Tercera reunión del Comité Tripartito Especial del MLC, 2006

Ginebra
23-27 de abril de 2018

Instrumentos relativos a la formación y las calificaciones (gente de mar)

Síntesis

Entre los instrumentos examinados consagrados al trabajo marítimo, **hay dos convenios que tratan sobre la formación y las calificaciones de la gente de mar:**

— el Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53), y

— el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74).

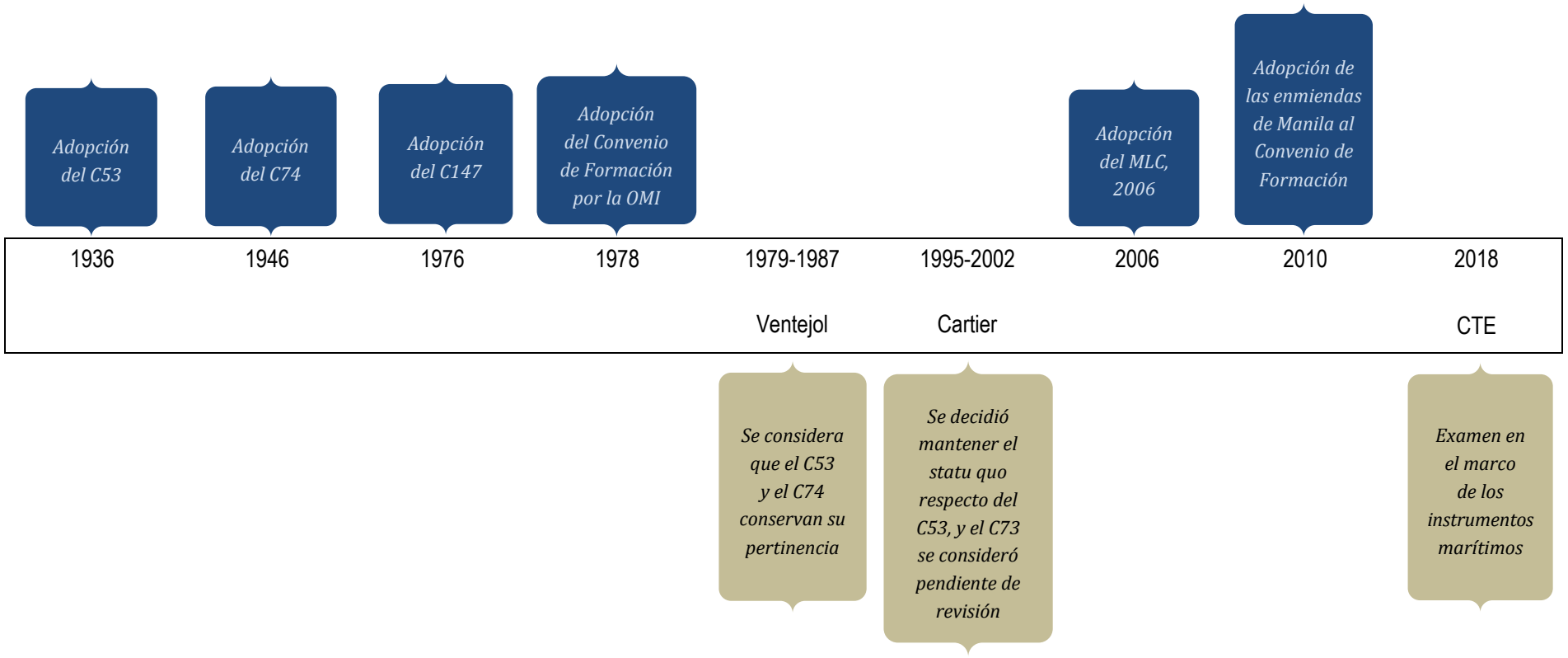
Estatus de los instrumentos examinados

	Recomendación del Grupo de Trabajo Cartier	Seguimiento tras la labor realizada por el Grupo de Trabajo Cartier
Convenio núm. 53	Instrumento en situación provisoria	Revisado por el MLC, 2006
Convenio núm. 74	Instrumento pendiente de revisión	Revisado por el MLC, 2006

Medidas que podrían considerarse

1. Clasificar el Convenio núm. 53 como «norma superada» y proponer su derogación.
2. Clasificar el Convenio núm. 74 como «norma superada» y proponer su derogación.

Instrumentos relativos a la formación y las calificaciones de la gente de mar – Cronología



I. Enfoque normativo de la OIT respecto de la formación y las calificaciones de la gente de mar

A. Protección brindada por los instrumentos de la OIT

1. El Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53), se aplica a todos los buques dedicados a la navegación marítima, salvo determinadas excepciones [1]. En dicho instrumento se estipula lo siguiente: «Nadie podrá ejercer ni ser contratado para ejercer a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio las funciones de capitán o patrón, de oficial de puente o encargado de la guardia, de primer maquinista o de maquinista encargado de la guardia, si no posee un certificado que pruebe su capacidad para el ejercicio de estas funciones, expedido o aprobado por la autoridad pública del territorio donde el buque esté matriculado. No se admitirá excepción alguna a las disposiciones del presente artículo, salvo en caso de fuerza mayor». El Convenio delega en la legislación nacional el cometido de fijar la edad mínima y la experiencia profesional que habrá de exigirse a los candidatos que aspiren a cada una de las categorías de certificados de capacidad, y proveer a la organización y a la vigilancia de uno o varios exámenes, a fin de comprobar si los candidatos poseen la aptitud exigida para el desempeño de las funciones correspondientes al certificado a que aspiran. Además, cabe establecer un sistema de inspección y un régimen de sanciones.

2. El Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), complementa las normas de la OIT en materia de formación de la gente de mar, en particular de los marineros preferentes. En dicho instrumento se estipula lo siguiente: «Nadie podrá ser contratado como marinero preferente a bordo de un buque, a menos que la legislación nacional lo considere competente para realizar cualquier trabajo que pueda exigirse de un miembro de la tripulación destinado al servicio de puente (que no sea oficial, miembro de la maestranza o marinero especializado), y a menos que posea un certificado de marinero preferente expedido de acuerdo con las disposiciones de los artículos siguientes». Si bien delega en la legislación nacional el cometido de definir las condiciones relativas a la edad, la experiencia y las calificaciones requeridas, el Convenio establece un marco mínimo (la edad mínima prescrita es de 18 años y el período mínimo de servicio en el mar es de 36 meses, salvo determinadas excepciones). Las calificaciones requeridas están vinculadas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), en su versión de 1929. En este instrumento también se aborda la cuestión del reconocimiento de los certificados de marinero preferente.

3. El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) recoge las aportaciones de los Convenios de 1936 y 1946 en el marco de la regla 1.3. En esta última se estipula que la gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no ha sido formada para ello o no posee un certificado que acredite que tiene las competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones. La conciliación con los instrumentos de la Organización Marítima Internacional (OMI) es explícita, pues se considera que la formación y los certificados que estén en conformidad con dichos instrumentos cumplen los requisitos establecidos en el MLC, 2006. Para poder trabajar en un buque, la gente de mar debe haber completado con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo. Cabe

[1] En el artículo 1 del Convenio se indican las siguientes excepciones: los buques de guerra; los buques del Estado y los buques al servicio de una administración pública que no estén destinados a fines comerciales; y los barcos de madera, de construcción primitiva, tales como los *dhows* y los juncos. Además, se prevé que la legislación nacional podrá exceptuar o eximir a los buques cuyo tonelaje bruto sea inferior a 200 toneladas.

asimismo destacar la ampliación del ámbito de aplicación del MLC, 2006 que protege a la gente de mar o marinos y contiene la definición siguiente: «los términos gente de mar o marino designan 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, de «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 *dhows* y los juncos» [2].

B. Instrumentos examinados: adopción y ratificación

4. El Convenio núm. 53 fue adoptado en 1936 y registró 37 ratificaciones. La ratificación del MLC, 2006 ha entrañado la denuncia hasta la fecha de dicho instrumento por 24 Estados [3]. Trece Estados Miembros siguen vinculados por ese Convenio [4]. Un comentario formulado por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) en relación con un problema de aplicación está pendiente de respuesta [5].

5. El Convenio núm. 74 fue adoptado en 1946 y registró 29 ratificaciones. La ratificación del MLC, 2006 ha entrañado la denuncia hasta la fecha de dicho instrumento por 24 Estados. Cinco Estados Miembros siguen vinculados por ese Convenio [6]. Cuatro comentarios

[2] De conformidad con su artículo II, 4), el MLC, 2006 no se aplica a los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares.

[3] De conformidad con el artículo X del MLC, 2006.

[4] El Convenio núm. 53 sigue siendo vinculante para los siguientes países: Brasil, Cuba, Djibouti, Egipto, Estados Unidos, ex República Yugoslava de Macedonia, Israel, Libia, Mauritania, México, Perú, República Árabe Siria y Turquía. Con respecto a la ex República Yugoslava de Macedonia, la CEACR tomó nota de la indicación del Gobierno según la cual el país no posee una flota marítima, ni buques registrados bajo su pabellón, ni leyes relativas a las cuestiones abordadas en los convenios marítimos de la OIT. Siria depositó el instrumento de ratificación del MLC, 2006 ante la Oficina, pero todavía no se ha registrado (en espera de la declaración relativa a la seguridad social). Además, este Convenio fue declarado aplicable a los territorios no metropolitanos siguientes: Samoa Americana (Estados Unidos), Polinesia Francesa (Francia), Tierras australes y antárticas francesas (Francia), Guam (Estados Unidos), Puerto Rico (Estados Unidos) e Islas Vírgenes Estadounidenses (Estados Unidos).
De los 13 Estados Miembros que siguen vinculados por el Convenio núm. 53, sólo la ex República Yugoslava de Macedonia no es parte en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su versión enmendada (en adelante, Convenio de Formación), debido muy probablemente a los motivos indicados arriba.

[5] El comentario se refiere a Mauritania (solicitud de adopción de las medidas necesarias para permitir excepciones a los requisitos contenidos en el Convenio sólo en caso de fuerza mayor).

[6] El Convenio núm. 74 sigue siendo vinculante para los siguientes países: Angola, Egipto, Estados Unidos, ex República Yugoslava de Macedonia y Guinea-Bissau. Con respecto a la ex República Yugoslava de Macedonia, véase la información que figura *supra.* Además, este Convenio fue declarado aplicable a los territorios no metropolitanos siguientes: Aruba (Países Bajos), Caribe parte de los Países Bajos, China – Región Administrativa Especial de Hong Kong, China – Región Administrativa Especial de Macao, Tierras australes y antárticas francesas (Francia), Guam (Estados Unidos), Guernsey (Reino Unido), Jersey (Reino Unido), Puerto Rico (Estados Unidos), Sint Maarten (Países Bajos) e Islas Vírgenes Estadounidenses (Estados Unidos). De los cinco Estados Miembros que siguen vinculados por el Convenio núm. 74, sólo la ex República Yugoslava de Macedonia no es parte en el Convenio de Formación.

formulados por la CEACR en relación con problemas de aplicación están pendientes de respuesta [7].

II. Evolución de la situación entre la fecha de adopción de los instrumentos y 2018

A. Estatus

6. Durante el examen realizado en el marco de las labores del **Grupo de Trabajo Ventejol,** el Consejo de Administración clasificó los Convenios núms. 53 y 74 en la categoría de «instrumentos existentes cuya ratificación y aplicación conviene promover con prioridad» [8].

7. A raíz de las labores del **Grupo de Trabajo Cartier,** el Consejo de Administración decidió que el Convenio núm. 53 debía incluirse en la clasificación en el grupo de «otros instrumentos» *(statu quo)* y el Convenio núm. 74 entre los «instrumentos pendientes de revisión» [9]. Con respecto a este último, se constataron dos problemas: el escaso número de ratificaciones registradas y la aparición de un instrumento que posee un enfoque más moderno y se actualiza periódicamente (a saber, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su versión enmendada (en adelante, Convenio de Formación). Los Estados Miembros han señalado riesgos de duplicación entre ambos instrumentos. Los Estados consultados parecen inclinarse por una revisión con miras a tener en cuenta el Convenio de Formación, o incluso a armonizar el Convenio núm. 74 con el instrumento de la OMI.

B. Aplicación y refundición

8. El Convenio núm. 53 (artículos 3 y 4) aparece citado en el anexo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), pero no así el Convenio núm. 74. Los Estados que han ratificado el Convenio núm. 147 se han comprometido a verificar que las disposiciones de su legislación sean en sustancia equivalentes [10] a los convenios o a los artículos de los mismos enumerados en el anexo, en la medida en que el Estado Miembro no esté obligado por

[7] Los comentarios se refieren a: Angola (solicitud de información sobre el modo en que las nuevas leyes en la materia dan efecto a las disposiciones del Convenio); la Región Administrativa Especial de Macao (China) (tomando nota de que el período mínimo de servicio en el mar previsto en la legislación para la gente de mar a bordo de buques dedicados a la navegación local se ajusta a lo estipulado en el Convenio, la CEACR ha formulado una solicitud de información sobre las medidas adoptadas con objeto de garantizar que la expedición de certificados de marinero preferente para gente de mar a bordo de buques dedicados a la navegación de tipo no local esté sujeta a las mismas condiciones); Guinea-Bissau (solicitud de información sobre el modo en que la ley general del trabajo, en su versión enmendada, da efecto al Convenio); y Jersey, Reino Unido (solicitud de información sobre la legislación aplicable).

[8] Véanse los *Boletines Oficiales* Vol. LXII, 1979, Serie A y Vol. LXX, 1987, Serie A.

[9] Véase el documento GB.277/LILS/WP/PRS/1/1.

[10] OIT: *Estudio General de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones,* Conferencia Internacional del Trabajo, 77.ª reunión, 1990, *Estudio General de las memorias relativas al Convenio (núm. 174) sobre la marina mercante (normas mínimas) y a la Recomendación (núm. 155) sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976* (Ginebra, 1990), págs. 41 y siguientes.

otro concepto a dar efecto a esos convenios. A este respecto, de los 14 Estados Miembros que siguen vinculados por el Convenio núm. 147, solamente cinco han ratificado el Convenio núm. 53. Por tanto, nueve Estados tienen la obligación de contar con una legislación en sustancia equivalente al Convenio núm. 53, de conformidad con el artículo 2, *a)* del Convenio núm. 147 [11].

9. Los Convenios núms. 53 y 74 han sido revisados por el MLC, 2006 y están cerrados a nuevas ratificaciones [12]. Durante el proceso de refundición de 2006, se optó por retomar solo parcialmente los instrumentos en materia de formación y calificaciones que la OIT había adoptado previamente [13].

C. Situación con respecto a las normas internacionales del trabajo

10. El tema de la formación y las calificaciones se aborda en la regla 1.3 del MLC, 2006 [14], en la que se reconoce expresamente que la formación y los certificados que estén en conformidad con el Convenio de Formación cumplen con los requisitos establecidos en el MLC, 2006 y son en consecuencia aceptables. Al parecer, durante la elaboración del MLC, 2006 se optó por reducir el papel de la OIT y transferir a la OMI la tarea de definir las normas aplicables en la materia a escala internacional. Con ello se dio respuesta a una comunicación de la OMI en la que indicaba que estaba dispuesta a asumir la responsabilidad por los requisitos sobre formación y certificación para los marineros preferentes, en caso de que la OIT se los transfiriera. Esta transferencia fue aceptada, no obstante, se convino en que era necesario incluir disposiciones generales sobre formación en el MLC, 2006, en particular, a fin de justificar el cierre a nuevas ratificaciones de los Convenios núms. 53 y 74, y garantizar que todo el personal que no esté cubierto por las disposiciones del Convenio de Formación reciba formación u otro tipo de calificaciones. Cabe señalar que esta transferencia de

[11] A saber, Azerbaiyán, Costa Rica, Dominica, Islandia, Iraq, Kirguistán, Tayikistán, Trinidad y Tabago y Ucrania.

[12] Véase la nota introductoria elaborada a ese respecto para la tercera reunión del Comité Tripartito Especial.

[13] Véase la regla 1.3 del MLC, 2006.

[14] El tenor de la regla 1.3 es el siguiente:

1. La gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no ha sido formada para ello o no posee un certificado que acredite que tiene las competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones.
2. No deberá permitirse que trabaje en un buque gente de mar que no haya completado con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo.
3. Deberá considerarse que la formación y los certificados que estén en conformidad con los instrumentos de carácter obligatorio adoptados por la Organización Marítima Internacional cumplen los requisitos establecidos en los párrafos 1 y 2 de la presente regla.
4. Todo Miembro que, en el momento de ratificar el presente Convenio, estuviera obligado por el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), deberá seguir cumpliendo las obligaciones previstas en ese Convenio, salvo si la Organización Marítima Internacional ha adoptado disposiciones obligatorias que traten sobre el mismo tema y hayan entrado en vigor, o si han transcurrido cinco años desde la entrada en vigor del presente Convenio, de conformidad con el párrafo 3 del artículo VIII, si esta fecha fuera posterior.

responsabilidad no incluye la formación de los cocineros de los buques, cuestión que seguirá estando en manos de la OIT [15].

11. Habida cuenta de que las enmiendas al Convenio de Formación se hallaban en fase de preparación durante la elaboración del MLC, 2006, se decidió añadir una disposición transitoria para tener en cuenta a los Miembros que hubiesen ratificado el Convenio núm. 74. De hecho, la ratificación del MLC, 2006, al prever la denuncia de los convenios revisados, tenía como consecuencia una disminución de la protección existente durante el intervalo previo a la adopción y la entrada en vigor de los arreglos apropiados en virtud de los instrumentos de la OMI [16]. Esta eventualidad dio lugar a la inclusión del párrafo 4 en la regla 1.3:

> 4. Todo Miembro que, en el momento de ratificar el presente Convenio, estuviera obligado por el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), deberá seguir cumpliendo las obligaciones previstas en ese Convenio, salvo si la Organización Marítima Internacional ha adoptado disposiciones obligatorias que traten sobre el mismo tema y hayan entrado en vigor, o si han transcurrido cinco años desde la entrada en vigor del presente Convenio, de conformidad con el párrafo 3 del artículo VIII, si esta fecha fuera posterior [17].

12. Esta disposición transitoria ya no es aplicable tras la entrada en vigor de las enmiendas de Manila al Convenio de Formación, el 1.º de enero de 2012.

13. Una de las cuestiones recurrentes que plantea la aplicación de los convenios sobre el trabajo marítimo es su posible aplicación a categorías de trabajadores distintas de la gente de mar, según se define en el MLC, 2006. A ese respecto, los pescadores no están explícitamente excluidos del ámbito de aplicación de los Convenios núms. 53 y 74. Sobre esta base, numerosas legislaciones nacionales han establecido un marco común para los pescadores y la gente de mar. En ese sentido, cabe recordar que el eventual retiro o derogación de un convenio no afecta a las legislaciones nacionales adoptadas para darle efecto, y que en general no impide a los Estados seguir aplicando el instrumento considerado si así lo desean [18]. Asimismo es importante señalar que la cuestión de la formación de los pescadores se aborda en el Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 (núm. 125), que no ha sido revisado por el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188).

III. Principales elementos que se han de tener en cuenta para determinar el estatus de los instrumentos

14. En el marco del examen para determinar el estatus de los Convenios núms. 53 y 74, relativos a la formación y las calificaciones de la gente de mar, resultan especialmente pertinentes las siguientes consideraciones:

1) Los Convenios núms. 53 y 74 parecen estar superados con respecto a las normas aceptadas actualmente a escala internacional, que proceden de los instrumentos adoptados bajo los auspicios de la OMI (Convenio de Formación), a los que se refiere el MLC, 2006.

[15] Véase el Informe I (1A), Conferencia Internacional del Trabajo, 94.ª reunión (marítima), 2006, pág. 38.

[16] *Ibíd.*

[17] Las disposiciones del párrafo 4 de la regla 1.3 ya no son aplicables (véase la información proporcionada en el siguiente párrafo).

[18] Véase el Informe VII (2), Conferencia Internacional del Trabajo, 106.ª reunión, 2017, pág. 5.

2) Sin embargo, un número reducido de Estados no ha ratificado el MLC, 2006 y sigue vinculado por dichos instrumentos, que han sido declarados aplicables especialmente a varios territorios no metropolitanos. El Convenio núm. 53 es un instrumento integrado en el sistema del Convenio núm. 147 que, en ese contexto, conserva su pertinencia para nueve Estados.

3) En el momento de la elaboración del MLC, 2006, la OIT aceptó transferir a la OMI la responsabilidad por los requisitos sobre formación y certificación para los marineros preferentes, con la excepción de los cocineros. Además, a excepción de la ex República Yugoslava de Macedonia, todos los Estados que siguen vinculados por los Convenios núms. 53 y 74 han ratificado el Convenio de Formación.

IV. Medidas que podrían considerarse en relación con los instrumentos

15. A la luz de los elementos que anteceden, el Comité Tripartito Especial podría considerar:

1. Clasificar el Convenio núm. 53 como «norma superada» y proponer su derogación.
2. Clasificar el Convenio núm. 74 como «norma superada» y proponer su derogación.