirección, la Oficina adoptarán medidas de seguimiento detalladas y coherentes a fin de garantizar que las recomendaciones del CTE se apliquen plenamente. Se invitará a los Estados Miembros a que consideren aplicar esas recomendaciones teniendo en cuenta las circunstancias nacionales.
4. **Examinar la decisión y las medidas de seguimiento:** el CTE estimará sin duda oportuno hacer un seguimiento de los progresos alcanzados en la aplicación de sus recomendaciones y considerar la formulación de las recomendaciones adicionales que sean necesarias.

IV. Propuestas presentadas como base para el examen del CTE

32. Para cada grupo temático, el CTE deberá adoptar medidas específicas. En particular:

- 1) Tomando en consideración las decisiones adoptadas por el Grupo de Trabajo tripartito del MEN²⁴, el CTE deberá clasificar los instrumentos sometidos a examen como:
 - a) normas actualizadas;
 - b) normas que requieren la adopción de nuevas medidas para mantener su pertinencia actual y futura;
 - c) normas superadas.

Según el Grupo de Trabajo tripartito del MEN, todas las normas internacionales del trabajo son normas activas desde el punto de vista de su estatus jurídico hasta que la Conferencia decida derogarlas, retirarlas o remplazarlas jurídicamente.

²² Véase el documento GB.325/LILS/3.

²³ Tercera reunión del Grupo de Trabajo tripartito del MEN, Ginebra, 25-29 de septiembre de 2017, [Documento de información 3](#): Enfoque metodológico para el examen de los instrumentos.

²⁴ Véase el documento GB.331/LILS/2.

-
- 2) El CTE también deberá determinar si existen lagunas en materia de cobertura en relación con los instrumentos examinados.
- 3) Por último, deberá identificar medidas de seguimiento concretas con plazos definidos para su puesta en práctica. Pueden ser:
- *medidas de seguimiento que implican actividades de promoción o de asistencia técnica* (por ejemplo, medidas específicas para la ratificación y la aplicación del MLC, 2006);
 - *medidas de seguimiento que implican actividades normativas* (por ejemplo, posibles propuestas de enmienda al MLC, 2006 para subsanar lagunas de cobertura);
 - *medidas de seguimiento que implican actividades no normativas* (por ejemplo, la publicación de orientaciones sobre temas específicos en el marco del MLC, 2006);
 - *medidas de seguimiento que implican un examen en la Conferencia para considerar el retiro²⁵ o la derogación de un instrumento.*

²⁵ El procedimiento de retiro se aplica a los convenios que nunca entraron en vigor o que ya no están en vigor como resultado de las denuncias de que han sido objeto; el procedimiento de retiro también se aplica a las recomendaciones. Refiriéndose a esta distinción, el Consejero Jurídico de la OIT explicó que esta distinción existía desde un principio, y se sustentaba en la teoría «contractual» acerca de los convenios internacionales del trabajo, a saber, en la idea de que los convenios internacionales del trabajo, una vez que habían sido ratificados por dos o más Estados y entraban en vigor, adquirirían el rango de un contrato entre los Estados parte y por esta razón era necesario que la Conferencia pudiera remitirse a una disposición expresa de la Constitución que la facultara para poner término a los efectos jurídicos de un instrumento obsoleto. Por el contrario, en los casos en que un convenio no había registrado el número mínimo de ratificaciones para entrar en vigor, o el número de ratificaciones efectivas se había reducido a cero o una como resultado de los procesos de denuncia (con lo cual ya no podía considerarse como un tratado), la CIT no necesitaba un mandato expreso para poner término a los efectos jurídicos de dicho convenio. En este último caso, se propuso el término «retiro» y se mantuvo durante todo el proceso de adopción de la enmienda constitucional de 1997. En todos los demás casos debería utilizarse el término «derogación», que también estaría en conformidad con el artículo 55 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. Fue a partir de esta premisa que el Convenio sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes, 1929 (núm. 28), que solamente registraba la ratificación de un Estado, fue retirado durante la 106.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo en 2017. Véanse las opiniones del Consejero Jurídico que figuran en el anexo II del Informe de la Oficina presentado con arreglo al párrafo 17 del mandato del Grupo de Trabajo tripartito del MEN, documento [GB.328/LILS/2/1 \(Rev.\)](#).