



## PRIMER PUNTO DEL ORDEN DEL DIA

**Seguimiento de las recomendaciones  
del Grupo de Trabajo****c) Resultados de las labores de  
la Comisión Paritaria Marítima  
(Ginebra, 22-26 de enero de 2001)****Introducción**

1. Durante su reunión de marzo de 1999, el Consejo de Administración decidió invitar a la Comisión Paritaria Marítima<sup>1</sup> a realizar un examen caso por caso de los instrumentos relativos a la seguridad social de la gente de mar y a presentarle sus conclusiones, de conformidad con las recomendaciones del Grupo de Trabajo<sup>2</sup>. En noviembre de 2000, el Grupo de Trabajo pidió a la Oficina que le sometiera para información, en su presente reunión, un documento sobre el resultado de las labores de la Comisión Paritaria Marítima que se reunió en Ginebra del 22 al 26 de enero de 2001<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> La Comisión Paritaria Marítima se compone de 42 miembros. Dos miembros son nombrados por el Consejo de Administración de la OIT, en representación, respectivamente, del Grupo de los Empleadores y del Grupo de los Trabajadores del Consejo de Administración. Los otros 40 miembros son nombrados por la Conferencia Internacional del Trabajo en una reunión marítima (la última se celebró en 1996), 20 de los cuales son seleccionados por los delegados armadores y 20 por los delegados de la gente de mar a la reunión de la Conferencia. La Comisión se compone asimismo de cuatro miembros adjuntos para los armadores y de cuatro miembros adjuntos para la gente de mar. El Presidente del Consejo de Administración es, *ex officio*, Presidente de la Comisión. La Comisión Paritaria Marítima asesora al Consejo de Administración acerca de cuestiones relacionadas con las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar sobre las que convendría adoptar normas.

<sup>2</sup> Documentos GB.274/10/2 y GB.274/LILS/WP/PRS/2.

<sup>3</sup> Documento GB.279/11/2, anexo I, párrafos 99 y 103.

2. El examen de los instrumentos marítimos pertinentes de la OIT constituía el primer punto del orden del día de la Comisión Paritaria Marítima<sup>4</sup>. El informe que le sometió la Oficina con miras a la discusión de esta cuestión se componía de tres partes. La primera parte consistía en un resumen del examen del Grupo de Trabajo y de las decisiones del Consejo de Administración relativas a los convenios y recomendaciones marítimos de la OIT. La segunda parte del informe estaba dedicada al examen de los instrumentos relativos a la seguridad social de la gente de mar. Por último, la tercera parte trataba el balance del conjunto de las normas laborales marítimas y estudiaba las medidas que pueden tomarse para tener en cuenta los cambios que se han producido y garantizar la pertinencia y utilidad de esas normas.

## 1. Hacia un convenio marco sobre las normas del trabajo en el sector marítimo

3. El informe de la Oficina subrayaba que la creciente elusión de las disposiciones sociales es el eslabón más frágil de la cadena frente a la creciente competencia internacional y a la prescripción de cumplimiento obligatorio de las normas técnicas<sup>5</sup>. El documento destacaba igualmente que el transporte marítimo se había convertido en el primer sector económico de alcance verdaderamente mundial y que las medidas reglamentarias debían poder aplicarse a todo el sector. El informe revelaba, por otra parte, que el número de ratificaciones de convenios marítimos de la OIT era muy inferior al de los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI). Además, recordaba que, tras el examen realizado por el Grupo de Trabajo, el Consejo de Administración había concluido que siete convenios marítimos debían ser revisados<sup>6</sup> y que los otros 12 convenios estaban desfasados<sup>7</sup>. Se pidió entonces a la Comisión que examinase las posibles medidas normativas futuras de la Organización en el sector marítimo, a fin de garantizar un trabajo decente a las personas empleadas en el mismo.
4. La Comisión Paritaria Marítima concluyó que la elaboración de un instrumento que unifique la mayor parte posible de los instrumentos existentes de la OIT en un texto consolidado debería constituir una prioridad para el sector marítimo, de forma que esas

<sup>4</sup> Documento JMC/29/2001/1.

<sup>5</sup> *Ibid.*, pág. 23.

<sup>6</sup> Se trata del 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), el Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68), el Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69), el Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73), el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), y el Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134).

<sup>7</sup> Es decir, el Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7), el Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9), el Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921 (núm. 15), el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23), el Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936 (núm. 54), el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 57), el Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946 (núm. 72), el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946 (núm. 75), el Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946 (núm. 76), el Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91), el Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (núm. 93), y el Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (núm. 109).

normas respondan mejor a las necesidades de todos los agentes de ese sector<sup>8</sup>. La Conferencia podría así adoptar un convenio marco cuya primera parte incluiría disposiciones generales y las otras partes tratarían de temas específicos. Cada una de esas partes podría completarse con uno o varios anexos con especificaciones detalladas. Los Miembros que ratificasen el convenio marco deberían aceptar un número mínimo de anexos, cuya aceptación provocaría la denuncia de los convenios antiguos correspondientes. En sus disposiciones finales, el convenio marco podría prever un mecanismo simplificado de actualización de los anexos. Por último, podría completarse con una recomendación, diversos repertorios de recomendaciones prácticas o principios rectores.

5. En una resolución sobre la revisión de los instrumentos marítimos pertinentes de la OIT, la Comisión consideró que el Consejo de Administración debería constituir un Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo para colaborar en la elaboración del instrumento nuevo propuesto. Asimismo, pidió al Consejo de Administración que convocase en 2004 una reunión preparatoria para celebrar una primera discusión sobre el proyecto del nuevo instrumento y convocase en 2005 una reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo. El orden del día de dicha Conferencia incluiría la cuestión de la consolidación de los instrumentos marítimos de la OIT y una discusión general sobre la evolución del sector marítimo.

## 2. Revisión de los convenios y las recomendaciones relativos a la seguridad social de la gente de mar

6. Como ya ocurriera con los otros convenios y recomendaciones relativos a la gente de mar, un Grupo de Trabajo paritario informal de organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar se reunió en Ginebra, los días 20 y 21 de mayo de 1999 y formuló propuestas en relación con cinco convenios y tres recomendaciones sobre la seguridad social de la gente de mar, a saber, el Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm. 8), el Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55), el Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56), el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70), el Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71), la Recomendación sobre el seguro de desempleo (gente de mar), 1920 (núm. 10), la Recomendación sobre los acuerdos relativos a la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 75), y la Recomendación sobre la asistencia médica para las personas a cargo de la gente de mar, 1946 (núm. 76)<sup>9</sup>. Estas propuestas fueron comunicadas a la Comisión Paritaria Marítima. Como se ha indicado anteriormente, el informe presentado por la Oficina a la Comisión incluía también el examen de esos instrumentos<sup>10</sup>. A la luz de esos dos documentos, la Comisión Paritaria Marítima formuló recomendaciones para el Consejo de Administración en relación con cada uno de esos instrumentos<sup>11</sup>.

<sup>8</sup> Resolución sobre la revisión de los instrumentos marítimos pertinentes de la OIT. Véase el documento GB.280/5, anexo 2.

<sup>9</sup> Véase la carta del Grupo de Trabajo paritario, que figura en el anexo al presente documento.

<sup>10</sup> Documento JMC/29/2001/1, págs. 16-22.

<sup>11</sup> Documento GB.280/5.

**I. C.56 – Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936**  
**C.70 – Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946**

7. Dado que el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (número 165), revisa el Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (número 56), y el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (número 70), la Comisión Paritaria Marítima recomendó al Consejo de Administración que invitase a los Estados parte en estos Convenios a examinar la posibilidad de ratificar el Convenio número 165, ratificación que implicaría, *ipso jure*, la denuncia inmediata de los Convenios números 56 y 70 respectivamente

**II. C.8 – Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920**  
**C.55 – Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936**  
**C.71 – Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946**  
**R.10 – Recomendación sobre el seguro de desempleo (gente de mar), 1920**  
**R.75 – Recomendación sobre los acuerdos relativos a la seguridad social de la gente de mar, 1946**  
**R.76 – Recomendación sobre la asistencia médica para las personas a cargo de la gente de mar, 1946**

8. Como se ha mencionado anteriormente, la Comisión Paritaria Marítima se pronunció a favor de la adopción de un convenio marco sobre las normas laborales del sector marítimo. Con este fin, la Comisión recomendó al Consejo de Administración la revisión del Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (número 8), el Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (número 55), el Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (número 71), la Recomendación sobre el seguro de desempleo (gente de mar), 1920 (número 10), la Recomendación sobre los acuerdos relativos a la seguridad social de la gente de mar, 1946 (número 75), y la Recomendación sobre la asistencia médica para las personas a cargo de la gente de mar, 1946 (número 76). La Comisión estimó que convendría prever la revisión de estos seis instrumentos, a la luz del Convenio número 165 y de los otros instrumentos marítimos, en el contexto de la elaboración de ese proyecto de instrumento marco.

9. Se invita al Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas a tomar nota de la información contenida en el presente documento.

Ginebra, 12 de febrero de 2001.

## Anexo

### Carta de la Federación Internacional de Armadores (ISF) y de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)

Sr. B. Klerck Nilssen,  
Jefe, Servicios de Industrias Marítimas,  
Oficina Internacional del Trabajo,  
4, route des Morillons,  
CH-1211 Ginebra 22  
Suiza

26 de agosto de 1999

Estimado Bjorn:

#### *Examen de los instrumentos marítimos de la OIT*

Como ya sabrá, un Grupo de Trabajo paritario compuesto por las organizaciones representativas de los armadores y la gente de mar se reunió en Ginebra del 20 al 21 de julio de 1998 para examinar los instrumentos marítimos de la OIT y servir de guía al Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas de la Comisión de Cuestiones Jurídicas y de Normas Internacionales del Trabajo. En dicha reunión no pudimos concluir nuestra labor, de manera que en nuestro informe al Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas propusimos se celebrase una nueva reunión para debatir los problemas relativos a las normas de seguridad social de la gente de mar. Asimismo, propusimos que se elaborase un informe adicional para el Grupo de Trabajo y la Comisión Paritaria Marítima.

El Grupo de Trabajo paritario compuesto por las organizaciones representativas de los armadores y la gente de mar volvió a reunirse, por lo tanto, en Ginebra del 20 al 21 de mayo de este año. El Grupo de Trabajo señaló que una serie de instrumentos marítimos sobre seguridad social habían sido reemplazados tras la adopción del Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165), pero que este instrumento sólo había recibido dos ratificaciones. El Grupo de Trabajo repitió las opiniones expresadas en la reunión celebrada el año pasado de que era poco probable que el Convenio núm. 165 trajera una ratificación general en un futuro próximo.

Los instrumentos revisados por el Grupo de Trabajo eran los Convenios núms. 8, 55, 56, 70 y 71, y las Recomendaciones núms. 10, 75 y 76. El Grupo de Trabajo señaló que todos estos instrumentos habían sido reemplazados por el Convenio núm. 165, a excepción de los Convenios núms. 8, 55 y 71.

En el Grupo se compartía la opinión generalizada de que el sector marítimo ha evolucionado enormemente durante los dos últimos decenios, en especial en lo relativo a las nacionalidades de la gente de mar que en él trabajan. En muchos casos, sino en la mayoría, la gente de mar presta sus servicios actualmente en buques que no pertenecen a sus propios países ni están registrados en los mismos, lo que hace que sea especialmente importante asegurarse de que las normas por las que se establecen los niveles apropiados de protección de la seguridad social sean claras e inequívocas. Los miembros del Grupo también estuvieron de acuerdo en que actualmente la OIT no dispone de normas adecuadas para la protección de la seguridad social de la gente de mar que inspiren un apoyo generalizado y que se trataba de una situación inaceptable para una cuestión de tal importancia.

Cada uno de los tres instrumentos sobre seguridad social de la gente de mar restantes, los Convenios núms. 8, 55 y 71, abordan cuestiones importantes y algunas de sus disposiciones

continúan siendo válidas hoy día. No obstante, están desfasados en muchos aspectos y, en el caso del Convenio núm. 71 por ejemplo, que examina la prestación de pensiones de la gente de mar, recogen ciertos pormenores técnicos que ya no son apropiados y no atraerán nuevas ratificaciones.

Por lo tanto, el Grupo de Trabajo recomienda que los Convenios núms. 8, 55 y 71 figuren en la lista de convenios propuestos para revisión, junto con los otros instrumentos señalados en la reunión del año pasado. Posteriormente, corresponderá a la Comisión Paritaria Marítima señalar los instrumentos de esta lista cuya revisión sea prioritaria.

Le estaríamos agradecidos que se señalase el contenido de esta carta a la atención del Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas y se incorporasen las opiniones expresadas en la misma en los informes elaborados por la Oficina para la 29.<sup>a</sup> reunión de la Comisión Paritaria Marítima.

Atentamente,

*(Firmado)* David Dearsley,  
Vicesecretario General,  
de la Federación Internacional de Armadores.

*(Firmado)* Mark Dickinson,  
Secretario General Adjunto,  
de la Federación Internacional de los  
Trabajadores del Transporte.