

Conferencia Internacional del Trabajo, 94.^a reunión (marítima), 2006

Informe II

Memoria del Director General sobre la evolución del sector marítimo

Oficina Internacional del Trabajo Ginebra

ISBN 92-2-317942-4

Primera edición 2005

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.

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.

Las publicaciones de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolas a: Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza. También pueden solicitarse catálogos o listas de nuevas publicaciones a la dirección antes mencionada o por correo electrónico a: pubvente@ilo.org.

Vea nuestro sitio en la red: www.ilo.org/publns.

Indice

| | <i>Página</i> |
|--|---------------|
| 1. Introducción..... | 1 |
| 2. Actividades recientes de la Organización Internacional del Trabajo en el sector marítimo | 5 |
| 2.1. La promoción y ratificación de las normas de la OIT relativas al trabajo marítimo..... | 5 |
| 2.2. Elaboración del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo | 7 |
| 2.3. Elaboración y adopción del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)..... | 11 |
| 3. Actividades de difusión y cooperación técnica llevadas a cabo por la Oficina Internacional del Trabajo en relación con la promoción de las normas sobre el trabajo marítimo y del trabajo decente | 15 |
| 3.1. Promoción del trabajo decente y apoyo técnico | 15 |
| 3.2. Actividades regionales de la OIT..... | 16 |
| 3.3. Cooperación con otras organizaciones | 17 |
| 4. Actividades de la Organización relativas a cuestiones y problemas actuales del sector marítimo | 29 |
| 4.1. Reivindicaciones de la gente de mar en caso de accidente, muerte y abandono | 29 |
| 4.2. Trato justo y criminalización de la gente de mar..... | 33 |
| 4.3. Seguridad en el mar, incluida la seguridad contra la piratería, el robo y otras amenazas..... | 35 |
| 4.4. Políticas de igualdad de oportunidades y de trato | 37 |
| 4.5. Atraer y retener a los trabajadores en el sector marítimo | 40 |
| 4.6. Educación, formación y desarrollo profesional de la gente de mar..... | 42 |
| 4.7. Registros internacionales..... | 44 |
| 4.8. Criterios de referencia y normas sobre salarios | 44 |
| 4.9. Seguridad y salud en el trabajo..... | 46 |
| 5. Programa de la OIT relativo al sector marítimo: una asociación para el futuro.... | 49 |
| 5.1. Seguimiento de la adopción del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo | 50 |
| 5.2. Cooperación técnica y promoción de la ratificación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003... | 53 |

| | <i>Página</i> |
|---|---------------|
| 5.3. Cooperación con otras organizaciones | 54 |
| 5.4. Promoción del Programa de Trabajo Decente y programas conexos de la OIT | 55 |
| 5.5. Conclusión | 56 |

1. Introducción

1. La presente Memoria del Director General a la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo se refiere a las actividades de la Organización en el sector marítimo y a la reciente evolución de ese sector. Esta Memoria se somete a la Conferencia de conformidad con el artículo 12 del Reglamento de la misma, con las modificaciones introducidas por la nota relativa a las reuniones marítimas de la Conferencia Internacional del Trabajo.

2. Recientemente, la Oficina publicó un importante análisis de la situación laboral en el sector marítimo¹. En 2001, la Oficina presentó a la Comisión Paritaria Marítima un informe pormenorizado sobre los cambios en la industria². En 2003, la Oficina inició un examen de las cuestiones de género en el sector marítimo y publicó un informe sobre las conclusiones³. Además de preparar estos detallados estudios, la Oficina lleva a cabo activamente desde 2001 una importante labor de refundición de la gran mayoría de las normas existentes sobre el trabajo marítimo en un instrumento único — el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo que actualmente se presenta a la Conferencia —, y prosigue su actividad relativa a la promoción de la ratificación y aplicación de dichas normas y del Programa de Trabajo Decente de la OIT. La Oficina también ha prestado atención a las importantes cuestiones que han afectado al sector marítimo debido a la creciente preocupación por la seguridad, tanto a bordo como en tierra. Entre otras cuestiones que han sido importantes para el sector y de interés para la Oficina figuran las siguientes: la incidencia cada vez mayor de la piratería; la criminalización de la gente de mar cuando se producen incidentes de contaminación marina; el aumento del número y tonelaje de los registros internacionales; la eliminación de la discriminación en el sector, incluida la discriminación por motivos de género; la mejora de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de buques; la facilitación de la cooperación técnica y el apoyo al diálogo social internacional, incluida la importante tarea de fijación de salarios realizada por la Comisión Paritaria Marítima, así como la puesta en práctica de actividades en colaboración con las organizaciones internacionales y otras organizaciones interesadas.

3. La 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo constituye una etapa significativa en las actividades normativas de la OIT en el sector marítimo. Esta reunión (marítima) de la Conferencia, cuyo objetivo es adoptar un convenio único de una importancia sin precedentes en la historia de las actividades de la OIT en el sector marítimo, debe considerarse asimismo en el amplio contexto de la evolución del enfoque adoptado por la OIT con miras a la elaboración de normas y a garantizar la pertinencia

¹ *The Global Seafarer: Living and working conditions in a globalized industry* (Ginebra, 2004).

² *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera*, informe para el debate de la 29.^a reunión de la Comisión Paritaria Marítima (Ginebra, 2001).

³ *Women seafarers: Global employment policies and practices* (Ginebra, 2003).

de sus normas en esta época de globalización, tanto de las industrias como de la mano de obra. La adopción de un convenio único y global refleja el nuevo enfoque normativo en este sector, que aspira a responder a toda una serie de preocupaciones actuales relativas a éste y a otros sectores. En las anteriores reuniones marítimas de la Conferencia se adoptaron en casi todos los casos varios instrumentos, incluyendo convenios y recomendaciones, relativos a cuestiones específicas del sector⁴. En la presente reunión, la Conferencia tiene ante sí un ambicioso instrumento para el sector marítimo que abarca casi todas las cuestiones comprendidas en el mandato de la OIT para este sector. Es importante destacar también que en este proyecto de convenio se señalan de manera explícita los rápidos cambios que inciden en las condiciones de trabajo en el sector y se prevé un mecanismo para poder efectuar futuras actualizaciones de sus normas más técnicas sin que sea necesario adoptar un convenio con disposiciones sustantivas totalmente nuevas.

4. Aunque se ha señalado que el proyecto de convenio refleja un nuevo enfoque, también es importante situarlo, junto con otras realizaciones, en el contexto histórico de las aspiraciones y las iniciativas planteadas por la OIT desde hace largo tiempo. La idea de un conjunto global de normas para el sector marítimo no es una orientación totalmente nueva para la OIT. En 1920, la OIT adoptó la Recomendación sobre los estatutos nacionales de la gente de mar, 1920 (núm. 9), que hace referencia a la idea de establecer un estatuto internacional, que permita garantizar que la gente de mar «del mundo entero, tanto si está empleada a bordo de buques de su propio país como en buques extranjeros, podrá conocer mejor sus derechos y sus deberes».

5. En esta oportunidad histórica de la refundición de la mayoría de las normas existentes sobre el trabajo marítimo, es útil recordar el lugar especial ocupado por la gente de mar en el contexto de la labor normativa de la OIT. En 1921, una resolución de la Conferencia estipulaba que:

Habida cuenta de que pueden plantearse malentendidos en cuanto a la situación de las personas empleadas en la marina mercante con respecto a los convenios y recomendaciones que ha de adoptar la Conferencia Internacional del Trabajo, se resuelve que ninguno de esos convenios o recomendaciones se aplicará a dichas personas, a menos que hayan sido adoptados en el contexto de una cuestión marítima específica, incluida en un punto del orden del día. Todas las cuestiones sobre el sector marítimo propuestas para su consideración por la Conferencia deberán ser estudiadas previamente por la Comisión Paritaria Marítima de la Oficina Internacional del Trabajo⁵.

6. A raíz de ello, las cuestiones marítimas se han examinado en reuniones marítimas especiales de la Conferencia, salvo escasas excepciones, la última de las cuales fue la reunión general en la cual se adoptó el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185).

7. Hasta la fecha, la Conferencia Internacional del Trabajo ha celebrado nueve reuniones marítimas. La 94.^a reunión será la décima reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo. Asimismo, en varias oportunidades se han incluido en el orden del día de sus reuniones generales puntos sobre el transporte marítimo. Hasta el

⁴ Por ejemplo, en la última reunión marítima, celebrada en 1996, se adoptaron tres convenios, un protocolo y tres recomendaciones.

⁵ Resolución propuesta por la Comisión Marítima a la Conferencia Internacional del Trabajo, tercera reunión, Ginebra, 1921.

momento, la Conferencia ha adoptado los siguientes instrumentos de interés para el sector marítimo: 40 convenios, 29 recomendaciones y un protocolo a un convenio⁶.

8. Es importante observar que las actividades de la OIT en el sector marítimo, y la adopción de normas para este sector, han sido siempre impulsadas por la Comisión Paritaria Marítima, que representa a los armadores y a la gente de mar, y ha proporcionado al Consejo de Administración el asesoramiento necesario para orientar los trabajos de la Organización en ese sector⁷.

9. Las actividades de la OIT relativas al trabajo marítimo han tenido un profundo efecto en ese sector. A primera vista, la tasa de ratificaciones de algunos convenios marítimos puede parecer sorprendentemente baja si se tiene en cuenta el número considerable de instrumentos elaborados para este sector y el fuerte apoyo de los interlocutores sociales que dichos instrumentos han suscitado. Esto puede explicarse en parte por el hecho de que una serie de Estados Miembros de la OIT no tiene un gran interés por la industria marítima. Independientemente del número de ratificaciones, las disposiciones pertinentes de los convenios de la OIT sobre el trabajo marítimo son en efecto ampliamente aplicadas en la flota mundial, y constituyen además una referencia para la negociación colectiva en ese sector. Probablemente, los mejores ejemplos son la continua pertinencia de las exigencias de los instrumentos de la OIT con relación a los exámenes médicos de la gente de mar⁸ y las normas relativas al alojamiento a bordo de los buques⁹. Además, la aplicación de numerosas normas sobre el trabajo marítimo, a las que se hace referencia en el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147) y su Protocolo de 1996, ha sido objeto de una mayor promoción y aceptación a raíz de la inclusión de ambos instrumentos en los acuerdos regionales sobre el control por el Estado rector del puerto.

10. Por ello, el objetivo de esta labor de refundición, que se examina de manera más detallada en el siguiente capítulo de la presente Memoria, es disponer de un convenio de alcance mundial, ampliamente ratificado y plenamente aplicado y respetado. Las normas mínimas que figuran en el proyecto de convenio se basan en gran parte en prácticas aceptadas en la industria marítima y establecen un umbral mínimo con respecto a las condiciones de vida y de trabajo requeridas para considerar que se trata de un trabajo decente en este sector.

11. La presente Memoria consta de cuatro capítulos interrelacionados y un capítulo final (capítulo 5). En tres de esos capítulos (capítulos 2, 3 y 4) se describen las recientes actividades de la OIT en el sector marítimo, haciendo hincapié en las actividades normativas y en la promoción del trabajo decente, así como en toda una serie de otras cuestiones relacionadas con el trabajo y consideradas importantes para ese sector. A la luz de esas cuestiones, y teniendo en cuenta las recientes actividades de la Oficina, en el capítulo 5 de esta Memoria se explica de manera sucinta una serie de actividades

⁶ Ciertos convenios y recomendaciones revisan instrumentos anteriores. Algunos de los primeros instrumentos ya no son pertinentes pues han sido reemplazados por otros más recientes. Asimismo, se han adoptado convenios y recomendaciones para abordar las condiciones en el sector pesquero, así como las normas del trabajo en relación con la tareas portuarias. El convenio más recientemente adoptado relativo a la gente de mar es el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185).

⁷ Desde 1920, año en que tuvo lugar su primera reunión, la Comisión Paritaria Marítima ha celebrado 30 reuniones.

⁸ Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73).

⁹ Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), y Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133).

estratégicas que la Organización podría llevar a cabo de manera provechosa a fin de promover con mayor eficacia el Programa de Trabajo Decente en este sector tras la adopción del proyecto de convenio. Esta Memoria procura, en particular, mostrar la necesidad de aumentar las actividades de cooperación técnica por parte de la Oficina a fin de proporcionar asistencia a los Miembros que aún puedan carecer de la capacidad necesaria para aplicar efectivamente y hacer cumplir las principales normas sobre el trabajo marítimo, y en particular para cumplir sus obligaciones en el marco del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo y del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185). A fin de aportar una respuesta eficaz a las consecuencias de la globalización del sistema económico internacional, las normas internacionales del trabajo deben a su vez ser «globalizadas» y deben, por consiguiente, lograr que su adopción y aplicación sea lo más universal posible.

12. Las ideas que contiene la presente Memoria pueden utilizarse como base para que la Conferencia formule orientaciones acerca de las futuras actividades de la Organización en el sector marítimo.

2. Actividades recientes de la Organización Internacional del Trabajo en el sector marítimo

13. Desde la última reunión marítima de la Conferencia (1996), la OIT ha impulsado activamente el diálogo social y ha llevado a cabo intensas actividades de consulta en relación con el examen y la refundición de la mayoría de las normas sobre el trabajo marítimo existentes. El resultado de esta labor, esto es, el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, constituye el principal punto del orden del día de esta reunión de la Conferencia. Esto ha supuesto una importante demanda para los recursos de la Oficina.

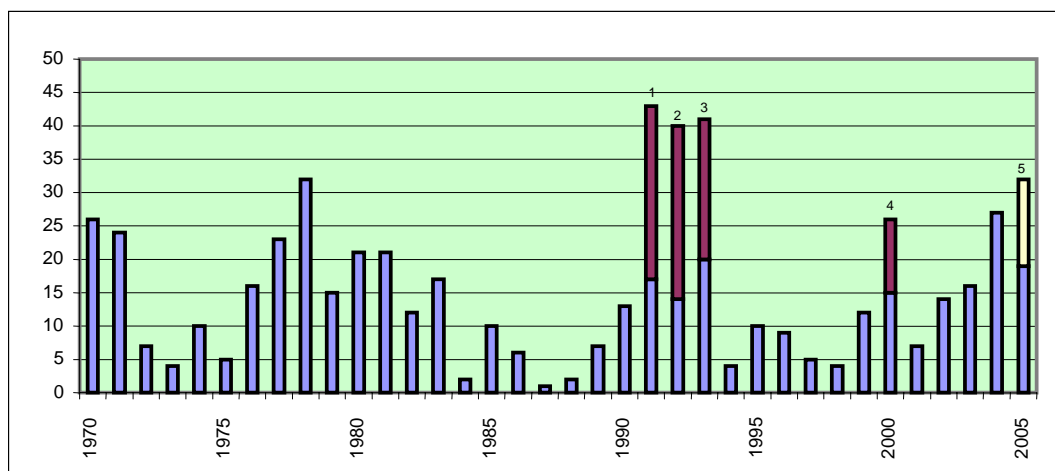
14. Las repercusiones de las inquietudes en materia de seguridad agudizadas a nivel mundial a partir de 2001 han incidido considerablemente en el sector marítimo en general y en las condiciones de trabajo de la gente de mar en particular. La Organización respondió a esta inquietud, en colaboración con otras organizaciones interesadas, en particular la Organización Marítima Internacional (OMI), y elaboró rápidamente un convenio revisado, el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), con objeto de responder a las inquietudes en materia de seguridad y, al mismo tiempo, mitigar el impacto negativo de las mismas en las posibilidades de la gente de mar de obtener empleo y de ejercer el derecho a licencia en tierra, derecho esencial para su bienestar. Este Convenio, que entró en vigor en 2005, requirió también amplias consultas y apoyo en lo relativo a la elaboración de normas técnicas y la puesta a prueba de una tecnología relativamente nueva (basada en la utilización de datos biométricos).

15. Además de estas importantes actividades de elaboración de normas, la Oficina prosiguió sus actividades en curso para promover la ratificación y puesta en práctica de las normas sobre el trabajo marítimo existentes y para promover una mejora de las condiciones de trabajo de la gente de mar, especialmente en lo que se refiere a las prácticas en materia de igualdad y de seguridad y salud en el trabajo. También lleva a cabo actividades de difusión de amplio alcance que incluyen actividades de formación y de cooperación técnica.

2.1. La promoción y ratificación de las normas de la OIT relativas al trabajo marítimo

16. Desde el decenio de 1970, el número de ratificaciones de los instrumentos marítimos de la OIT registradas cada año ha variado considerablemente tal como lo muestra el gráfico 1 *infra*. Entre el 1.º de enero de 1970 y el 30 de julio de 2005 se registró un total de 429 ratificaciones de convenios marítimos, lo cual representa un promedio de 12,4 ratificaciones por año. Ahora bien, la distribución en sí de las tasas de ratificación es muy desigual. Se alcanzaron picos en 1978, 1991, 1992 y 1993, así como también en 2000 y 2004. Se calcula que la tasa de ratificación correspondiente a 2005 alcanzará también un pico, dado que los datos utilizados en el gráfico se refieren únicamente a los primeros siete meses de ese año.

Gráfico 1. Tasas anuales de ratificación de las normas relativas al trabajo marítimo entre 1970 y 2005



1 a 3: Tasas de ratificación excepcionalmente elevadas entre 1991 y 1993 como resultado de la aparición de nuevos Estados tras la caída del Muro de Berlín (1991: Croacia y ex República Yugoslava de Macedonia; en 1992: Azerbaiyán, Kirguistán y Eslovenia; en 1993: Tayikistán y Bosnia y Herzegovina).

4: La tasa de ratificación excepcionalmente elevada en 2000 es consecuencia del hecho de que un mismo Estado Miembro ratificase 11 instrumentos (Serbia y Montenegro).

5: Estimación del número de ratificaciones sobre la base de los datos correspondientes a los siete primeros meses de 2005.

17. Esos picos en las tasas pueden explicarse en su mayoría. Las altas tasas de ratificación registradas entre 1991, 1992 y 1993 fueron consecuencia de la aparición de nuevos Estados, tras la caída del Muro de Berlín (en 1991: Croacia y la ex República Yugoslava de Macedonia; en 1992: Azerbaiyán, Kirguistán y Eslovenia; en 1993: Tayikistán y Bosnia y Herzegovina). De no haberse registrado esas ratificaciones, las tasas de ratificación correspondientes al período comprendido entre 1991 y 1993 habrían sido mucho más bajas (17, 14 y 20 en lugar de 43, 40 y 41). El segundo pico en 2000 es el resultado de las ratificaciones efectuadas por un único Estado Miembro (11 ratificaciones de convenios marítimos por Serbia y Montenegro). Sin esas ratificaciones, las correspondientes a 2000 habrían sido sólo 15. Estas ratificaciones excepcionales por parte de algunos Estados Miembros se indican en un color diferente.

18. Si se excluyeran estos dos picos atípicos del análisis y se utilizaran las cifras corregidas, se podría observar una configuración cíclica. Dicha configuración indica que generalmente se registra un número más elevado de ratificaciones después de celebrarse reuniones marítimas de la Conferencia, como ocurrió, por ejemplo, después de las reuniones de 1976 y de 1987. Entre cinco y siete años después de esas reuniones, se puede observar también una disminución del número de ratificaciones.

19. Dado que la última reunión marítima de la Conferencia tuvo lugar en 1996, cabía esperar una disminución del ritmo de ratificación entre 2000 y 2005. En cambio, se ha observado un continuo aumento del número de ratificaciones. La Oficina considera que este incremento constante de las tasas de ratificación está directamente relacionado con la intensificación de la labor llevada a cabo en el sector marítimo. Esto indica que el enfoque adoptado por la Oficina para aumentar de manera considerable la «responsabilización» de los Estados Miembros por lo que respecta a la elaboración de normas sobre el trabajo marítimo no sólo ha contribuido a la preparación del proyecto de nuevo instrumento, sino que también ha creado conciencia acerca de las condiciones de trabajo y de vida en la industria marítima y ha suscitado un renovado interés por mejorarlas. El Programa de la Oficina sobre Trabajo Decente en la Industria Marítima

desempeñó un importante papel en la mejora de la promoción de las normas sobre el trabajo marítimo y contribuyó al logro de muchas de esas ratificaciones.

2.2. Elaboración del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo

20. Antes de examinar el proceso de elaboración del proyecto de convenio es conveniente considerarlo en el contexto más amplio de la evolución del enfoque de la OIT con respecto a las actividades normativas y el Programa de Trabajo Decente.

21. Un posible enfoque para mejorar a escala mundial las condiciones de trabajo y de vida de todos los trabajadores podría consistir en adoptar nuevas normas laborales aplicables a un determinado sector, que procuren responder a la diversidad de situaciones nacionales¹. No obstante, cualquier nueva norma debería, como mínimo, estar en consonancia con el objetivo primordial de la OIT hoy en día, el cual consiste en promover oportunidades para que los las mujeres y los hombres puedan conseguir un trabajo decente y productivo en condiciones de libertad, igualdad, seguridad y dignidad humana. Este objetivo global fue respaldado por la Conferencia Internacional del Trabajo en el contexto de la economía globalizada. El «trabajo decente» se considera pertinente para todos los países, ya sean los países desarrollados, los países en desarrollo o las economías en transición. También es aplicable a todos los sectores de la economía mundial, entre ellos la industria marítima.

22. Ya se ha señalado a la atención la importancia de mejorar la labor de la OIT en relación con las normas mediante una serie de medidas en ese ámbito².

23. Esas medidas incluyen las siguientes:

- preparar las bases para las nuevas normas de manera más rigurosa;
- explorar nuevos métodos de elaboración de normas;
- emprender un análisis más detenido de las normas vigentes, su sinergia, sus lagunas y sus repercusiones en diversos grupos;
- acelerar la revisión de los instrumentos que han perdido actualidad para consolidar los progresos ya realizados y promover las normas prioritarias como instrumentos para resolver problemas;
- realzar el impacto de la supervisión de las normas, y
- reafirmar el papel de las normas de la OIT en el entorno mundial general.

24. La elaboración del proyecto de convenio se ha guiado por estos amplios enfoques y objetivos de la OIT.

25. La 29.^a reunión de la Comisión Paritaria Marítima (2001) fue el punto de partida del esfuerzo histórico para preparar el proyecto de convenio.

26. En esa ocasión, la Oficina preparó un informe destinado a servir de base para la discusión³. En ese informe de 2001 se pusieron de relieve, entre otras cosas, los cambios

¹ Véase, por ejemplo, OIT: *Trabajo Decente*, Memoria del Director General, Conferencia Internacional del Trabajo, 87.^a reunión, Ginebra, 1999.

² *Ibid.*

en la propiedad, la financiación y la gestión de las flotas mercantes, las nuevas formas de registro, los cambios drásticos en el origen de la oferta de mano de obra, el crecimiento de las tripulaciones multinacionales y multiculturales, y la evolución en cuanto al tiempo de rotación de los buques combinada con la reducción de los niveles de dotación. Estos cambios estructurales han repercutido todos de distinta manera en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. La industria marítima se había considerado durante mucho tiempo como una industria mundial debido a su carácter internacional. No obstante, además de los cambios estructurales que se produjeron en esta industria en los últimos 25 años del siglo XX y a los cuales se refiere el informe, el surgimiento de un mercado de trabajo mundial para la gente de mar ha transformado efectivamente la industria marítima y la ha convertido en «la primera industria del mundo de alcance realmente mundial».

27. En el informe de 2001 se señaló a la atención el debilitamiento de los regímenes normativos nacionales, a raíz del desarrollo acelerado de registros internacionales. La conexión entre el Estado de abanderamiento y la gente de mar a bordo de sus buques se ha debilitado aún más como consecuencia de la creciente variedad de formas de propiedad, gestión y control de los buques y la contratación a gran escala en cierto número de países proveedores de mano de obra para trabajar en buques de bandera extranjera. La falta de capacidad de algunos países para reglamentar los buques que enarbolan su pabellón, sumada a la creciente competencia internacional y la exigencia del cumplimiento obligatorio de las normas técnicas en relación con otros aspectos de las operaciones de los buques, ha llevado a que las condiciones de trabajo se convirtieran en un aspecto importante de ventaja competitiva para algunos operadores de buques. En el informe se señaló la necesidad de introducir cambios en la industria para acabar con el círculo vicioso de tarifas de flete bajas, condiciones y normas extremadamente deficientes, mecanismos nacionales de reglamentación débiles y la reticencia general a hacer cumplir normas laborales aplicables a nivel internacional. También se reconoció que la gente de mar a bordo de muchos buques, en particular los buques de Estados de abanderamiento con normas de nivel elevado, gozaban de condiciones de trabajo y de vida decentes. No obstante, las condiciones imperantes en ciertas partes de la industria suscitaban preocupación.

28. La Comisión Paritaria Marítima examinó el informe de 2001 y decidió que se requería «una respuesta global, medidas reglamentarias internacionales adecuadas — normas globales aplicables a toda la industria». Se consideró necesario contar con normas que garantizaran flotas mercantes decentes, normas de seguridad decentes y normas sociales decentes para toda la gente de mar, tal como se señalara en la Memoria titulada *Trabajo Decente*⁴.

29. Las orientaciones sobre cómo la OIT debería proceder para «globalizar» las normas laborales revistió la forma de una resolución adoptada por la Comisión Paritaria Marítima a la que se hace referencia como «Acuerdo de Ginebra» de 2001. Este nuevo enfoque fue respaldado por el Consejo de Administración en su 280.^a reunión⁵. En lugar de la elaboración de normas totalmente nuevas, la Comisión y el Consejo de Administración optaron por procurar la consecución de los objetivos del trabajo decente

³ OIT: *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera*, informe preparado para la 29.^a reunión de la Comisión Paritaria Marítima, Ginebra, 22-26 de enero de 2001.

⁴ OIT: *Trabajo Decente*, Memoria del Director General, *op. cit.*

⁵ OIT: Consejo de Administración, documento GB.280/5 (Corr.).

mediante la actualización y la refundición de la mayoría de los convenios marítimos existentes en un nuevo convenio marco.

30. Si la Conferencia adopta el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, se contará con un importante instrumento emblemático que constituirá un punto de referencia «único» sobre las normas laborales relativas al trabajo marítimo. Este instrumento ofrecerá una codificación clara y exhaustiva de las responsabilidades y los derechos con respecto a las cuestiones laborales y sociales en el sector marítimo y constituirá una respuesta global eficaz para una industria de alcance verdaderamente mundial.

31. Tal como se indica con más detenimiento en el Informe I (1A) preparado por la Oficina para esta reunión marítima de la Conferencia⁶, el proyecto de convenio es el resultado de una consulta tripartita y un proceso de negociación intensos llevados a cabo entre 2001 y 2005, bajo los auspicios del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel establecido por el Consejo de Administración en 2001. Este Grupo de Trabajo, que se suponía sería relativamente pequeño, congregó en su última reunión, celebrada en enero de 2004, a más de 126 delegados, con inclusión de 45 gobiernos. La Conferencia Técnica Marítima Preparatoria que tuvo lugar en septiembre de 2004 reunió a más de 500 delegados. Esto indica a la vez un grado considerable de compromiso para con el proceso y de interés por el tema.

32. Influyó también en la preparación del proyecto de convenio una Reunión de expertos sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional, que tuvo lugar en Ginebra en 2002. Esa Reunión, celebrada poco después de que la Comisión Paritaria Marítima señalara al Consejo de Administración de la OIT la necesidad de contar con un marco normativo internacional, dio lugar a importantes conclusiones y sugerencias respecto de cómo abordar esas preocupaciones. Dichas conclusiones y sugerencias se recogieron en la *Declaración general de la reunión de expertos*⁷. El texto de dicha declaración constituye una referencia con respecto a muchas de las responsabilidades de los Estados Miembros reflejadas en el proyecto de convenio.

33. El proceso de elaboración de este convenio ha diferido con respecto al proceso más habitual de elaboración de instrumentos internacionales del trabajo. Aunque la Oficina ha sido en todo momento responsable del texto en general, tanto por lo que respecta al enfoque estructural de base como a los principios que lo sustentan y gran parte del texto, determinados aspectos, tales como los relativos a la protección de la seguridad social o al cumplimiento de las normas correspondientes, que pueden plantear dificultades para la elaboración de normas generales, son el resultado de propuestas formuladas por los gobiernos y los interlocutores sociales. Además de sus repercusiones en la industria marítima y en las condiciones de trabajo de la gente de mar, la elaboración de este convenio constituirá un ejemplo excelente y una prueba de que el tripartismo puede ofrecer una vía para hallar soluciones a algunos de los problemas más difíciles, a menudo considerados insolubles, con que se enfrentan éste y otros sectores en el contexto de la globalización.

34. En el informe que la Oficina presenta a esta reunión de la Conferencia también se señala que el proyecto de convenio contiene una serie de innovaciones por lo que se

⁶ OIT: *Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo*, Informe I (1A) Conferencia Internacional del Trabajo, 94.ª reunión (marítima), Ginebra, 2006.

⁷ Informe final (MEWLCS/2002/8) de la Reunión de expertos sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional, Ginebra, 6-8 de mayo de 2002.

refiere a las normas de la OIT. Sin embargo, cabe señalar asimismo que el enfoque que lo sustenta, basado a su vez en enfoques que han resultado fructíferos en el caso de otros convenios internacionales relativos a este sector que cuentan con una amplia aceptación, se apoya en la idea de «mantenerse firmes» respecto de los derechos aunque ofrece cierto margen de flexibilidad en cuanto al método de aplicación a nivel nacional. Parece necesario adoptar un enfoque de esta índole para poder abordar las distintas situaciones jurídicas y económicas de los Estados Miembros de la OIT. Hay un amplio consenso con respecto a los derechos de que se trata en este caso y, en particular, el derecho a un trabajo decente; sin embargo, puede haber muchos caminos igualmente aceptables para alcanzar esa meta. Además, como resultado de este convenio, veremos también una importante innovación en la elaboración de lo que se considera que será un sistema eficaz de aplicación y cumplimiento, que se inspira en las mejores prácticas existentes en el sector marítimo pero añade otros elementos que guardan relación con el sistema de control de las normas y el mecanismo para la presentación de quejas, ambos bien establecidos en la OIT. Esto constituye un importante paso adelante por lo que atañe a garantizar una mejor protección de los trabajadores, en particular cuando se trata de trabajadores empleados en sectores transnacionales y de alcance mundial. Al mismo tiempo, el enfoque adoptado en el proyecto de convenio se mantiene dentro de los límites del derecho y la práctica internacionales existentes. El desarrollo de este sistema y, es de esperar, de la infraestructura de la OIT en relación con el mismo, será un gran logro y podrá dar impulso y apoyo a enfoques igualmente innovadores en otros sectores.

35. En el capítulo 5 de esta Memoria se indican algunas sugerencias específicas con miras a la puesta en marcha de actividades de seguimiento por parte de la Organización, tras la adopción del convenio. Aunque las preocupaciones presupuestarias están siempre presentes, no deberíamos dejar que esto obstaculice la consecución de los objetivos del proyecto de convenio. Deberíamos tener siempre presente el objetivo primordial, tal como lo señaló la Comisión Paritaria Marítima, esto es, contar con normas globales aplicables a toda la industria en su conjunto, que contribuyan al logro del empleo decente y condiciones sociales decentes para toda la gente de mar. Esto a su vez está en total conformidad con el Programa de Trabajo Decente de la OIT. Aunque el proyecto de convenio contiene disposiciones que, de adoptarse, pueden asegurar una amplia aplicabilidad de sus normas, incluso sin haberse ratificado, ese objetivo sólo puede alcanzarse si el número de ratificaciones es suficientemente elevado para que el convenio se convierta en un instrumento «global» aplicado a escala mundial. Debería instarse a todos los Estados Miembros a que procedan a ratificar el convenio y a ponerlo en práctica de manera efectiva.

36. No obstante, es importante también comprender que el proyecto de convenio, aun antes de su adopción, ya ha tenido considerables repercusiones en este sector debido al gran interés que ha suscitado el proceso de elaboración del proyecto y la importante participación en el mismo. La problemática que se ha examinado y las soluciones que se han concebido sobre una base tripartita han permitido ampliar los conocimientos acerca de las cuestiones relativas al trabajo marítimo y han influido tanto en la OIT como en otras organizaciones. Este proceso ya ha tenido efectos en el plano nacional dado que algunos Miembros han comenzado a tomar medidas para asegurarse de estar en condiciones de ratificar el convenio una vez que éste haya sido adoptado.

2.3. Elaboración y adopción del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)

37. Una de las cuestiones consideradas crucial para mejorar la seguridad marítima es garantizar que la gente de mar cuente con documentos que permitan su identificación de manera «positiva» y «verificable»⁸. Muchos países requerirán tal identificación antes de estar dispuestos a otorgar facilidades especiales para que la gente de mar pueda gozar de licencia en tierra y encontrarse en tránsito a fin de realizar las actividades necesarias para su trabajo y para su bienestar. Tras los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, la OMI y la OIT tomaron medidas para mejorar la seguridad marítima a bordo de buques. La OMI adoptó enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS), con inclusión del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (Código ISPS). Este fue el contexto en el cual la OIT tomó la decisión de revisar el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108), relativo a las normas mínimas en materia de documentos de identidad de la gente de mar. Dicha revisión implicó, entre otras cosas, la introducción de datos biométricos para facilitar la confirmación de la identidad de la gente de mar y contribuir a mejorar la seguridad en la preparación y emisión del nuevo documento por el Estado de nacionalidad de la gente de mar o aquél en el que resida de manera permanente. El Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), adoptado por la Conferencia en su 91.^a reunión en junio de 2003, entró en vigor el 9 de febrero de 2005. Se espera que, con el tiempo, más de 100 Estados Miembros ratifiquen este Convenio, incluidos todos los principales proveedores de mano de obra para la industria marítima⁹.

38. Como la Conferencia recordará, en el Convenio núm. 185 se prevé la entrega de documentos de identidad a la gente de mar (DIM) para facilitar sus movimientos, pero no para reemplazar el pasaporte. También se prevé el establecimiento de un sistema global de seguridad que permita la primera aplicación a escala mundial, con carácter obligatorio, de la tecnología de identificación mediante datos biométricos, haciendo así posible la identificación precisa del titular del documento. Introduce pues un sistema viable para responder a las inquietudes actuales en materia de seguridad y al mismo tiempo facilita la actividad marítima y reconoce las necesidades de la gente de mar. El Convenio exige que cada país ratificante ponga en práctica un régimen de seguridad de amplio alcance. Esto implica no sólo la producción por las autoridades nacionales de un documento de identidad moderno en el que consten los datos esenciales para garantizar la seguridad, sino también el mantenimiento de bases de datos nacionales relativas al documento expedido. Además, los procesos y procedimientos para la producción, personalización y expedición de estos documentos, incluido un control de la calidad del sistema nacional en su totalidad, están sujetos a una supervisión internacional (artículo 5 y anexo III del Convenio).

39. En el texto del Convenio núm. 185 en sí y en las resoluciones que adoptó al mismo tiempo, la Conferencia indicó tres tareas que debían llevarse a cabo antes de que el Convenio pudiera aplicarse plenamente:

⁸ Véase, por ejemplo, OIT: *Mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar*, Informe VII (1), Conferencia Internacional del Trabajo, 91.^a reunión, Ginebra, 2003, Introducción.

⁹ En julio de 2005, cuatro países habían ratificado ya el Convenio: Francia, Jordania, Nigeria y Hungría. Muchos más, incluidos los que constituyen las fuentes más importantes de mano de obra marítima (Filipinas, Indonesia e India) han informado a la Oficina de que están tomando medidas para ratificar el Convenio.

- a) La primera tarea es la encomendada por la Conferencia en la resolución relativa a la elaboración de una representación biométrica mundial interoperable ¹⁰. En dicha resolución se pide a la Organización que adopte medidas con miras a la elaboración «por las instituciones competentes» de una norma técnica que contenga las especificaciones para la plantilla biométrica requerida por el Convenio, la cual deberá basarse en una huella dactilar impresa en forma de números en un código de barras. Dado que no había ninguna otra institución en condiciones de poder adoptar una norma de esa índole en el lapso de tiempo previsto para la «vía rápida» requerida para la aplicación del Convenio, la Oficina preparó un proyecto de norma, con la asistencia de expertos a los que se encomendó esa tarea, así como de expertos de la Organización Internacional de Normalización (ISO) y de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El documento resultante se presentó al Consejo de Administración en su 289.^a reunión (marzo de 2004), como cuestión urgente. Se adjuntaron a ese documento proyectos de informes técnicos que requerían una decisión en cuanto a la elección del tipo de huella dactilar que habría de tomarse como base para la plantilla biométrica, esto es, ya sea «patrones dactilares» o «minucias dactilares» ¹¹. Tras un extenso debate, el Consejo de Administración optó por el método basado en las «minucias dactilares» (ILO-SID 0002), que recoge la norma aplicable a la plantilla de huellas dactilares exigida en el Convenio. En virtud de dicha norma, la plantilla de datos biométricos de dos huellas dactilares figurará en un código de barras PDF417 que habrá de imprimirse en el DIM. Los documentos técnicos se prepararon de manera que facilitarían la aprobación por la ISO de una futura norma sobre el tema.
- b) Otra tarea, relativa a la supervisión internacional antes mencionada, es la encomendada al Consejo de Administración por la Conferencia en la resolución relativa a la confección de una lista de los Estados Miembros que cumplan el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 ¹². En los párrafos 6 a 8 inclusive del artículo 5 del Convenio se hace referencia a las disposiciones que ha de adoptar el Consejo de Administración para elaborar la lista de Estados Miembros que cumplan cabalmente con los requisitos mínimos indicados en el Convenio por lo que respecta a los procesos y procedimientos nacionales para la expedición de los documentos de identidad de la gente de mar. Dichas disposiciones fueron adoptadas por el Consejo de Administración en su 292.^a reunión (marzo de 2005) ¹³. La finalidad de las mismas es garantizar el mantenimiento de una lista fiable y actualizada de los Miembros que se considere que cumplen los requisitos de que se trata, e incluyen procedimientos para preservar la situación de los Miembros en el caso de discrepancias en cuanto a su inclusión en la lista, habida cuenta de las necesidades de cooperación técnica a los que se hace referencia *infra*.
- c) Por último, la necesidad de cooperación técnica, especialmente importante en el contexto de este Convenio, fue puesta de relieve por la Conferencia en la resolución relativa a la cooperación técnica en materia de documentos de identidad

¹⁰ OIT: *Actas Provisionales*, Conferencia Internacional del Trabajo, 91.^a reunión, Ginebra, 2003, núm. 20, Parte II, pág. 24.

¹¹ OIT: Consejo de Administración, documento GB.289/7.

¹² OIT: *Actas Provisionales*, *op. cit.*, pág. 125.

¹³ OIT: Consejo de Administración, documento GB.292/LILS/11.

de la gente de mar ¹⁴. En la 289.^a reunión del Consejo de Administración (marzo de 2004), muchos países pusieron de relieve que la aplicación sin demora del Convenio debería acompañarse con asistencia técnica e instaron a los países industrializados a que brindaran esa asistencia ¹⁵. De hecho, fue posible llegar a un acuerdo a favor de la opción basada en las minucias dactilares sobre la base del compromiso de las naciones industrializadas con respecto a la cooperación técnica. El Consejo de Administración confirmó la necesidad de proporcionar asistencia técnica, en particular a los países en desarrollo a fin de que éstos puedan ratificar y poner en práctica el Convenio y la norma sobre los datos biométricos adoptada. En abril de 2005, con ocasión de una importante reunión marítima ¹⁶, la Oficina organizó demostraciones por vendedores de sistemas que cumplieran con los requisitos del Convenio en cuanto a la interoperabilidad. En la última etapa de dicha reunión, la Oficina organizó también una reunión de donantes para señalar a la atención de los mismos las necesidades de muchos Estados Miembros en materia de cooperación técnica.

40. La resolución de la Conferencia no sólo se refirió a las medidas de cooperación mediante las cuales los países con tecnología y procesos avanzados ayudarían a los Miembros menos avanzados en esas esferas, sino que también instó a los Miembros a que compartieran su tecnología, conocimientos especializados y recursos, cuando procediera. La Oficina ha estado investigando las modalidades de cooperación que podrían evitar la duplicación de esfuerzos y gastos a este respecto entre los Miembros que apliquen el Convenio. En este contexto, la Oficina ha tomado medidas concretas por lo que atañe a la norma mundial interoperable a la que se ha hecho referencia. Así, ha puesto a prueba productos biométricos, presentados por posibles vendedores o integradores de sistemas biométricos, en cuanto a su conformidad con la norma y los resultados efectivos, así como en cuanto a la interoperabilidad con otros productos o sistemas, con miras a garantizar que el código de barras para la plantilla biométrica de la huella dactilar de la gente de mar, producido de conformidad con la norma, permitirá reconocer correctamente si se corresponde con la huella dactilar o (según los casos) si no se corresponde con la misma, cuando los sistemas utilizados cumplan con la norma. La principal prueba realizada hasta ahora se llevó a cabo en 2004 ¹⁷ en una situación real en un buque dedicado a cruceros, con la colaboración de la Federación Naviera Internacional (ISF) y de la tripulación de dicho buque, y la asistencia de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF). A comienzos de 2005 ¹⁸ se efectuó una prueba de seguimiento, gracias al apoyo del Proyecto nacional de seguridad biométrica, con sede en los Estados Unidos, y los conocimientos técnicos aportados por los expertos de la ISO. Hasta el momento, hay tres productos biométricos respecto de los cuales se ha comprobado que cumplen los requisitos establecidos ¹⁹. Está previsto realizar nuevas pruebas de este tipo en colaboración con una subcomisión de la ISO. A fin de contribuir a garantizar el desarrollo y aceptación del nuevo sistema biométrico, la

¹⁴ OIT: *Actas Provisionales, op. cit.*, pág. 123.

¹⁵ Consejo de Administración, documentos GB.289/PV, págs. I/13 y VI/9.

¹⁶ Reunión tripartita intermedia sobre el seguimiento de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, Ginebra, 21-27 de abril de 2005.

¹⁷ <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/papers/maritime/sid-test-report1.pdf>.

¹⁸ <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/papers/maritime/sid-test-report2.pdf>.

¹⁹ <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/papers/maritime/sid-vendors.pdf>.

Oficina seguirá trabajando en estrecha colaboración con la OACI y la ISO acerca de los aspectos técnicos relacionados con este Convenio.

41. Cabe recordar que, al mismo tiempo que el Convenio, la Conferencia adoptó también una resolución relativa al trabajo decente de la gente de mar²⁰. Entre otras cosas, en la resolución se pide al Director General que adopte todas las medidas posibles para promover el trabajo decente para la gente de mar, incluidas el disfrute del permiso para bajar a tierra y la facilitación del tránsito.

42. Desde entonces, muchos países han impuesto condiciones más estrictas para la entrada en su territorio. Se han recibido numerosas informaciones respecto de países que exigen a la gente de mar, a veces únicamente a los nacionales de ciertos países, que tengan visas para la licencia en tierra y el tránsito a efectos de embarcar en un buque o de su repatriación. Algunos Estados han cambiado su política, eliminando la práctica aplicada durante mucho tiempo de emitir visas para todos los marinos que figuran en la lista de la tripulación. En consecuencia, la gente de mar procedente de algunos países ha tropezado con graves dificultades para asumir un empleo debido a las demoras para obtener las visas necesarias. Los armadores también han tropezado con dificultades, a raíz de las demoras impuestas a los buques a su llegada a ciertos países. Se ha señalado que en ciertos países proveedores de mano de obra, un número considerable de marinos ha perdido su puesto de trabajo debido a que los armadores han recurrido a otras fuentes de mano de obra marítima. Algunos Estados insulares cuentan con un número considerable de marinos que trabajan en buques de bandera extranjera, cuyos ingresos representan una elevada proporción de la renta nacional. La pérdida de un número importante de puestos de trabajo en tales casos tendría consecuencias desastrosas no sólo para la gente de mar sino también para la economía de esos Estados. Los armadores prefieren emplear a gente de mar que posea toda la documentación necesaria, con inclusión de documentos de identidad aceptables y de visas apropiadas para poder bajar a tierra y abordar o abandonar buques con facilidad. Si hay demoras para obtener esa documentación en algunos países, los armadores pueden verse tentados a recurrir a fuentes alternativas de mano de obra marítima.

43. De conformidad con la resolución, la Oficina ha escrito a los Estados Miembros instándoles a que cuando pongan en práctica medidas de seguridad marítima tengan en cuenta el «factor humano», la necesidad de proveer protección especial a la gente de mar y la importancia crucial del permiso para bajar a tierra. La Oficina ha aprovechado todas las oportunidades que se han presentado para recordar a los Estados Miembros la necesidad de seguir facilitando el acceso al permiso en tierra y el tránsito de la gente de mar. Cada vez que se han señalado dificultades especiales con respecto a un Estado Miembro, la Oficina se ha dirigido por escrito a dicho Estado en el sentido de los términos de la resolución. En muchos casos, se han celebrado discusiones con las autoridades nacionales para instarles a que aplicaran los procedimientos facilitados para la gente de mar con arreglo a las disposiciones del Convenio núm. 185.

44. Es de prever que siga habiendo dificultades en algunos casos. Se insta a los Estados Miembros a que ratifiquen el Convenio núm. 185, proporcionen a la gente de mar los documentos de identidad pertinentes y le faciliten el acceso necesario al permiso en tierra y al tránsito. Esto es importante tanto para la gente de mar, con respecto a sus derechos y bienestar, como para los armadores, a fin de asegurarse de que el comercio mundial no se vea afectado por demoras innecesarias.

²⁰ OIT: *Actas Provisionales*, *op. cit.*, pág. 121.

3. Actividades de difusión y cooperación técnica llevadas a cabo por la Oficina Internacional del Trabajo en relación con la promoción de las normas sobre el trabajo marítimo y del trabajo decente

45. Las actividades de cooperación técnica y las actividades de difusión son algunos de los medios de acción de que dispone la OIT para apoyar la aplicación y la ratificación de los convenios así como otros aspectos de su Programa de Trabajo Decente. Esas actividades tienen dos fuentes principales de financiación: la propia OIT, a través de su programa y presupuesto ordinario, y los donantes externos. La financiación de los donantes puede revestir diversas formas, como apoyo financiero para actividades específicas (por ejemplo, reuniones de expertos, seminarios y misiones), para personal adicional, a fin de complementar al personal existente de la OIT, o ambas formas a la vez.

3.1. Promoción del trabajo decente y apoyo técnico

46. En los últimos cinco años, el apoyo de los donantes, en particular de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y del Gobierno francés (Ministerio de Transporte), ha impulsado la promoción del Programa de Trabajo Decente de la OIT en la industria del transporte marítimo. Desde 2000, la ITF apoya el Programa Internacional para la Promoción del Trabajo Decente en la Industria Marítima. El Gobierno de Francia ha respaldado un proyecto titulado «Travail décent dans le secteur maritime», que es un complemento de ese programa. El Gobierno de la República de Corea ha seguido respaldando al programa marítimo de la OIT cediendo personal por un período de tres años.

47. A continuación se presentan ejemplos de diferentes tipos de actividades de cooperación técnica, iniciados por la OIT en los últimos años, utilizando tanto la financiación interna como externa.

Seminarios y talleres regionales y nacionales

48. Para promover las normas sobre el trabajo marítimo existentes y hacer progresar las discusiones regionales sobre la evolución del proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo, la OIT ha organizado reuniones marítimas regionales en las regiones de Asia y el Pacífico y de las Américas. Se ha previsto celebrar en 2006 un simposio marítimo regional para la región de África.

49. En Bulgaria, la República de Corea, Egipto, Malta y la Federación de Rusia se celebraron seminarios y talleres nacionales sobre la promoción y la aplicación de las normas de la OIT sobre el trabajo marítimo.

Programas y material de formación

50. La OIT ha participado en programas de formación y otras actividades para inspectores de buques en la región del Memorando de Entendimiento de París, la región del Memorando de Entendimiento de Tokio, la Federación de Rusia, Singapur y Ucrania.

51. España patrocinó asimismo una serie de cursos de formación, para funcionarios gubernamentales, empleadores o trabajadores, o para funcionarios de los tres grupos, en el Centro Internacional de Formación de la OIT en Turín.

Reuniones internacionales

52. El Gobierno de Francia también proporcionó el apoyo financiero necesario para permitir al Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo celebrar una cuarta reunión adicional sobre la evolución del proyecto de convenio, que tuvo lugar en Nantes, en enero de 2004. El Gobierno proporcionó asimismo recursos para financiar a un experto asociado durante dos años.

53. El Gobierno de Dinamarca prestó su apoyo a un proyecto que permitió a la OIT preparar y celebrar, en mayo de 2002 en Ginebra, la Reunión de expertos sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional, a la que se hace referencia en el capítulo 4 (sección 4.7) de la presente Memoria.

Puesta en práctica del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)

54. La elaboración y la promoción del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), han sido impulsadas gracias a la asistencia financiera de los Gobiernos del Reino Unido y de los Estados Unidos.

Otras actividades

55. Al mismo tiempo, se elaboraron diferentes productos destinados a la educación, la formación y la promoción. Entre ellos figuran sitios web y material de formación y promoción en CD-ROM. El material de formación se ha traducido a varios idiomas, a menudo con financiación proveniente de donantes externos. Una película muy exitosa realizada en vídeo/CD-ROM y producida por la OIT, «The Vital Link», ha tenido una gran difusión y ha contribuido en gran medida a que los medios de comunicación internacionales se interesasen por los trabajos de la OIT en el sector marítimo.

3.2. Actividades regionales de la OIT

56. La OIT ha procurado promover la ratificación y la aplicación de sus normas sobre el trabajo marítimo y sus objetivos de trabajo decente en el sector marítimo, tanto en el plano regional como nacional. Tal como se ha indicado *supra*, muchas de sus actividades, como por ejemplo los seminarios y talleres regionales, están destinados a varios países al mismo tiempo. La cooperación entre la OIT y las diversas organizaciones para el control por el Estado rector del puerto (por ejemplo, el Memorando de Entendimiento de París, el Memorando de Entendimiento de Tokio y el Memorando de Entendimiento del Caribe), es otra forma de cooperación regional.

57. Esas y otras actividades regionales se llevan a cabo en colaboración con las oficinas exteriores de la OIT. En los últimos años, se han realizado esfuerzos particulares para hacer intervenir a los funcionarios de esas oficinas, por ejemplo, sus especialistas en normas internacionales del trabajo, a fin de que ayuden a la promoción de los convenios

y recomendaciones relativos al sector marítimo. Desde 2003, el apoyo brindado por las oficinas exteriores para la promoción de la ratificación y aplicación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185) ha sido particularmente importante. Esa cooperación interna de la OIT debe proseguir con la promoción del proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo.

58. La Oficina procura asimismo encontrar nuevas maneras de colaborar con las organizaciones regionales en la aplicación del Programa de Trabajo Decente de la Organización en el sector marítimo. Cooperar cada vez más con las organizaciones regionales, como la Unión Europea, es un medio importante para alcanzar los objetivos de la Organización. Es necesario tener una mayor presencia tanto en las organizaciones como en las actividades y reuniones marítimas regionales.

3.3. Cooperación con otras organizaciones

3.3.1. Cooperación con la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas

59. La Oficina coopera activamente con la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas y realiza consultas ante la misma. En particular, proporciona a esa División información sobre las actividades de la OIT relativas al sector marítimo, a efectos de su utilización en la preparación del informe anual del Secretario General a la Asamblea General titulado «Los océanos y el derecho del mar». Asimismo, la Oficina ha colaborado con otros organismos internacionales en el marco del Grupo Consultivo sobre la Aplicación por el Estado del Pabellón, un grupo de estudio interorganismos creado por el Secretario General en respuesta al hecho de que ciertos buques no se ajustan a los requisitos internacionales relativos a la seguridad del buque, las condiciones de trabajo, la conservación de los recursos pesqueros y la protección del medio marino. El informe del Grupo Consultivo fue examinado por la Asamblea General en 2004¹. El 7 y el 8 de julio de 2005, la Oficina participó en una reunión consultiva *ad hoc* de altos representantes de organizaciones internacionales organizada por la OMI. Dicha reunión se organizó como respuesta a las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas² en las que se invitaba a la OMI y demás organizaciones competentes a «estudiar, examinar y aclarar la función de la «relación auténtica» respecto del deber que incumbe a los Estados del pabellón de ejercer un control eficaz sobre los buques que enarbolan su pabellón, incluidos los pesqueros».

3.3.2. Cooperación con organizaciones internacionales

Organización Marítima Internacional (OMI)

60. Las actividades de la OIT y la OMI relativas al sector marítimo son complementarias. Algunas se han llevado a cabo en forma paralela pero de manera independiente. Un ejemplo de ello es el establecimiento de normas para la formación, la capacitación y la obtención de certificados de la gente de mar. La OIT ha adoptado una serie de convenios, como el Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53), el Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque,

¹ Véase el documento A/59/63 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, quincuagésimo período de sesiones, 2004, *Los océanos y el derecho del mar*, Informe del Secretario General.

² Naciones Unidas: Resoluciones, documentos núms. A/Res/58/240, párrafo 28; A/Res/58/14, párrafo 22; A/Res/59/24, párrafo 41.

1946 (núm. 69) y el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74). En 1978, la OMI adoptó el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, que fue modificado en 1995. El Comité Mixto OMI/OIT sobre formación se ha reunido periódicamente para examinar cuestiones relativas a la formación que son de interés para ambas organizaciones.

61. La adopción del proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo ha de crear oportunidades para el desarrollo de nuevas competencias de los marineros preferentes que se regían previamente por lo previsto en el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74) en el marco de las normas de la OMI.

62. Otras actividades pertenecen a categorías que no han sido enteramente tratadas por los comités o subcomités permanentes de la OMI o por el Consejo de Administración de la OIT, y dependen de la labor común que realicen ambos organismos, generalmente en forma de grupo mixto especial de expertos OMI/OIT, como el actual Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar y el Grupo de Trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.

63. Ambas organizaciones se mantienen mutuamente informadas de sus respectivas actividades en curso, en particular asistiendo, en la medida de lo posible, a las reuniones importantes que tienen lugar en cada una de ellas. Por ejemplo, la OIT ha procurado asistir con la mayor regularidad posible a las reuniones del Comité de Seguridad Marítima y del Comité Jurídico de la OMI, así como a ciertos subcomités como el Subcomité de Formación y Guardia. Por su parte, la OMI ha estado presente en ciertas reuniones de la OIT, como las relativas a la preparación de los instrumentos más recientes sobre el trabajo marítimo, a saber, el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185) y el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo.

64. En interés de toda la industria, es importante que ambas organizaciones continúen trabajando en estrecha colaboración en una serie de ámbitos en los que las cuestiones sobre el trabajo, la seguridad y el entorno marítimo están interrelacionadas.

Organización Mundial de la Salud

65. La OIT colabora estrechamente con la Organización Mundial de la Salud (OMS) en cuestiones relativas a la salud de la gente de mar, a menudo a través del Comité Mixto OIT/OMS sobre Salud de los Marineros. Desde la última reunión de dicho Comité, celebrada en 1993³, ambas organizaciones mantuvieron consultas entre sí, en 1997, para elaborar un conjunto de Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos⁴.

66. Durante los últimos tres años ha habido una renovada cooperación con la OMS en torno a cuestiones relativas al sector marítimo: actualmente se procede a una revisión de la *Guía médica internacional de a bordo*, de la cual la OMS confía en publicar la tercera edición a fines de 2006. La Oficina ha trabajado en estrecha colaboración con la OMS, y ha facilitado la participación de los interlocutores sociales en esta tarea. Una gran parte de la preparación de esa Guía médica revisada, llevada a cabo por expertos de la

³ OIT: Consejo de Administración, documento GB.258/STM/3/4.

⁴ OIT: Consejo de Administración, documento GB.271/STM/5.

Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA), ha sido financiada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF).

67. La OMS también revisa actualmente la guía titulada *Guide to Ship Sanitation*⁵. Esta publicación ha de constituir una referencia mundial acerca de los requisitos sanitarios para la construcción y el funcionamiento de los buques. Su objetivo principal será destacar la importancia de la aplicación de medidas de control apropiadas para garantizar que a bordo de los buques haya instalaciones sanitarias adecuadas y buenas condiciones de higiene.

68. En el futuro inmediato, la OIT seguirá trabajando conjuntamente con la OMS en la revisión de la Guía médica internacional de a bordo de la OIT/OMI/OMS. En cuanto a las Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos a las que se ha hecho referencia, a la luz de la experiencia adquirida durante su aplicación, es probable que también sea necesario proceder a su revisión.

3.3.3. Cooperación con organizaciones intergubernamentales y organizaciones económicas regionales

Memorandos de Entendimiento regionales sobre control por el Estado rector del puerto

69. La inspección por parte de un Estado de los buques extranjeros que hacen escala en sus puertos, en cumplimiento de los requisitos internacionales relativos a la seguridad marítima, la prevención de la contaminación marina y las condiciones de vida y de trabajo a bordo se denomina normalmente «control por el Estado rector del puerto». En el artículo 4 del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), se estipula, entre otras cosas, que:

Si un Estado Miembro que ha ratificado el presente Convenio, al encontrarse en uno de sus puertos un buque que en él hace escala en el curso normal de su actividad o por razones inherentes a su utilización, recibe una queja o tiene pruebas de que en dicho buque no se observan las normas de este Convenio, podrá, una vez que éste haya entrado en vigor, enviar un informe al gobierno del país en el cual el buque está matriculado, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, y podrá tomar las medidas necesarias para poner remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud.

Esta disposición constituyó un gran avance en la puesta en práctica de las normas internacionales relativas a las condiciones de la gente de mar.

70. De conformidad con las decisiones adoptadas por el Consejo de Administración de la OIT en su 241.^a reunión (noviembre de 1988), en octubre de 1989 se celebró en Ginebra una Reunión de expertos en procedimientos para la inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques, con el objeto de redactar directrices basadas en las disposiciones del Convenio núm. 147. Los expertos que participan en la misma se designaron tras consultas con los gobiernos, con el Grupo de los Empleadores y con el Grupo de los Trabajadores del Consejo de Administración. Participaron asimismo representantes de varias organizaciones intergubernamentales y de organizaciones no gubernamentales (como la Federación Naviera Internacional (ISF) y la ITF), así como de otras organizaciones. Los expertos examinaron y modificaron un documento de trabajo que contenía un proyecto de directrices, preparado por la Oficina,

⁵ Organización Mundial de la Salud: *Guide to Ship Sanitation*, segunda edición (Ginebra, 1987).

para los procedimientos de inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques. Ese documento se presentó al Consejo de Administración en su 245.^a reunión (febrero-marzo de 1990) y la OIT lo publicó en 1990 con el título de *Directrices sobre procedimientos de inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques*.

71. Estas *Directrices* han sido una contribución importante al mejoramiento de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. Cuando los funcionarios a cargo del control por el Estado rector del puerto llevan a cabo sus inspecciones en el marco del Convenio núm. 147, las utilizan como referencia.

72. Poco después de la adopción del Convenio núm. 147, ocho países europeos firmaron el Memorando de la Haya de 1978, que se refería específicamente a ese Convenio, con el objeto de garantizar un criterio coordinado para el control por el Estado rector del puerto. No obstante, en 1982, antes de que el Memorando pudiese aplicarse plenamente, la encalladura del *Amoco Cadiz* y el derrame de petróleo resultante trajeron aparejado un aumento de interés por esas inspecciones y dieron lugar a la adopción, en 1982, del Memorando de Entendimiento de París sobre el control por el Estado rector del puerto, documento de mayor alcance que firmaron 14 países. Al 1.º de julio de 2005, el Memorando de Entendimiento de París había sido firmado por 22 autoridades marítimas y había servido de modelo para otros acuerdos regionales sobre el control por el Estado rector del puerto. Los países signatarios del Memorando de París han acordado realizar inspecciones de los buques en cumplimiento del Convenio núm. 147.

73. A continuación, se enumera una serie de acuerdos regionales actualmente vigentes sobre el control por el Estado rector del puerto: el Memorando de París, el Acuerdo de Viña del Mar (o Acuerdo Latinoamericano), firmado en Viña del Mar (Chile) el 5 de noviembre de 1992; el Memorando de Entendimiento sobre el control por el Estado rector del puerto en la región de Asia y el Pacífico (Memorando de Tokio), firmado en Tokio el 2 de diciembre de 1993; el Memorando de Entendimiento sobre el control por el Estado rector del puerto en la región del Caribe (Memorando del Caribe), firmado en Christchurch el 9 de febrero de 1996; el Memorando de Entendimiento sobre el control por el Estado rector del puerto en la región del Mediterráneo (Memorando del Mediterráneo), firmado en la Valleta el 11 de julio de 1997; Memorando de Entendimiento sobre el control por el Estado rector del puerto del Océano Índico (Memorando del Océano Índico), firmado en Pretoria el 5 de junio de 1998; el Memorando de Entendimiento sobre el control por el Estado rector del puerto para Africa Occidental y Central (Memorando de Abuja), firmado en Abuja el 22 de octubre de 1999; el Memorando de Entendimiento sobre el control por el Estado rector del puerto para la región del Mar Negro (Memorando del Mar Negro), firmado en Estambul el 7 de abril de 2000; y el Memorando de Entendimiento sobre el control por el Estado rector del puerto para la región del Golfo Árabe (Memorando de Riyadh), firmado en Riyadh el 30 de junio de 2004. En los Estados Unidos, ese control está a cargo del Servicio de Guardacostas de ese país que, a pesar de no ser signatario, participa activamente como observador en varios memorandos regionales ⁶.

74. Las disposiciones regionales están regidas por los comités de control por el Estado rector del puerto, compuestos por los representantes de las autoridades marítimas participantes. En el Memorando de París, también está representada la Comisión Europea. Los representantes de la OMI y la OIT (cuando el Convenio núm. 147 es un

⁶ Organización Marítima Internacional: Informe de situación acerca de los acuerdos sobre el control por el Estado rector del puerto, FSI 13/6, 13 de febrero de 2005, Subcomité de Implantación del Estado de Abanderamiento, 13.º período de sesiones, Londres, 7-11 de marzo de 2005.

instrumento pertinente) participan como observadores o representantes en las reuniones de esos comités, al igual que los representantes de diferentes autoridades marítimas y otros acuerdos regionales sobre el control por el Estado rector del puerto.

75. Con la excepción del Acuerdo de Viña del Mar, todos esos memorandos regionales incluyen el Convenio núm. 147 de la OIT en sus listas de instrumentos pertinentes. No obstante, el Memorando de París es el único acuerdo en el que todas las autoridades marítimas que son miembros pertenecen a los países que han ratificado el Convenio núm. 147. En otras regiones, esta ausencia de ratificación del Convenio núm. 147 ha impedido al Estado rector del puerto realizar las inspecciones de control de las condiciones de trabajo a bordo de los buques.

76. En el marco del Memorando de París, existe una disposición establecida hace tiempo, tras la adopción por la 26.^a reunión de la Comisión Paritaria Marítima de la Resolución sobre la promoción del principio del control por el Estado del puerto, en la que se invita al Consejo de Administración a que pida al Director General que «adopte las medidas necesarias para que las organizaciones de la gente de mar y de los armadores estén representadas directamente, en calidad de asesoras de la Oficina Internacional del Trabajo, en las reuniones de los Estados que son parte del Memorandum de entendimiento sobre el control de los navíos por el Estado del puerto»⁷. En ese momento, el Memorando de París era el único acuerdo regional existente sobre el control por el Estado rector del puerto. Como resultado de esas medidas en las reuniones de los comités de control por el Estado rector del puerto de ese Memorando, el observador de la OIT estuvo acompañado en general por los asesores de la ISF y la ITF, lo cual implicó la introducción del «diálogo social» en ese ámbito esencial del control regional por el Estado rector del puerto. La Oficina también participó en actividades organizadas por otras organizaciones encargadas de ese tipo de control, por ejemplo, reuniones y cursos de formación relativos a la inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques. No obstante, esa participación ha sido bastante limitada en ciertas regiones debido a la escasez de recursos tanto humanos como financieros.

77. Las «campañas de inspección concentradas» (CIC) permiten que los acuerdos regionales de control por el Estado rector del puerto concentren su atención en ciertas zonas de inspección. Por ejemplo, en el marco del Memorando de París, esas campañas, de una duración de aproximadamente tres meses, se llevan a cabo regularmente. En 1997 y 2004, el Memorando de París realizó dos campañas sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. La Oficina prestó asistencia para preparar los criterios, que habrían de guiar esas inspecciones, con inclusión de orientaciones sobre la inspección de buques de conformidad con el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), en particular la cuestión de las horas de trabajo y de descanso de la gente de mar, teniendo en cuenta que las Directrices de procedimiento de la OIT aún no habían sido actualizadas y no reflejaban ni la adopción del Protocolo ni la del Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180) ni la del Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178). Además del interés inmediato que presentan al señalar a la atención la cuestión de las condiciones de trabajo a bordo de la gente de mar, esas campañas, que se han analizado dentro del marco de la organización del Memorando de París, pueden extraer valiosas enseñanzas para las futuras inspecciones y las orientaciones correspondientes.

⁷ OIT: Consejo de Administración, documento GB.252/3/2.

78. El Memorando de París también ha colaborado con la Organización proporcionándole asesoramiento durante la preparación del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Se espera que esta colaboración continúe en el contexto de las actividades de seguimiento que se examinan más adelante en la presente Memoria y de la elaboración de directrices revisadas para la inspección de buques y la formación de inspectores.

79. El Memorando de Tokio ha establecido también desde 1994 un régimen eficaz de control por el Estado rector del puerto en la región de Asia y el Pacífico, gracias a la cooperación entre sus 18 miembros para armonizar sus actividades de inspección de buques deficientes. La OIT ha participado en calidad de observador en el Memorando de Tokio desde su etapa preparatoria, y ha alentado a los Estados a ratificar y aplicar el Convenio. No obstante, al 1.º de julio de 2005, sólo cuatro de los países⁸ participantes en dicho Memorando habían ratificado el Convenio núm. 147. El Memorando de Tokio abarca una amplia zona con un intenso tráfico marítimo, cuya importancia comercial es cada vez mayor.

80. Muchas de las autoridades marítimas que son parte en el Memorando de Tokio pertenecen a economías en desarrollo. La Oficina debería cooperar más estrechamente con el Memorando de Tokio a fin de aumentar el número de ratificaciones de las normas sobre el trabajo marítimo en la región de Asia y el Pacífico.

81. Muchos de los memorandos de entendimiento regionales han organizado programas de formación en las regiones para inspectores de buques. Siempre y cuando lo han permitido los recursos, la Oficina ha apoyado esos esfuerzos proporcionando material de formación y formadores.

82. La evolución de la naturaleza del transporte marítimo internacional, que ha implicado un mayor énfasis en la seguridad, la prevención de la contaminación, las condiciones de trabajo y de vida y las cuestiones relativas a los «derechos humanos», se presta ahora más atención a la necesidad de contar con un sistema de control por el Estado rector del puerto más sólido y más coordinado.

La Unión Europea

83. En los últimos años, la Oficina ha colaborado más estrechamente con la Unión Europea. La Comisión Europea, que tiene competencia en el marco de sus atribuciones en ciertos ámbitos que se tratan en los convenios sobre el trabajo marítimo, ha asistido en calidad de observador a varias reuniones de la OIT relativas al sector marítimo. Además de adoptar y promover los convenios existentes sobre el trabajo marítimo mediante directivas adoptadas por el Consejo Europeo y el Parlamento Europeo⁹, la Unión Europea, a través de diversos presidentes de su Consejo de Ministros y junto a distintos Estados miembros de la Unión Europea, ha participado activamente en la elaboración del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Si bien la Unión Europea no es miembro de la OIT, su sistema de presidencia rotativa ha contribuido a que los Estados Miembros de la OIT que también pertenecen a la Unión Europea pudieran establecer puntos de vista coordinados para abordar problemas específicos a los que pueden verse enfrentados como resultado de las responsabilidades legislativas que les incumben en el marco de sus acuerdos regionales. La Oficina ha

⁸ Canadá, China, incluida la Región Administrativa Especial de Hong Kong, Japón y la Federación de Rusia.

⁹ Por ejemplo, la Directiva núm. 1999/63/CE del Consejo, de 21 de junio de 1999, relativa al Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar suscrito por la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST).

proporcionado información a la Comisión Europea con miras a garantizar la cooperación y la coordinación necesarias ¹⁰. En agosto de 2005, la Comisión decidió prestar el muy necesario apoyo financiero para ayudar a la OIT a celebrar esta reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo en 2006.

3.3.4. Cooperación con organizaciones internacionales no gubernamentales

84. La Oficina colabora con numerosas organizaciones internacionales no gubernamentales (ONG) en el sector marítimo. El Consejo de Administración invita periódicamente a algunas de ellas, como la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), la Federación Naviera Internacional (ISF), la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA), la Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes de Buque (IFSMA) y el Grupo Internacional de Clubes P & I, a que envíen representantes en calidad de observadores a las reuniones marítimas. De esas organizaciones, la ITF y la ISF son particularmente importantes para el programa relativo al sector marítimo debido a su importante representación en la Comisión Paritaria Marítima.

3.3.4.1. *Diálogo social y cooperación en el plano internacional con organizaciones internacionales de armadores y de gente de mar*

85. La Oficina promueve el diálogo social internacional; por ello, en el sector marítimo fomenta activamente el diálogo con las organizaciones internacionales de empleadores y de trabajadores. Precedentemente se mencionó un ejemplo de iniciativa de la Oficina, a saber lograr la asistencia de esas organizaciones a las reuniones del Memorando de París. En el decenio de 1990 se desarrolló la negociación colectiva a escala mundial en el sector del transporte marítimo. En la primera parte de ese decenio, los armadores crearon el Comité Marítimo Internacional de Empleadores con el objeto de negociar un acuerdo global con la ITF sobre la remuneración para la gente de mar que trabaja a bordo de buques que enarbolan «pabellones de conveniencia». El primero de esos acuerdos se negoció en 2001, tras lo cual se formó un grupo paritario de negociación, que a su vez negocia con el Comité de Prácticas Aceptables de la ITF a través del International Bargaining Forum (Foro Internacional de Negociación). En esas negociaciones se tienen en cuenta las normas y las directrices que figuran en los convenios y las recomendaciones de la OIT.

Federación Naviera Internacional (ISF) ¹¹

86. Fundada en 1909, la ISF, es la organización internacional de empleadores para los armadores interesados en los asuntos laborales y las cuestiones de formación. Sus miembros son las asociaciones nacionales de armadores que representan a todos los sectores e industrias de 34 países predominantes en este sector, y cuenta también con miembros asociados procedentes de todos los sectores industriales. Brinda asesoramiento y orientación a sus miembros, ya sea de manera directa o a través de su extensa red de contactos a escala mundial, representándolos en todos los foros pertinentes en los que se regulan esas cuestiones. La ISF representa intereses globales con imparcialidad,

¹⁰ Conclusiones conjuntas de la tercera reunión de alto nivel entre los servicios de la Comisión Europea y la Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 13 de octubre de 2004. Véase el punto F (disponible en línea en http://sed-trade-forum.itcilo.org/eng/Papers/eu/4_Joint_CCL_EC_ILO_07.12.04_final.doc).

¹¹ La información sobre la Federación Naviera Internacional procede, en parte, de <http://www.marisec.org>, consultado el 8 de julio de 2005.

reconociendo y teniendo en cuenta diferentes puntos de vista, a la vez que ejerce su influencia de manera mesurada, profesional y coherente sin considerar los intereses nacionales o regionales.

87. El principal órgano rector de la ISF es su Consejo, que se reúne dos veces al año y está integrado por representantes de cada una de sus asociaciones afiliadas. La ISF tiene dos comités importantes cuyo cometido es establecer las prioridades de la labor que se ha de llevar a cabo; uno se encarga de los asuntos laborales y el otro de las cuestiones de dotación y formación. Se pueden crear subgrupos a fin de tratar temas específicos.

88. La ISF tiene carácter consultivo ante la OIT, y coordina la posición de los armadores en las reuniones en que se tratan temas relativos al sector del transporte marítimo. Trabaja conjuntamente con la Organización Internacional de Empleadores (OIE) a fin de garantizar que las decisiones en materia de política adoptadas concuerdan con la posición del grupo más amplio de empleadores. En el marco de la OIT, la ISF coordina a la totalidad del Grupo de los Armadores, incluidos los representantes de las asociaciones nacionales de armadores que no son miembros de la ISF.

89. La ISF ha sido el principal organizador del Grupo de los Armadores ante la Comisión Paritaria Marítima y en todas las reuniones relativas a la elaboración del proyecto de convenio. Desempeña un papel similar ante la OIM, conjuntamente con su organización hermana la Cámara Naviera Internacional.

90. En los últimos años, la ISF ha tenido una actuación sumamente activa en la promoción del concepto del proyecto de convenio y del documento de identidad de la gente de mar de conformidad con el Convenio núm. 185, así como en los debates sobre el trato justo de que debe ser objeto la gente de mar y en muchas otras cuestiones.

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)¹²

91. La ITF fue fundada en 1896 como Federación Internacional de Trabajadores de Buques, Muelles y Ríos, y en 1898 se amplió para incluir a los trabajadores del transporte de otras industrias diferentes de la marítima. La organización tiene sus orígenes en diversas conferencias especiales y federaciones de gente de mar y de trabajadores del sector ferroviario europeos a comienzos del decenio de 1890, y en la cooperación internacional de los sindicalistas del transporte europeo durante las huelgas portuarias que tuvieron lugar en Rotterdam y Hamburgo en 1896 y 1897. Tras los trastornos causados por la Primera Guerra Mundial, la Federación fue restablecida en 1919 como Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte.

92. Sus miembros son 624 organizaciones sindicales que representan a 4.400.000 trabajadores del transporte en 142 países. Es uno de los varios sindicatos mundiales adheridos a la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL). La Sección de la Gente de Mar de la ITF coordina y brinda apoyo a nivel internacional a los sindicatos afiliados y a los marinos individualmente mediante: su participación en actividades realizadas por la OIT, la OMI, la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y otros organismos internacionales; la asistencia a la gente de mar; el mantenimiento de una red de más de 100 inspectores en todo el mundo; la conclusión de acuerdos relativos a los buques con pabellón de conveniencia en los que se especifican condiciones mínimas de empleo para las

¹² Información obtenida en <http://www.warwick.ac.uk/services/library/mrc/ead/159.htm>, consultado el 8 de julio de 2005.

tripulaciones, incluidas las remuneraciones; las actividades de elaboración de políticas a través de comités en los que están representados los sindicatos afiliados; y el suministro y difusión de información¹³. La campaña de la ITF relativa a los buques con pabellón de conveniencia está coordinada por su secretaría en Londres. El Comité de Prácticas Aceptables (compuesto por funcionarios de la ITF y sindicalistas nacionales) establece la política que guía la campaña sobre los buques con pabellón de conveniencia.

93. La ITF, en colaboración con la CIOSL, coordina la posición que ha de adoptar la gente de mar en las reuniones relativas al sector marítimo de la OIT en la Comisión Paritaria Marítima, y así lo ha hecho también en todas las reuniones que se han celebrado para elaborar el proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo.

3.3.4.2. *Cooperación con otras organizaciones internacionales no gubernamentales relacionadas con el sector marítimo*

94. Además de cooperar con la ITF y la ISF, la OIT coopera también con una amplia gama de organizaciones internacionales no gubernamentales, muchas de las cuales asisten a las reuniones relativas al sector en calidad de observadores.

Comisión Internacional para el Bienestar de la Gente de Mar (ICSW)¹⁴

95. La ICSW es una organización benévola creada con el objeto de aunar los intereses en favor del bienestar de la gente de mar y, para ello proporciona un foro para el intercambio de información, así como para la coordinación de proyectos sobre la atención a la gente de mar. Cuenta con 24 miembros y su principal objetivo es promover la ratificación, y la aplicación práctica de los instrumentos pertinentes de la OIT y de las Naciones Unidas, en particular los que se refieren al bienestar de la gente de mar. Desde su comienzo, la ICSW ha adjudicado un sitio de observador a la OIT en su Presidium. A raíz de ello, la OIT ha participado activamente de manera regular en las diversas reuniones de la ICSW, y en las asambleas generales. Se celebraron seminarios regionales en Mauricio, en 2000, para la región del Océano Índico y el sudeste de África; en Accra, Ghana, en 2002, para la región de África Occidental; en Veracruz, México, en 2003, para la región de América Central y en el último trimestre de 2005 para la región de Asia Meridional.

96. La ICSW lleva a cabo sus actividades en favor del bienestar de la gente de mar a través de una serie de proyectos y programas con objetivos específicos. Por ejemplo, un conjunto de proyectos está compuesto por programas regionales que procuran sensibilizar a las autoridades, tanto nacionales como locales, acerca de las cuestiones relativas a la gente de mar mediante la promoción de la ratificación y la aplicación efectiva del Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163). Algunas de sus actividades consisten también en promover la construcción o la renovación de centros para la gente de mar en los puertos, o actividades similares.

97. Paralelamente a sus actividades regionales, la ICSW pone en práctica una serie de proyectos con objetivos específicos entre los que figuran el Seafarer's Health Information Programme (Programa de información sanitaria de la gente de mar), Sport of the Seven Seas (Deportes en los siete mares) y el IT Service Pack (Conjunto de servicios de TI) y VOIP (Protocolo de transmisión de la voz por Internet) (acceso a las comunicaciones telefónicas y por correo electrónico).

¹³ Información obtenida en <http://www.itfglobal.org/seafarers/about.cfm>, consultado el 8 de julio de 2005.

¹⁴ Véase <http://www.seafarerswelfare.org>, consultado el 1.º de julio de 2005.

Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA) ¹⁵

98. La ICMA está compuesta por 27 organismos cristianos sin fines de lucro que trabajan en obras sociales destinadas a la gente de mar, y abarca a las personas que trabajan en la marina mercante, en el sector de la pesca y en los buques de pasajeros. Fue fundada en 1969 para estimular la colaboración ecuménica y la asistencia mutua entre esas diferentes organizaciones en los puertos locales, así como en los planos nacional e internacional. Actualmente, los miembros de la ICMA representan a 526 centros para la gente de mar y 927 capellanes en 126 países.

99. La ICMA ha participado, en calidad de observadora, en diversas reuniones y conferencias relativas a la elaboración del Convenio núm. 185 y al proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo. Asimismo, ha trabajado con la ICSW para promover las normas de las OIT relativas a la gente de mar, en particular el Convenio núm. 163.

Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA) ¹⁶

100. La IMHA fue fundada durante el cuarto Simposio Internacional de Medicina Marítima celebrado en Oslo. Es una organización sin fines de lucro, registrada en Bélgica. La IMHA está dedicada a fomentar el progreso científico, mejorar la calidad de la salud de los trabajadores del sector marítimo en todo el mundo (gente de mar, pescadores, trabajadores en instalaciones petroleras en el mar, buzos, etc.) y crear un foro donde se pueden intercambiar ideas, experiencias, esfuerzos, investigaciones y cuestiones relativas a la medicina marítima en beneficio de la comunidad marítima internacional. La IMHA coopera estrechamente con la OMS, la OMI y la OIT, y procura ser una fuente de referencia y consulta para los gobiernos, los armadores, los sindicatos y otras organizaciones acerca de las cuestiones relativas a la medicina marítima. La Oficina ha consultado a la IMHA sobre cuestiones relativas a la salud de la gente de mar. Poco después de su creación, contribuyó a la adopción por la OIT de las *Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos*. Actualmente, trabaja en la preparación de la tercera edición de la *Guía médica internacional de a bordo*, que la OMS publicará en 2006. Colabora asimismo con la ICSW y la ITF en la aplicación de proyectos relativos a la salud en la industria marítima.

Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)

101. Las sociedades de clasificación son entidades privadas que supervisan los aspectos relativos a la navegabilidad de los buques durante su construcción y mantenimiento, y los clasifican en grados o «clases» de conformidad con las reglas de la sociedad para cada tipo particular. Las sociedades de clasificación pueden estar autorizadas a inspeccionar los buques y extender los certificados de seguridad correspondientes en nombre de los Estados en los que están matriculados los buques. El proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo, dispone, entre otras cosas, que el Estado ratificante podrá, cuando lo estime apropiado, autorizar a instituciones públicas o a otras organizaciones que considere competentes e independientes a efectuar inspecciones o a expedir certificados de trabajo marítimo, o ambas cosas. Se prevé que las sociedades de clasificación puedan ser las organizaciones autorizadas para realizar esa tarea. Por consiguiente, es importante, para garantizar la coherencia en la aplicación del convenio, que las sociedades de clasificación, en particular sus inspectores, adquieran los conocimientos necesarios sobre las disposiciones del mismo.

¹⁵ Véase <http://www.icma.as/>, consultado el 1.º de julio de 2005.

¹⁶ Véase <http://www.imha.net>, consultado el 1.º de julio de 2005.

102. La IACS fue fundada en 1968. Entre sus miembros se cuentan las entidades siguientes: la American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), la Sociedad de Clasificación de China (CCS), Det Norske Veritas (DNV), Germanischer Lloyd (GL), el Korean Register of Shipping (KR), el Lloyd's Register (LR), Nipon Kaiji Kyokai (NK), el Registro Italiano Navale (Rina), y el Registro Marítimo de Buques de Rusia (RS), así como su miembro asociado, el Indian Register of Shipping (IRS)¹⁷. Esta Asociación siguió muy de cerca y participó como observadora en la mayoría de las recientes reuniones relativas a la preparación del proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo. Se espera que se consulte a la IACS acerca de la elaboración de las directrices para la inspección en el marco del nuevo convenio y, previa aprobación por el Consejo de Administración de la OIT, se la invite a participar en calidad de observadora en todas las reuniones de expertos organizadas con objeto de elaborar dichas directrices.

Otras organizaciones

103. La OIT ha colaborado asimismo estrechamente con otras organizaciones, tales como la Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes de Buque (IFSMA) y el Grupo Internacional de Clubes P & I, respecto de cuestiones específicas pertinentes.

3.3.5. Vínculos con instituciones educativas

104. Además de participar en reuniones con otras organizaciones y llevar a cabo actividades de difusión relacionadas con la cooperación técnica, la Oficina realiza periódicamente actividades para promover una mayor sensibilización con respecto a la labor de la OIT y la creación de capacidades en el sector, mediante la organización de conferencias en instituciones educativas y de formación del sector marítimo. Por ejemplo, funcionarios de la OIT dictan periódicamente conferencias en la Universidad Marítima Mundial, en Malmo, Suecia, y en el Instituto de Derecho Marítimo Internacional, en Malta.

105. Académicos de diferentes instituciones de investigación y de enseñanza colaboran con la OIT. Recientemente, la cooperación con el Centro Internacional de Investigaciones sobre Marinos, en Cardiff, tuvo como resultado dos publicaciones, *The Global Seafarer: Living and working conditions in a globalized industry* y *Women seafarer: Global employment policies and practices*. Además de las investigaciones y los estudios publicados bajo los auspicios de la OIT, esos expertos marítimos a menudo aportan su contribución a publicaciones pertinentes del sector proporcionando información con respecto a las actividades de la OIT y a la evolución de la situación en el sector marítimo¹⁸.

¹⁷ Véase <http://www.iacs.org.uk/index1.htm>, consultado el 29 de septiembre de 2005.

¹⁸ Por ejemplo, *Lloyd's List*; *WMU Journal of Maritime Affairs* (Universidad Marítima Internacional); *Keesings Journal of Documents and Identity*.

4. Actividades de la Organización relativas a cuestiones y problemas actuales del sector marítimo

106. Muchas de las actividades de cooperación y difusión que se examinan en la sección 2 se refieren a cuestiones que, si bien son pertinentes en relación con el Programa de Trabajo Decente e importantes para la industria marítima, no forzosamente se abordan en las normas sobre el trabajo marítimo existentes. En este capítulo se hace hincapié en iniciativas emprendidas por la OIT, a menudo en colaboración con otras organizaciones, para abordar ciertas cuestiones que actualmente inquietan a la industria marítima.

107. Esas cuestiones y actividades se examinan a continuación en forma individual, aunque en muchos casos están interrelacionadas. Lo que todas — o casi todas — tienen en común es que plantean la necesidad de garantizar que los Estados de abanderamiento ejerzan control respecto de las condiciones a bordo de los buques que enarbolan su pabellón.

4.1. Reivindicaciones de la gente de mar en caso de accidente, muerte y abandono

108. En su 26.^a reunión celebrada en octubre de 1991 ¹, la Comisión Paritaria Marítima adoptó una resolución sobre la protección de los salarios de los marinos abandonados. La resolución «reconoce el problema de los marinos abandonados, expuestos a una penosa situación» e insta al Consejo de Administración de la OIT a que pida al Director General que recomiende a los Estados Miembros la adopción de leyes y la aplicación de medidas prácticas que protejan los salarios y otros derechos de la gente de mar cuando el armador o administrador quede insolvente, especialmente en los casos en que los marinos sean abandonados en un puerto. La Comisión Paritaria Marítima observó que, no obstante las disposiciones pertinentes del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23), del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166) y de la Recomendación sobre la repatriación de la gente de mar, 1987 (núm. 174), persistían los casos de marinos abandonados sin recursos para costear su repatriación tras el abandono de sus barcos por los armadores debido a dificultades financieras o por otras razones, de modo que venían a depender de los recursos, ya hartos exigidos, de las instituciones benévolas y caritativas. La Comisión reconoció el problema de los marinos abandonados que podían verse expuestos a una situación muy difícil en caso de bancarrota del armador y que, en esas circunstancias probablemente no se contaría con la ayuda oportuna de los Estados de abanderamiento o de los Estados rectores de los puertos debido a demoras burocráticas o a que los convenios de la OIT correspondientes no habían sido ratificados o no habían entrado en vigor.

¹ Véase OIT: Consejo de Administración, documento GB.252/3/2.

109. En su 77.º período de sesiones (abril de 1998), el Comité Jurídico de la OMI acordó garantizar, a través de la aplicación de los instrumentos internacionales apropiados, los derechos de la gente de mar respecto de las indemnizaciones por muerte, lesiones corporales y abandono ². El Comité reconoció el papel complementario desempeñado por la OMI y la OIT respecto de esas cuestiones, e indicó que apoyaba la creación de un Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT a fin de coordinar las consultas entre ambas organizaciones. Tras la aprobación por el Consejo de la OMI y por el Consejo de Administración de la OIT en su 273.ª reunión (noviembre de 1998), se creó el Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre la responsabilidad y la indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar en el marco de las disposiciones pertinentes del acuerdo de cooperación entre ambas organizaciones. En la misma reunión, el Consejo de Administración de la OIT también designó a cuatro representantes de los armadores y cuatro representantes de la gente de mar para integrar el Comité. En su 79.º período de sesiones (abril de 1999) el Comité Jurídico de la OMI aprobó la designación de ocho representantes de la OMI procedentes de Chipre, la República de Corea, Estados Unidos, Filipinas, Francia, Ghana, Grecia y Reino Unido. También se acordó que el Grupo mixto especial de expertos quedaría abierto a la participación de todos los Estados Miembros en calidad de observadores ³.

110. En el mandato inicial del Grupo Mixto se estableció que debería examinar y evaluar el alcance de los problemas potenciales relacionados con la responsabilidad y la indemnización respecto de las reclamaciones de la tripulación por muerte, lesiones corporales y abandono, así como la pertinencia y eficacia de los instrumentos internacionales aplicables. Asimismo, debería formular recomendaciones, según procediera, tanto al Comité Jurídico de la OMI como al Consejo de Administración de la OIT.

111. Desde su creación, el Grupo Mixto se ha reunido periódicamente; su última reunión tuvo lugar en septiembre de 2005.

112. En su primera reunión ⁴ el Grupo Mixto consideró que había una aceptación general de que el abandono de la gente de mar constituía un problema serio, que exigía medidas urgentes para solucionarlo. Según el Grupo, en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 se establecía que los Estados de abanderamiento tenían la obligación general de ejercer un control efectivo sobre los buques que enarbolaban sus pabellones, incluidos los aspectos laborales y sociales, reconociendo de esta manera la importancia del elemento humano. Se reconocía asimismo que entre los problemas planteados por el abandono debían incluirse la repatriación, el apoyo a los miembros de la tripulación durante el período de abandono, la situación en cuanto a la inmigración y la cuestión del pago de las remuneraciones pendientes. Tras determinar cuáles eran los convenios pertinentes de la OIT y de la OMI así como otros instrumentos internacionales relacionados con el tema, el Grupo Mixto llegó a la conclusión de que si bien un número elevado de esos instrumentos se referían a ciertos aspectos del problema examinado, ninguno de ellos abordaba el problema adecuadamente de manera global. En cuanto a la cuestión de la responsabilidad y la indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono,

² OIT: Consejo de Administración, documento GB.273/STM/5.

³ OIT: Consejo de Administración, documento GB.277/STM/4, párrafo 1.2.

⁴ *Ibid.*, anexo 5, párrafo 1.

el Grupo Mixto concluyó que si bien existía un problema, era necesario realizar nuevos estudios a fin de examinar todos los aspectos de la cuestión. También llegó a un acuerdo sobre una lista de los instrumentos internacionales pertinentes, pero dejó constancia de que los instrumentos existentes no trataban adecuadamente el problema.

113. El Grupo Mixto consideró que los Estados Miembros y las instituciones pertinentes debían transmitirle más información acerca de los mecanismos existentes, y que debería volver a reunirse a fin de evaluar el material y examinar disposiciones a largo plazo, como la creación de un fondo internacional o la aplicación de medidas nacionales de eficacia comparable.

114. Tras la aprobación de sus recomendaciones en su siguiente reunión por el Consejo de Administración de la OIT y el Comité Jurídico de la OMI, el Grupo Mixto analizó, en su segunda reunión⁵, las legislaciones y las prácticas nacionales con respecto a la problemática del abandono y las lesiones corporales y muerte de la gente de mar. A esos efectos, la Oficina preparó un informe⁶ en el cual se reflejaba la complejidad de las cuestiones y los problemas que debían abordarse. En base a ese análisis, el Grupo mixto de trabajo planteó la posibilidad de responder a esas cuestiones en dos etapas. La primera etapa, o solución a corto plazo, sería la elaboración de una o más resoluciones conjuntas OMI/OIT a las que se anexarían códigos o directrices sobre la provisión de garantía financiera en caso de muerte, lesión corporal o abandono. La segunda etapa, o solución a largo plazo, podría incluir la elaboración de uno o varios instrumentos obligatorios que adoptarían ambas organizaciones. El Grupo preparó dos proyectos de resolución para su examen en una tercera reunión propuesta. El primero de esos proyectos se refería a una serie de directrices sobre la provisión de garantía financiera en los casos de abandono de la gente de mar; el segundo se refería a directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar.

115. El Grupo Mixto solicitó a las secretarías de la OIT y de la OMI que se asegurasen de la concordancia de los textos de los proyectos de resolución con las prácticas de ambas organizaciones, que estudiaran la posibilidad de combinar los dos proyectos de resolución en un proyecto único, a condición de que en la siguiente reunión se tomara una decisión al respecto, y que reuniesen más información proveniente de los Estados que aún no habían respondido al cuestionario sobre legislación y práctica y sobre la garantía financiera respecto a las reclamaciones por lesiones corporales o muerte de los trabajadores en otros sectores económicos. Las consideraciones del Grupo Mixto fueron aprobadas por el Consejo de Administración en su 280.^a reunión (marzo de 2001) y, asimismo, compartidas por la Comisión Paritaria Marítima en su 29.^a reunión.

116. Sobre la base de los proyectos que había elaborado en su segunda reunión, el Grupo Mixto finalizó, en su tercera reunión, dos proyectos de resolución. Uno se refiere a las directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, y el otro a directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar. Al adoptar esos dos proyectos de resolución, el Grupo Mixto consideró que las resoluciones y las directrices reconocían que una serie de Estados ya disponía de leyes y reglamentos que permitían aplicar las directrices. Por consiguiente, en las directrices se tuvo en cuenta la posibilidad de que a nivel nacional ya existiera un

⁵ OIT: Consejo de Administración, documento GB.280/STM/5.

⁶ *Ibid.*, anexo, Informe del Grupo de Trabajo, párrafo 5.1.

conjunto de decisiones jurídicas y administrativas, las cuales tendrían que considerarse probablemente al poner en práctica esas directrices. El Grupo Mixto consideró que cada Estado debería determinar de qué manera aplicaría las directrices y la posibilidad de complementarlas, de juzgarlo necesario, a fin de tratar adecuadamente cuestiones específicas. El Grupo Mixto estuvo de acuerdo en que las directrices no eran exhaustivas y constituían una primera etapa para la OMI y la OIT en este ámbito. La finalidad de dichas directrices era ayudar a los Estados, al establecer sus normas nacionales, a determinar cuáles eran los aspectos más importantes que debían tenerse en cuenta. El Grupo Mixto acordó que, a fin de asegurar la disponibilidad de una garantía financiera adecuada, los armadores deberían aplicar las medidas recomendadas en las directrices. A esos efectos, las directrices esbozan las principales características y el alcance de la cobertura de los sistemas de garantía financiera para abordar esas cuestiones. Los proyectos de resolución ⁷ fueron aprobados por el Consejo de Administración de la OIT en su 282.^a reunión (noviembre de 2001) y por el Comité Jurídico de la OMI en su 83.^o período de sesiones (octubre de 2001), y adoptadas por el 22.^o período de sesiones de la Asamblea de la OMI (noviembre de 2001).

117. Dado que el Grupo Mixto había reconocido que las directrices tendrían que ser revisadas a la luz de la experiencia práctica adquirida a partir de su aplicación, en su cuarta reunión ⁸ examinó la aplicación de las resoluciones, su seguimiento y las opciones en cuanto a soluciones del problema sostenibles a largo plazo. El Grupo acordó asimismo que el mecanismo de seguimiento de la aplicación de las resoluciones y las directrices debía mantenerse. A esos efectos, el Grupo preparó dos cuestionarios destinados a evaluar los progresos de la aplicación. El Grupo también decidió que la OIT y la OMI deberían crear y mantener una base de datos conjunta sobre casos de abandono de la gente de mar. Se estableció que la base de datos debía contener la información más destacada sobre ejemplos de abandono con el fin de facilitar la supervisión del problema de manera informativa y exhaustiva. En su 286.^a reunión (marzo de 2003), el Consejo de Administración aprobó las recomendaciones del Grupo Mixto y la celebración de una quinta reunión de ese Grupo en enero de 2004.

118. En su quinta reunión (enero de 2004), el Grupo Mixto consideró que existían dos situaciones diferentes respecto al abandono y a la cuestión de la garantía financiera en relación con la indemnización en caso de muerte o lesión corporal. En cuanto a la elaboración de una solución sostenible a largo plazo para los problemas de la garantía financiera en relación con la indemnización en caso de muerte o lesión corporal, el Grupo Mixto consideró que había llegado el momento de que el Consejo de Administración de la OIT y el Comité Jurídico de la OMI le autorizasen a proseguir la elaboración de una solución sostenible a largo plazo. En cuanto al problema del abandono de la gente de mar, el Grupo concluyó que, habida cuenta de los datos recibidos hasta el momento, la resolución y las directrices aún no se habían aplicado plenamente. Asimismo, acordó que esta determinación preliminar estaba sujeta a una posible revisión durante la siguiente reunión.

119. Basándose en un informe sobre las respuestas recibidas al cuestionario y habida cuenta del número de casos de abandono que se habían comunicado, el representante del Grupo de la Gente de Mar y algunos representantes gubernamentales consideraron que el único camino que cabía era recomendar la preparación de un instrumento obligatorio. No obstante, los representantes del Grupo de los Armadores, así como algunos representantes

⁷ OIT: Consejo de Administración, documento GB.282/STM/5.

⁸ OIT: Consejo de Administración, documento GB.286/STM/3.

gubernamentales, opinaron que, a la luz de los pocos datos disponibles, y como la resolución y las directrices aún no se habían aplicado plenamente, era prematuro en esta etapa tomar una decisión semejante.

120. El Grupo Mixto convino en que había llegado el momento de tomar decisiones acerca de la recomendación que habría de darse al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT acerca de si era necesario adoptar una solución sostenible a largo plazo con respecto a los casos de abandono, por lo que acordó adoptar una decisión definitiva en su siguiente reunión con respecto a una recomendación al Consejo de Administración de la OIT y al Comité Jurídico de la OMI. Por consiguiente, recomendó que la circular revisada sobre casos de abandono y la circular revisada que contiene el cuestionario sobre el seguimiento de la aplicación de las directrices relativas a la provisión de garantías financieras para los casos de abandono de la gente de mar adoptadas por la resolución A.930(22) de la OMI volviera a enviarse de manera que, en su siguiente reunión, se pudiera examinar la determinación preliminar sobre la aplicación de la resolución y las directrices a la luz de todas las respuestas al cuestionario y los datos relativos al abandono disponibles en ese momento. En cuanto a la decisión que tomó el Grupo Mixto en su cuarta reunión de que debía crearse una base de datos sobre los casos de abandono notificados, la Oficina le informó de que había examinado la cuestión de la creación de una base de datos al respecto, había llevado a cabo los estudios pertinentes y había decidido, en consulta con la Secretaría de la OMI, proceder con el proyecto.

121. El Consejo de Administración de la OIT, en su 289.^a reunión, al igual que el Comité Jurídico de la OMI, en su 88.^o período de sesiones, expresó su acuerdo con las recomendaciones del Grupo Mixto y aprobó el envío de las circulares revisadas. El Consejo de Administración de la OIT también reafirmó su apoyo a la creación de una base de datos sobre casos de abandono notificados⁹. Subsiguientemente, la Oficina examinó los aspectos financieros de los costos de puesta en marcha. La Asociación Internacional de Proveedores de Buques decidió prestar su apoyo y, desde agosto de 2005, esta base de datos se encuentra técnicamente lista, aunque en una etapa de prueba, en espera de que, en su sexta reunión (19-21 de septiembre de 2005), el Grupo Mixto apruebe el diseño y los procedimientos que se han de seguir.

4.2. Trato justo y criminalización de la gente de mar

122. Varias catástrofes ecológicas producidas por grandes derrames de petróleo procedentes de buques y las respuestas de los Estados costeros afectados por esos derrames mostraron que era necesario garantizar un trato justo de la gente de mar en el caso de accidente marítimo. En algunos países, se ha encarcelado a la gente de mar, en particular a capitanes de buque, como medio de garantizar la cobertura de los costos de la limpieza y la indemnización por parte de los armadores y las compañías de seguro correspondientes. A menudo, la comunidad marítima ha considerado que eran injustas las medidas tomadas en esos casos y ha destacado la vulnerabilidad de los marinos que se encuentran en tales situaciones, debido a la falta de familiaridad de las tripulaciones con las leyes y los reglamentos locales, las barreras del idioma, así como a los problemas prácticos planteados por la necesidad de un asesoramiento jurídico o por las garantías financieras exigidas, cuya ausencia es frecuentemente utilizada por las autoridades nacionales para justificar la detención en virtud de las leyes locales.

⁹ OIT: Consejo de Administración, documento GB.289/STM/8/2, párrafo 6.

123. En su 29.^a reunión celebrada en enero de 2001 ¹⁰, la Comisión Paritaria Marítima tomó nota de que, en caso de accidente marítimo, algunas administraciones habían procedido a arrestar a la gente de mar, en particular al capitán del buque. Tales medidas habían sido tomadas inmediatamente después de ocurrido el accidente, antes de que hubiera tenido lugar una investigación y en un momento en que la gente de mar se encontraba en un estado de profunda aflicción, a pesar de que el capitán y la gente de mar habían realizado esfuerzos por salvar vidas y disminuir los daños. La Comisión expresó su preocupación y solicitó al Director General de la OIT que señalara esta cuestión a la atención de los Estados Miembros y notificara al Secretario General de la Organización Marítima Internacional acerca de las medidas tomadas. El Consejo de Administración de la OIT refrendó esas solicitudes en su 280.^a reunión en marzo de 2001.

124. En los años siguientes, ocurrieron por lo menos otros dos graves accidentes que produjeron contaminación por petróleo frente a las costas de Francia y España (el del *Prestige*, noviembre de 2002), y frente a las costas de Pakistán (el del *Tasman Spirit*, julio de 2003). En ambos casos, tanto las tripulaciones como los capitanes fueron detenidos durante varios meses.

125. Como consecuencia del accidente del *Prestige*, la Unión Europea decidió, en marzo de 2003, acelerar la retirada de los buques petroleros de casco único que transportan los petróleos crudos más pesados en los puertos, terminales, y zonas de anclaje de la Comunidad (con efecto a partir de 2005). Ello fue también el punto de partida de las discusiones, dentro de la Unión Europea, acerca de la adopción de una Directiva sobre la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones, incluso de carácter penal, para los delitos de contaminación (7 de marzo de 2003), que tratara el problema de la contaminación de las aguas de los Estados Miembros de la Unión Europea y proporcionara, entre otras cosas, medios que permitieran identificar y procesar a los culpables de la contaminación.

126. Refiriéndose al caso del *Tasman Spirit*, el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, en su cuarta reunión celebrada en Nantes (Francia) en enero de 2004, preparó una declaración en la que indicó que comprendía perfectamente la situación en que se hallaban las víctimas de la encalladura del buque en cuestión, y que consideraba que los miembros de la tripulación figuraban entre las víctimas ¹¹. El Grupo señaló que esperaba que las autoridades nacionales estuvieran en condiciones de liberarlos y de permitirles su repatriación. Solicitó asimismo al Director General de la OIT que planteara este asunto al gobierno correspondiente, y que planteara al Secretario General de la OMI el problema que suponía la práctica, cada vez más generalizada, de tratar como delincuentes a los marinos que han sido víctimas de un accidente marítimo, con miras a promover una solución apropiada. En su 289.^a reunión, celebrada en marzo de 2004, se informó al Consejo de Administración acerca de la declaración y de las medidas tomadas por la Oficina a ese respecto. Algunos gobiernos y organizaciones regionales expresaron también directamente su preocupación. Después de esta serie de medidas la tripulación fue repatriada.

127. La OIT y la OMI crearon un Grupo de Trabajo mixto para tratar esta cuestión. En su 290.^a reunión (junio de 2004), el Consejo de Administración aprobó la creación de un

¹⁰ OIT: Programa de Actividades Sectoriales, Informe final, Comisión Paritaria Marítima (29.º período de sesiones), Ginebra, 22-26 de enero de 2001, anexo 14, Resolución sobre las medidas adoptadas respecto de la gente de mar en caso de accidente marítimo.

¹¹ OIT: Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo (cuarta reunión), documento TWGMLS/2004/19, Nantes, 19-23 de enero de 2004, anexo 7.

Grupo de Trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo (Grupo de Trabajo mixto) compuesto por ocho expertos gubernamentales designados por la OMI, cuatro expertos armadores y cuatro expertos de la gente de mar nombrados por la OIT previa consulta con las secretarías de sus grupos respectivos. El Comité Jurídico de la OMI designó a ocho Estados Miembros (China, Egipto, Estados Unidos, Filipinas, Grecia, Nigeria y Panamá), con la salvedad de que cualquier otro gobierno podría asistir a las reuniones como observador.

128. El mandato del Grupo de Trabajo mixto se sometió al Consejo de Administración en su 291.^a reunión (noviembre de 2004) y al Comité Jurídico de la OMI en su 89.^o período de sesiones (25-29 de octubre de 2004), y ambos lo aprobaron. De conformidad con ese mandato, se encargó al Grupo de Trabajo mixto la preparación de un conjunto de recomendaciones apropiadas para que, las examinasen el Comité Jurídico de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT, con la inclusión de un proyecto de directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.

129. En su primera reunión (17-19 de enero de 2005), el Grupo de Trabajo mixto comenzó a trabajar en el proyecto de directrices. Como consideró que era prematuro encarar la redacción de directrices válidas en su primera reunión, adoptó un enfoque en dos etapas que le permitirá disponer de tiempo suficiente para preparar las directrices y a la vez abordar el problema a corto plazo. El Grupo de Trabajo mixto acordó, como medida inmediata, adoptar una resolución en la que hiciese hincapié en la preocupación de toda la industria marítima con respecto a esta cuestión y contuviese elementos que los Estados Miembros deberían tomar en consideración. A fin de sentar las bases para la elaboración del proyecto de directrices, el Grupo de Trabajo mixto se concentró particularmente en determinar las responsabilidades de todas las partes involucradas en esos casos.

130. El proyecto de resolución resultante insta a todos los Estados a respetar los derechos humanos fundamentales de la gente de mar involucrada en accidentes marítimos, a proceder a la rápida investigación de los accidentes marítimos con el fin de evitar todo trato injusto de la gente de mar, y a adoptar procedimientos que permitan la repatriación o el reembarco por medios rápidos de la gente de mar después de accidentes marítimos. También invita a los Estados Miembros y a las organizaciones no gubernamentales con estatuto consultivo o de observador ante la OMI o la OIT, según el caso, a mantener un registro de ejemplos de trato injusto de la gente de mar en caso de accidente marítimo. En el proyecto de resolución también se autoriza la promulgación de dichas directrices una vez finalizadas, y se pide a la OIT y a la OMI que sigan examinando el problema y que evalúen periódicamente su extensión. La resolución fue adoptada por el Consejo de Administración en su 292.^a reunión, celebrada en marzo de 2005¹², y por la Asamblea de la OMI en su 24.^o período de sesiones, celebrado en noviembre de 2005.

131. La segunda reunión del Grupo de Trabajo mixto ha sido programada para marzo de 2006.

4.3. Seguridad en el mar, incluida la seguridad contra la piratería, el robo y otras amenazas

132. La Constitución de la OIT estipula en su Preámbulo que uno de los objetivos fundamentales de la Organización es la «la protección del trabajador contra las

¹² OIT: Consejo de Administración, documento GB.292/STM/6/1, anexo II.

enfermedades, sean o no profesionales, y contra los accidentes del trabajo». En la Declaración de Filadelfia de la OIT (1944), que figura como anexo a su Constitución, se establece que «todos los seres humanos, sin distinción de raza, credo o sexo tienen derecho a perseguir su bienestar material o su desarrollo espiritual en condiciones de libertad y dignidad, de seguridad económica y en igualdad de oportunidades». La Constitución reconoce específicamente el derecho de la persona a la protección en el ejercicio de su profesión.

133. En el capítulo 2 (sección 2.3) ya se ha tratado la cuestión de los documentos de identidad de la gente de mar como parte de la contribución de la OIT para mejorar la seguridad en el sector marítimo. La OIT junto con la OMI han adoptado asimismo un repertorio de recomendaciones prácticas sobre la seguridad en los puertos¹³.

134. Además de la amenaza que representa el terrorismo, el sector marítimo debe hacer frente a un número cada vez mayor de acciones ilegales que ponen en peligro la vida de la gente de mar. Según la Oficina Marítima Internacional¹⁴, el número de ataques efectivos y de tentativas de ataque a buques perpetrados por piratas y bandidos ha pasado de una cifra relativamente baja (90 en 1994) a una cifra sin precedentes (469 en 2000). Hubo una mayoría de abordajes por piratas (aproximadamente los dos tercios de los ataques efectivos), y en una minoría de casos hubo secuestros o tiroteos. No obstante, la tripulación ha sido invariablemente objeto de violencia, y muchos de sus miembros han sido tomados como rehenes (seis en 1993, 320 en 1995, 419 en 1997, 202 en 2000, 359 en 2003 y 148 en 2004). En 2004, por primera vez, 86 marinos fueron raptados para pedir rescate. Un número considerable de gente de mar ha resultado herida (tres personas en 1995; casi 100 personas cada año desde 2000); muchos otros marinos murieron o desaparecieron (98 en 2000, 92 en 2003 y 60 en 2004). Las zonas más peligrosas al respecto son Asia Sudoriental y Meridional, África Occidental y ciertas partes de América Latina.

135. La OMI procede actualmente a la revisión del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA), que en parte puede abordar algunos aspectos de ese problema. Además, la OMI y la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptaron resoluciones en la que se expresa la preocupación ante los actos ilícitos que amenazan la seguridad tanto de los buques como de sus pasajeros y sus tripulaciones¹⁵.

136. La piratería y el robo así como el terrorismo en el mar constituyen, por tratarse de una violencia deliberada, un peligro que puede causar lesiones físicas o la muerte y que invariablemente provoca un estrés que en muchos casos puede desembocar en dolencias o enfermedades. La piratería, el robo y el terrorismo en el mar constituyen una denegación intolerable de la libertad y la dignidad de sus víctimas y socavan la protección de la vida y la salud de la gente de mar.

137. La persistencia de esas amenazas para la vida de la gente de mar y las condiciones de inseguridad en el trabajo que de ello resultan representan un grave déficit de trabajo decente. Esto se añade a otros numerosos peligros que existen en el sector marítimo.

¹³ OIT: *Protección en los puertos*. Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT y de la OMI (Ginebra, 2004).

¹⁴ Oficina Marítima Internacional: *Piracy and Armed Robbery against Ships* – Informe anual de 2004 (Barking, Essex, 2004), págs. 4-14.

¹⁵ Véanse la Resolución de la OMI A.584(14), las Circulares MSC 443, 475 y 476, y el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (Protocolo SUA), 1988.

138. Por todas esas razones, dentro del ámbito de competencia previsto en su Constitución y a fin de promover su Programa de Trabajo Decente, la OIT debería apoyar firmemente:

- las medidas adoptadas en el plano internacional destinadas a prevenir los ataques de buques y de sus tripulaciones por piratas y bandidos en aguas tanto internacionales como territoriales, y
- la creación de un corpus jurídico apropiado que permita a las autoridades nacionales e internacionales tomar medidas efectivas tanto de aplicación como punitivas.

4.4. Políticas de igualdad de oportunidades y de trato

139. Los problemas relativos a la igualdad no se limitan solamente a las cuestiones de igualdad entre mujeres y hombres, sino que también abarcan otras situaciones de discriminación. El sector marítimo se ha caracterizado tradicionalmente por emplear un número reducido de mujeres para trabajar a bordo de buques. Por consiguiente, y en particular a la luz de las preocupaciones relativas a la contratación y retención del personal nuevo (véase la sección 4.5 del presente capítulo), la cuestión de la contratación de gente de mar de sexo femenino y las cuestiones de igualdad conexas son fundamentales.

4.4.1. Igualdad de género y mujeres de mar ¹⁶

140. El mandato de la OIT en lo que respecta a la igualdad de género consiste en promover la igualdad entre todas las mujeres y los hombres en el mundo del trabajo. Los convenios internacionales del trabajo que tienen una pertinencia particular con respecto a la igualdad de género confirman ese mandato ¹⁷.

141. Actualmente, las mujeres representan entre el 1 y el 2 por ciento de los 1,25 millones de marinos que hay en el mundo ¹⁸. Habida cuenta la grave escasez de gente de mar calificada, la contratación de mujeres puede ser la respuesta a la crisis laboral en la industria del transporte marítimo. Si bien entre la gente de mar que trabaja a bordo de buques en el mundo hay cada vez más mujeres, éstas siguen siendo objeto de discriminación. Promover la igualdad de género en el sector marítimo es una de las grandes preocupaciones de la OIT. A continuación se enumera una serie de cuestiones que repercuten en el objetivo consistente en aumentar el empleo femenino en el sector marítimo, a la vez que hacen referencia a posibles campos de acción para las políticas y las actividades de los interlocutores sociales.

Contratación

142. El número de mujeres entre la gente de mar de todo el mundo es escaso; además las mujeres se concentran en ciertos sectores. El porcentaje de mujeres que proviene de los

¹⁶ Para mayor información, véase OIT: *Women seafarers: Global employment policies and practices* (Ginebra, 2003).

¹⁷ Particularmente los cuatro convenios clave sobre igualdad: Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (núm. 111), Convenio sobre igualdad de remuneración, 1951 (núm. 100), Convenio sobre los trabajadores con responsabilidades familiares, 1981 (núm. 156) y Convenio sobre la protección de la maternidad, 2000 (núm. 183). El mandato se basa también en las resoluciones de la Conferencia Internacional del Trabajo de 1975, 1985 y 1991 y la Resolución relativa a la promoción de la igualdad entre hombres y mujeres, a la igualdad de remuneración y a la protección de la maternidad, de junio de 2004.

¹⁸ OIT: *Women seafarers, op. cit.*, pág. 9.

países industrializados es mucho más alto que el de las que provienen de países en desarrollo. La mayoría de las mujeres trabajan en los servicios de hotelería y restauración de los buques de pasajeros, y no en los departamentos de navegación de los sectores de los buques de crucero y comerciales. A fin de mejorar la igualdad de oportunidades y de trato en materia de acceso al empleo, las compañías podrían aplicar políticas igualitarias en cuanto a las oportunidades prohibiendo la discriminación contra las candidatas, además de tomar medidas para eliminar los requisitos discriminatorios propios del sistema, que pueden desembocar en la exclusión de una persona de todos los puestos de trabajo o de ciertas categorías de éstos. A efectos de una contratación basada en las calificaciones, la experiencia y los méritos, no se debería imponer a las candidatas requisitos y procedimientos de presentación de solicitudes y evaluación significativamente diferentes de los aplicados a los candidatos de sexo masculino. Al mismo tiempo, la igualdad no necesariamente significa que el trato dado sea el mismo, cuando las reglas o las prácticas que se aplican han sido establecidas para reflejar la experiencia y las necesidades de un solo grupo.

143. Las políticas de las compañías con respecto a la igualdad de oportunidades y de trato, en particular las destinadas a eliminar el acoso sexual, se podrían transmitir mediante una formación previa al embarque o reuniones relativas a la seguridad a bordo. Ello facilitaría la vida a las mujeres que trabajan a bordo, ya que reduciría los comportamientos hostiles o discriminatorios.

144. Además, el sector debería esforzarse por dar a conocer las experiencias positivas de los empleadores que han adoptado un enfoque proactivo en cuanto a la contratación de mujeres, con la finalidad de reducir la predominancia de los estereotipos de género dentro de esa industria.

Formación

145. Con el objeto de garantizar la igualdad de oportunidades y de trato en materia de acceso a la formación, las instituciones marítimas de educación y formación pueden poner en práctica políticas que favorezcan la igualdad de oportunidades relacionadas específicamente con la contratación de trabajadoras e instructoras. Un papel más activo por parte de ellas podría traer aparejado un aumento del número de mujeres entre las personas inscritas para recibir formación. En el marco de esas instituciones, debería alentarse a las mujeres a que participen en todos los programas, incluidos los altamente técnicos. Las cuestiones de género, incluida la formación para evitar el acoso sexual, deberían incluirse en los programas básicos de los institutos de enseñanza marítima. Asimismo, se podría invitar a mujeres con experiencia en el sector marítimo para que compartan sus conocimientos con los estudiantes. Las compañías de transporte marítimo podrían ofrecer un mayor número de plazas de cadete o aprendiz a las mujeres.

Perspectivas de empleo

146. En el sector marítimo el porcentaje de mujeres oficiales es sólo del 7 por ciento, mientras que el de hombres oficiales es del 42 por ciento¹⁹. Debe garantizarse la igualdad de oportunidades y de trato en lo que se refiere a la promoción, la organización y la toma de decisiones. Las organizaciones de trabajadores podrían tratar esas cuestiones y elaborar políticas relativas a las oportunidades de trabajo, las perspectivas promocionales y la discriminación, junto con propuestas de carácter educativo destinadas a sus miembros, tanto nuevos como antiguos. Las compañías de transporte marítimo podrían ofrecer a las mujeres un mayor número de puestos de trabajo en el mar.

¹⁹ OIT: *Women seafarers*, *op. cit.*, pág. 15.

Remuneración

147. Las compañías deberían ofrecer a todos los trabajadores las mismas condiciones de remuneración, prestaciones, seguridad social y servicios sociales relacionados con el empleo. Las organizaciones de gente de mar y de armadores deberían oponerse a las diferencias de remuneración entre hombres y mujeres.

Acoso sexual

148. El acoso sexual es una realidad para muchas mujeres que trabajan a bordo de buques²⁰. Por ello, no sólo es necesario que en los Estados de abanderamiento se elabore una legislación contra el acoso que se aplique en los buques, sino que además los armadores deberían desempeñar un papel importante subrayando que el acoso sexual es inaceptable mediante la aplicación de políticas contra ese tipo de comportamiento. Esas políticas deberían adoptarse en todo el sector en armonía con las prácticas óptimas. La información sobre las políticas aplicadas por una compañía, así como el asesoramiento y la orientación acerca de cuestiones como el acoso sexual, se transmiten a menudo por medio de boletines informativos o folletos. No obstante, para que una política sea efectiva es necesario que se la difunda activamente, y que la compañía la apoye de manera clara mediante una acción positiva. Por consiguiente, las políticas deberían acompañarse de una formación especial para toda la gente de mar. La formación impartida por la compañía antes del embarque o a bordo, los cursos de iniciación y las reuniones de seguridad deberían incluir ilustraciones de los comportamientos inaceptables y detalles acerca de los procedimientos disciplinarios.

149. Las mujeres a menudo son reacias a presentar una queja por temor a las consecuencias sociales y personales que ello pueda tener, y para hacer frente a las situaciones de acoso a bordo recurren a medidas de seguridad y al aislamiento. La aplicación de políticas efectivas también tendrá por efecto que el personal sienta suficiente confianza como para formular las quejas formalmente al ver que el empleador se ha comprometido claramente a eliminar el acoso sexual.

150. Las organizaciones de gente de mar deberían considerar que la eliminación del acoso sexual es algo prioritario y establecer sus propias políticas acerca del acoso y la intimidación.

Material sanitario y contracepción

151. Es necesario que los armadores traten más eficazmente las cuestiones relacionadas con la menstruación, como la compra y la puesta a disposición de manera discreta del material sanitario destinado a sus empleadas a bordo de buques de crucero y de transporte de carga. Podrían tomarse disposiciones para la venta de productos higiénicos femeninos a bordo mediante almacenes de depósito, para abastecer los buques con una provisión limitada de productos sanitarios, y para equipar los retretes con bolsas higiénicas desechables o papeleras. Las organizaciones de la gente de mar pueden desempeñar un papel sumamente activo explicando a las compañías la importancia de esa cuestión práctica.

152. El acceso en los buques a los métodos contraceptivos y los preservativos, tanto para los hombres como para las mujeres, puede impedir la propagación de enfermedades, incluido el VIH/SIDA, así como embarazos no deseados. Las organizaciones de

²⁰ OIT: *Women seafarers, op. cit.*, págs. 51-57, 61; Sindicato Nacional de Oficiales del Transporte Marítimo, Aéreo y Fluvial (NUMAST): «Report on the survey of women members and on the development of equal opportunities policies», en *Fairplay*, 1.º de diciembre de 2000.

armadores y de gente de mar deberían alentar a los empleadores para que apliquen políticas en materia de salud general y reproductiva y contribuyan a promover un mejor acceso confidencial al personal médico para las mujeres de mar y prevean la disponibilidad a bordo de contraceptivos para la gente de mar, tanto de sexo masculino como femenino.

Maternidad

153. Las respuestas de los armadores ante el embarazo van desde el desembarque por cuenta propia a la autorización de continuar trabajando a bordo, o la oferta de otro trabajo en la zona portuaria ²¹. En muchos países la licencia por maternidad ahora está garantizada por ley; ello debería también aplicarse a la gente de mar. Los armadores deberían definir políticas claras sobre las prestaciones por embarazo y maternidad y proporcionar información al respecto a las mujeres de mar que trabajan en los buques o que van a embarcarse. Los armadores pueden encontrar trabajo en la zona portuaria para las mujeres de mar embarazadas o permitirles proseguir trabajando a bordo, a menos que esté contraindicado por razones de salud justificadas. Las organizaciones de armadores y de gente de mar deberían procurar celebrar más acuerdos relativos a las prestaciones por maternidad ²².

4.5. Atraer y retener a los trabajadores en el sector marítimo

154. Las cuestiones que afectan las condiciones de trabajo a bordo de los buques están expuestas en publicaciones de la OIT como *The global seafarer: Living and working conditions in a globalized industry* (2004) y *Women seafarers: Global employment policies and practices* (2003). Dichas cuestiones se han planteado reiteradamente durante la preparación del proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo, anteriormente durante la preparación y adopción del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), en otras reuniones de la OIT, en reuniones conjuntas de la OIT y la OMI y en muchos otros foros internacionales, regionales y nacionales, así como en forma regular en publicaciones industriales y periódicos sindicales. En los últimos años, nuevos riesgos para la seguridad, y medidas adoptadas para aumentar la seguridad, como el requisito para la gente de mar de tener visa para embarcar o desembarcar o para tomar una licencia temporal en tierra, son elementos que se han añadido a las consabidas dificultades de la vida en el mar. La piratería sigue siendo un gran problema. La dureza del trabajo físico a bordo, las largas ausencias del hogar, el aislamiento y el tiempo limitado de permanencia en puertos extranjeros son también elementos que pueden disuadir a los posibles interesados y provocar el abandono de la profesión a ciertos marinos en servicio.

155. No obstante, a pesar de todos esos inconvenientes, hay muchos aspectos que hacen positiva y atractiva la carrera en el sector marítimo. Entre ellos, figuran, por lo menos para ciertas personas, la aventura, el buen salario, los prolongados períodos de licencia, la posibilidad de ocupar puestos de mayor responsabilidad a una edad relativamente temprana, la rápida promoción, así como diferentes desafíos que son difíciles de superar

²¹ OIT: *Women seafarers, op. cit.*, págs. 32-34 y 60.

²² Por ejemplo, el modelo de acuerdo entre la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte y el Comité Marítimo Internacional de Empleadores establece que la compañía deberá repatriar a la mujer embarazada lo antes posible, pero no después de la 26.ª semana de embarazo. Además, deberían adoptarse medidas para proteger a las mujeres de mar en lo que se refiere a las condiciones de trabajo que supongan riesgos durante el embarazo (véase *ibíd.*, pág. 34).

pero gratificantes. A pesar de que los mejores empleadores de la industria marítima siempre han reconocido la importancia de las buenas condiciones y del buen trato del personal, el sector en general debe mejorar su reputación como fuente de buenos empleos con posibilidades de carreras respetadas y enriquecedoras. El sector marítimo es consciente de que no puede seguir ignorando que debe competir con otros sectores — y con otros modos de vida — para atraer a los mejores candidatos.

156. Mejorar las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, en particular de aquellos cuyas condiciones son contrarias a las de los objetivos del trabajo decente, es parte del mandato de la OIT. Además, es importante promover el empleo y contribuir a que profesiones como las del sector marítimo se consideren atractivas en cuanto a las posibilidades de carrera, teniendo en cuenta el papel fundamental de la navegación en el comercio mundial. Es más, de no contarse con gente de mar altamente capacitada y motivada, esto implicaría un peligro para el medio ambiente marino. La adopción y el seguimiento del proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo, junto con un sólido programa de actividades en ese sector, permitirán a la OIT contribuir a que esa industria resulte más atractiva para las futuras marinos.

157. Una rápida entrada en vigor y aplicación del nuevo convenio sobre el trabajo marítimo, así como del Convenio núm. 185, constituiría un enérgico mensaje enviado al mundo — en particular a los jóvenes que se plantean la posibilidad de embarcarse y a la gente de mar que se pregunta si ha de continuar en la profesión o no — para mostrar que la comunidad marítima mundial está determinada a mejorar la vida en el mar. Este mensaje crucial debería llegar no sólo a aquellos que ya están familiarizados con el sector, sino también a los políticos y los ciudadanos. Los jóvenes y las jóvenes que aún no han decidido qué carrera van a seguir deben escucharlo y confiar en que la industria marítima es como empleador un primer recurso. Sus amigos y familiares también deben confiar en ello, ya que el respeto y la admiración por aquellos que han aceptado el desafío de llevar una vida en el mar (una actitud tradicional a lo largo de la historia pero que tiende a atenuarse en algunos países) es un elemento importante de la estructura social de apoyo que necesita la gente de mar. Quienes ya trabajan en el mar, así como sus familias y comunidades, deben saber que se está haciendo un esfuerzo sincero, colectivo y global para eliminar, o por lo menos reducir, los aspectos negativos de la actividad marítima que pueden haberlos incitado a buscar sus ingresos en otras profesiones.

158. No obstante, la industria marítima no puede dormirse en sus laureles. Es necesario encontrar soluciones para los problemas del abandono, la criminalización, la piratería y los otros problemas que están perjudicando a la gente de mar y, por consiguiente, a todo el sector del transporte marítimo. La OIT se ha comprometido a trabajar en la búsqueda de soluciones a esos problemas.

159. Entre otras medidas que habría que impulsar se incluye la de buscar más detenidamente cómo lograr que la experiencia adquirida en el mar se aplique a la comunidad marítima en tierra. La gente de mar debería poder realizar una transición satisfactoria y sin brusquedad al trabajo en tierra, por ejemplo en compañías de transporte marítimo, en dependencias de las autoridades marítimas u otras entidades relacionadas con ese sector. Para aquellos que desean embarcarse, pero no desean pasar toda su vida laboral en el mar, es muy importante saber que su experiencia puede permitirles encontrar un trabajo en tierra bien remunerado y con otros atractivos.

160. La OIT debería proseguir desempeñando un papel protagónico en los esfuerzos por atraer y retener a la gente de mar en el sector marítimo. En recientes actividades a nivel

tanto regional como nacional se han abordado esos temas. Por ejemplo, en junio de 2003, el Consejo del Transporte de la Unión Europea, bajo la presidencia griega, adoptó conclusiones sobre cómo mejorar la imagen de la industria marítima en la comunidad y cómo atraer a los jóvenes a las profesiones del sector marítimo²³ y en diciembre de 2005 volvió a examinarlas. En dichas conclusiones no sólo se estudian diferentes medidas específicas que deben adoptar las instituciones europeas, los Estados Miembros de la Unión Europea, los interlocutores sociales y los armadores, sino que también se hace hincapié enérgicamente en la importancia de la ratificación y el cumplimiento de las normas internacionales del trabajo a esos efectos. Esas iniciativas deben proseguirse y alentarse también en otras partes. La OIT debe aportar en todos los niveles su experiencia y sus estructuras para impulsar el diálogo social en el sector marítimo en apoyo de esas iniciativas.

4.6. Educación, formación y desarrollo profesional de la gente de mar

161. La formación de los trabajadores en general es un importante componente del mandato de la OIT y la Organización ha estado llevando a cabo de manera continua un importante programa en ese ámbito. Por lo que respecta al sector marítimo, la Conferencia Internacional del Trabajo ha adoptado el Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53), el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), el Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69) y la Recomendación sobre la formación profesional de la gente de mar, 1946 (núm. 77). El convenio sobre el trabajo marítimo que se propone ahora revisará los citados Convenios.

162. El tema de la educación y la formación de los trabajadores es importante para la industria en el contexto de la oferta insuficiente de ciertas categorías de gente de mar, en particular oficiales, tal como se señala en una encuesta llevada a cabo periódicamente por la industria marítima²⁴. Esta encuesta también ha señalado la necesidad de reclutar candidatos a la formación de mejor nivel. Cada buque comercial debería contar probablemente con un mínimo de 1,5 personas en formación como promedio. La retención de esos marinos calificados una vez que han finalizado su formación es también importante en vista del alto costo de la formación y del hecho de que alrededor de un tercio de quienes emprenden la formación no la completan.

163. Debido a su carácter técnico, en los últimos treinta años la reglamentación internacional de la formación y certificación de la gente de mar ha pasado gradualmente a estar a cargo de la OMI. A raíz de la adopción en 1978 del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), y sus enmiendas posteriores, los instrumentos de la OIT sobre esta cuestión resultan ahora redundantes. El Comité Mixto OMI/OIT sobre formación contribuyó de manera considerable a la preparación y posterior actualización del Convenio de Formación. En este Convenio se prevé que la OMI y la OIT trabajen de consuno con

²³ Unión Europea: «Dictamen del Consejo Económico y Social sobre el tema: Promoción del transporte marítimo y contratación y formación de los marinos», *Diario Oficial de la Unión Europea*, C 157, vol. 48, núm. 157, 2005.

²⁴ Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO)/Federación Naviera Internacional (ISF): *2000 manpower update* (Londres, 2001), *summary report* disponible en <http://www.marisec.org/resources/2000Manpowerupdate.htm>.

respecto a la formación de la gente de mar²⁵. La OIT y su Director General tienen responsabilidades específicas en el marco del procedimiento de enmienda del Convenio de Formación²⁶, así como en relación con las cuestiones relativas a la cooperación técnica.

164. En las consultas celebradas con miras a la adopción del proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo, las discusiones con la OMI dieron lugar a una propuesta relativa a la transferencia de responsabilidad a la OMI por lo que respecta a la formación y certificación de los marineros preferentes, que ha de abordarse con arreglo al régimen previsto en el Convenio de Formación. No obstante, los requisitos correspondientes a los cocineros de buques no se transfieren y se abordan en el proyecto de convenio.

165. En el proyecto de convenio se incluye un requisito general respecto a la formación de la gente de mar, el cual es pertinente en el caso de la gente de mar que no está comprendida en el ámbito de aplicación del Convenio de Formación, así como una regla sobre el desarrollo de la carrera y las calificaciones y las oportunidades para empleo de la gente de mar. Esto implica que algunas cuestiones relativas a la formación y al desarrollo profesional continuo de la gente de mar siguen siendo cuestiones que incumben a la OIT, en colaboración, como ya se ha señalado, con la OMI.

166. En los últimos tiempos, algunas instituciones de educación y formación marítimas han señalado a la atención la creciente escasez de personas competentes para asumir responsabilidades de nivel superior a bordo y en tierra, así como las dificultades cada vez mayores para reclutar personas adecuadas, en particular para desempeñarse como oficiales navales, y las carencias de los sistemas de formación y certificación por lo que respecta a brindar una formación que prepare adecuadamente para desempeñar puestos de responsabilidad. Se llegó a la conclusión de que era necesario reforzar y mejorar los siguientes aspectos:

- el compromiso de la industria con respecto a la formación;
- la calidad de gran parte de la educación y la formación marítimas;
- la competencia continua y otros aspectos del desarrollo profesional;
- las aptitudes personales, por ejemplo, aptitudes para el liderazgo y la comunicación, la motivación, etc., y
- la contratación y retención de personal marítimo.

167. La aplicación del Convenio de Formación y la evaluación de la competencia de la gente de mar fueron temas tratados también en dichas reuniones. La Asociación de Instituciones de Educación y Formación Marítima en Asia y el Pacífico (AMETIAP) ha comunicado que iba a emprender un estudio para permitir que quienes conocen y comprenden estas cuestiones puedan asesorar a los órganos pertinentes acerca de sus preocupaciones y de qué manera éstas pueden abordarse.

168. Cabría considerar la posibilidad de presentar los resultados de este estudio ante la Comisión Paritaria Marítima y probablemente también ante el Comité Mixto OMI/OIT sobre formación.

²⁵ Véase, en particular, Organización Marítima Internacional: Código internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, Resolución núm. 2, párrafo 3.1.

²⁶ Véase Organización Marítima Internacional: Convenio de Formación, el artículo XII, párrafo 1, a), i) y 1, b), i); y el artículo XIII.

4.7. Registros internacionales

169. Como se señaló en la introducción a esta Memoria, en el informe preparado por la Oficina para la Comisión Paritaria Marítima en 2001 ²⁷ se hace una reseña de la historia de la internacionalización del registro de buques y sus repercusiones en la estructura de la industria marítima en todo el mundo.

170. De conformidad con una solicitud de la Comisión Paritaria Marítima, en mayo de 2002 se celebró una Reunión de expertos sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional. Esta Reunión dio lugar a una considerable controversia sobre muchos aspectos de los registros internacionales. La Reunión adoptó la *Declaración general de la Reunión de expertos*, a la que se hace referencia en el capítulo 2 (sección 2.2). En dicha Declaración los expertos destacaron su preocupación por la necesidad de mejorar las condiciones de vida y de trabajo de toda la gente de mar independientemente de su nacionalidad o domicilio. Subrayaron también la necesidad de adoptar las medidas nacionales e internacionales más sólidas posibles para combatir las infracciones de las normas internacionales del trabajo, incluidas las violaciones del derecho sindical y de la negociación colectiva, que menoscaben las condiciones de vida y de trabajo decente de la gente de mar. En cuanto al déficit de trabajo decente en la industria marítima, en la Declaración se reconoce que las condiciones de empleo, protección social, seguridad social y diálogo social, incluida la negociación colectiva, requieren particular atención.

171. Los expertos reconocieron asimismo la importancia del trabajo decente en el programa de la industria marítima e invitaron al Consejo de Administración a instar a la Oficina a que garantizase la adopción de medidas ulteriores, en consulta con los mandantes. Señalaron también que debería considerarse la posibilidad de establecer un mecanismo mediante el cual fuera posible la valoración de los resultados de los Estados de abanderamiento con respecto a los instrumentos de la OIT. En el contexto de la observancia, señalaron que deberían considerarse debidamente las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y del Código IGS.

172. Muchos de los elementos incluidos en la Declaración general han sido recogidos en el texto del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. La Oficina seguirá teniendo presente las conclusiones de esta Reunión en el contexto de las actividades de promoción y aplicación del nuevo convenio. La puesta en práctica de esos elementos contribuiría a mejorar la aplicación de las normas sociales y laborales en la flota mundial.

4.8. Criterios de referencia y normas sobre salarios

173. El nivel de los salarios de la gente de mar se ve influido por una serie de factores entre los que se incluyen la oferta y la demanda de gente de mar, la negociación colectiva y la reglamentación. La cuestión de la determinación de los salarios se ha examinado en varias de las publicaciones recientes de la OIT. Aunque hay otras negociaciones para la fijación de salarios que abarcan diversas categorías de gente de mar, el salario mínimo recomendado por la OIT para un marinero preferente con arreglo a la Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187) ha sido considerado importante por los mandantes de la OIT

²⁷ OIT: *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera*, op. cit.

que llevan a cabo negociaciones en el marco de la Comisión Paritaria Marítima y de su Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar. Lo que se estipula en esta recomendación es un salario mínimo básico sin incluir otros pagos tales como las horas extraordinarias, las licencias pagadas o las prestaciones sociales. Esa cifra se utiliza como punto de referencia en otras negociaciones salariales en todo el mundo tanto en el plano nacional como en el internacional. Varios países, incluidos algunos de los países proveedores de mano de obra más importantes, fijan las cifras de sus salarios nacionales basándose en las de la OIT, que el Consejo de Administración actualiza periódicamente, de conformidad con una recomendación de la Comisión Paritaria Marítima.

174. La aplicación de la Recomendación núm. 187 no es obligatoria a menos que un gobierno así lo disponga mediante su propia legislación. Dicha Recomendación se refiere únicamente al salario básico de los marineros preferentes. Este enfoque se ha utilizado también en el proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo. No obstante, los armadores y los sindicatos utilizan esa cifra como referencia en las negociaciones para fijar los salarios y para establecer escalas salariales más detalladas. Dado que es una recomendación, sus disposiciones no son vinculantes y por lo tanto las autoridades no las aplican directamente, cuando se trata, por ejemplo, del control por el Estado rector del puerto.

175. Los armadores y la gente de mar también entablan negociaciones sobre los niveles salariales a escala internacional fuera del contexto de la OIT. En el Foro internacional de negociación, en el cual se llevan a cabo negociaciones sobre la remuneración y las condiciones de trabajo de la gente de mar, participan, por un lado, un grupo conjunto de negociación, compuesto por representantes de la Comisión internacional de empleadores marítimos y de la Internacional Mariner's Management Association del Japón y, por el otro, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF). No obstante, estos acuerdos se aplican únicamente a los barcos operados por los armadores que están representados en esas negociaciones.

176. La ITF ha procurado hacer aplicar, en otros buques que emplean gente de mar extranjera, lo que califica como «normas mínimas aceptables» mediante convenios colectivos estándar de la ITF. Estos convenios establecen los salarios y las condiciones de trabajo para todos los miembros de la tripulación a bordo de buques que posean un «certificado azul», lo cual indica la aceptación de los salarios y las condiciones de trabajo a bordo por parte de la ITF. El nivel de los salarios correspondiente a esos convenios lo decide la ITF, pero está indirectamente relacionado con el nivel mínimo establecido por la OIT. La ITF estima que aproximadamente 90.000 marinos están amparados por tales convenios ²⁸.

177. En su última reunión, celebrada en julio de 2003 ²⁹, la Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima y el Grupo mixto de trabajo sobre los salarios de la gente de mar decidieron recomendar un aumento del salario mínimo recomendado por la OIT para un marinero preferente a 500 dólares de los Estados Unidos por mes a partir del 1.º de enero de 2005. La Subcomisión consideró fundamental que la paga o salario básico de los marineros preferentes se actualizase cada dos años. Está previsto que la Subcomisión se reúna después de esta reunión de la

²⁸ Véase <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/index.cfm>.

²⁹ OIT: documento SJMC/2003/6, Subcomisión de la Comisión Paritaria Marítima, Grupo mixto de trabajo sobre los salarios de la gente de mar, Ginebra, 5-8 de julio de 2003, adjunto al documento GB.288/STM/5.

Conferencia y que sus recomendaciones se sometan al Consejo de Administración en marzo de 2006.

178. En su reunión de julio de 2003³⁰, el Grupo mixto de trabajo de la Comisión Paritaria Marítima adoptó una resolución relativa a la interpretación del salario mínimo recomendado por la OIT para los marineros preferentes. Esta resolución brinda orientación acerca de cómo se debería interpretar el salario mínimo de los marineros preferentes con el fin de llegar a un salario mínimo recomendado. En la resolución se da también un ejemplo del cálculo de los salarios, con inclusión de las licencias pagadas, las horas extraordinarias y la indemnización por trabajo en días de descanso y días festivos.

179. El papel de la OIT en la fijación de los salarios de la gente de mar es importante y tiene considerables repercusiones en los ingresos de la gente de mar, pero su influencia podría ser aún mayor. La OIT podría convertirse en el principal foro para las discusiones sobre los salarios a nivel mundial y otras negociaciones conexas, y la Oficina podría actuar como facilitador de tales discusiones. La adopción del proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo brindará una oportunidad para intensificar su diálogo sobre los salarios y reforzar así las «reglas de juego equitativas» que está procurando establecer mediante el actual ejercicio de elaboración de normas.

4.9. Seguridad y salud en el trabajo

180. Los repertorios de recomendaciones prácticas de la OIT contienen recomendaciones prácticas dirigidas a todas las personas con mayor o menor grado de responsabilidad en materia de seguridad y salud en el trabajo tanto en el sector público como en el privado. Los repertorios de recomendaciones prácticas no son instrumentos jurídicamente vinculantes y no tienen por finalidad reemplazar las disposiciones de la legislación nacional o normas aceptadas. Su finalidad es servir de guía práctica para las autoridades y los servicios públicos, los empleadores y los trabajadores interesados, los órganos especializados de protección y prevención, las empresas y los comités de seguridad y salud. La Oficina prepara el texto de cada repertorio que se finaliza luego en una reunión tripartita compuesta por expertos nombrados por el Consejo de Administración que actúan a título personal. Los repertorios de recomendaciones prácticas se someten al Consejo de Administración a efectos de que éste apruebe su publicación³¹.

181. En 1994, el Consejo de Administración de la OIT aprobó la publicación de un Repertorio de recomendaciones prácticas revisado sobre la prevención de accidentes a bordo de buques en el mar y en los puertos³². El objetivo de ese repertorio es proporcionar orientaciones prácticas sobre seguridad y salud en el trabajo a bordo con miras a: *a)* impedir accidentes y prevenir las enfermedades y otros efectos nocivos para la salud de los marinos que resultan de la labor de éstos a bordo de buques, tanto en el mar como en los puertos; *b)* lograr que se comprenda la responsabilidad en materia de seguridad y salud, y que ese cometido tenga siempre prioridad entre las personas que se ocupan del transporte marítimo, en particular los gobiernos, los armadores y la gente de mar, y *c)* fomentar las consultas y la cooperación, con vistas a mejorar la salud y la seguridad a bordo de los buques. También contiene pautas para el cumplimiento de las disposiciones del Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970

³⁰ OIT: documento SJMC/2003/6.

³¹ Véase <http://www.ilo.org/public/spanish/protection/safework/cops/english/index.htm>.

³² OIT: *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*, Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT (Ginebra, 1996).

(núm. 134), y de la Recomendación sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 142), así como las de otros convenios y recomendaciones de la OIT que sean aplicables a estos efectos.

182. La Conferencia tal vez estime oportuno tomar nota de que en la Recomendación núm. 142 se prevé, entre otras cosas, que al aplicar el artículo 10 del Convenio núm. 134, los Miembros deberían tomar debidamente en cuenta los «repertorios de recomendaciones prácticas publicados por la Oficina Internacional del Trabajo ...». En el proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo se ha adoptado un enfoque similar y se prevé que «las disposiciones exigidas en virtud de la norma A4.3 deberían tener en cuenta el *Repertorio de recomendaciones prácticas sobre la prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos ...* y las versiones ulteriores ...». Se desprende de lo antedicho que esta publicación seguirá teniendo importancia y puede requerir una actualización periódica. Esa labor de actualización podría llevarse a cabo en colaboración con la OMI.

5. Programa de la OIT relativo al sector marítimo: una asociación para el futuro

183. Los capítulos 2, 3 y 4 de esta Memoria se refieren a las actividades normativas y actividades conexas de la Organización en relación con el sector marítimo, y ponen de relieve algunas de las cuestiones más urgentes con que se enfrenta el sector actualmente o que han de plantearse en un futuro próximo.

184. Como se desprende del examen de las diversas actividades de cooperación técnica de la OIT, hay una serie de actividades fundamentales en el sector marítimo que sólo pueden llevarse a cabo con el apoyo de la cooperación técnica.

185. Este será particularmente el caso en un futuro cercano, ya que la aplicación, y el éxito, del convenio refundido sobre el trabajo marítimo, así como su sistema de control de la aplicación dependerán en gran medida de la capacidad de la Oficina, en colaboración con las organizaciones pertinentes, para producir y preparar material de formación destinado a las administraciones o los inspectores y otros funcionarios para organizar seminarios regionales y nacionales, y para proporcionar cooperación técnica a los Estados Miembros con objeto de garantizar una aplicación rápida y eficaz del convenio. Se necesitará un gran apoyo financiero de los donantes para que este nuevo instrumento pueda tener el éxito que merece, a fin de que sea plenamente eficaz.

186. Además, el tema de la seguridad a bordo de los buques, respecto del cual la OIT ha desempeñado un papel particularmente activo, seguirá revistiendo gran importancia durante los próximos años. En particular, la aplicación a gran escala del Convenio núm. 185 dependerá del apoyo financiero de los donantes, apoyo necesario para que la OIT pueda prestar asistencia a los países que no cuenten con la capacidad requerida para poner en práctica la tecnología prevista en dicho instrumento y los sistemas relacionados con la misma.

187. La Oficina seguirá también prestando apoyo a las funciones de control previstas en virtud de la Constitución de la OIT, con inclusión de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones. A más largo plazo, se espera que la evolución actual de las normas de la OIT sobre el trabajo marítimo dé lugar a una mejora del impacto de las normas internacionales sobre el trabajo marítimo. Las futuras actividades esbozadas representan sin duda un aumento en el nivel de actividades de la Oficina dirigidas al sector marítimo. Será necesario, por consiguiente, conseguir recursos para sufragar ese aumento.

188. Asimismo, la OIT participa de manera creciente en actividades de cooperación con otras organizaciones con mandatos complementarios. Muchas de estas iniciativas están abordando problemas tales como responder a la necesidad de una mayor seguridad en la industria marítima, un trato justo para la gente de mar y el desarrollo de bases de datos y otros enfoques que contribuyan a abordar el problema de las flotas que no cumplen los criterios requeridos. Asimismo, instan a que se emprendan acciones concertadas en una serie de frentes. Todas estas iniciativas requieren tanto recursos como orientaciones de

los mandantes de la OIT. En el presente capítulo de la Memoria se hace una reseña de los temas examinados en los capítulos 2, 3 y 4 y se esboza una serie de actividades estratégicas que podrían emprenderse en el futuro.

5.1. Seguimiento de la adopción del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo

189. La adopción del proyecto de convenio marcará el comienzo de una nueva etapa en la historia de las actividades de la OIT relativas al sector marítimo. El éxito de dicho convenio dependerá del grado de apoyo que reciba de parte de los mandantes tripartitos de la OIT tras su adopción por la Conferencia. La consecución de su principal objetivo, lograr una aceptación mundial gracias a una ratificación generalizada, dependerá de la motivación de los mandantes tripartitos en el ámbito nacional.

190. En los próximos dos años, la promoción del convenio y su rápida entrada en vigor debería ser una prioridad para todos los interesados en las condiciones de trabajo de la gente de mar: las organizaciones de la gente de mar, las organizaciones de armadores, las organizaciones no gubernamentales y, por supuesto, los gobiernos que tienen que acelerar los procedimientos de ratificación.

191. Las medidas de seguimiento posteriores a la adopción del proyecto de convenio requerirán la cooperación de todos los mandantes de la OIT. A ese respecto, cabe destacar la resolución de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria relativa a la cooperación técnica para reforzar las capacidades de las administraciones nacionales responsables de la inspección del trabajo marítimo¹. La resolución también invita al Consejo de Administración a que pida al Director General que:

- ponga en práctica un plan de acción en materia de cooperación técnica para facilitar la ratificación del convenio y prestar asistencia a las administraciones a fin de que puedan desarrollar la capacidad necesaria para aplicar las disposiciones del convenio;
- facilite la aplicación del convenio mediante la preparación de manuales y material didáctico específicos sobre las reglas, normas y pautas recogidas en el convenio, y
- movilice y asigne los recursos necesarios para que el Programa de cooperación técnica de la Organización pueda prestar asistencia a los Estados Miembros en lo que atañe a la aplicación.

192. En su 291.^a reunión, el Consejo de Administración solicitó que se señalara esta resolución a la atención de los Miembros de la OIT, y que se consideraran las diversas medidas propuestas por la Oficina para la acción en el ámbito de la cooperación técnica².

193. Los esfuerzos requeridos para proporcionar cooperación técnica con el fin de apoyar la promoción y los esfuerzos en materia de formación y aplicación en el plano nacional sobrepasan los recursos disponibles actualmente en el presupuesto. Por consiguiente, la Oficina necesitará buscar el apoyo de los Estados Miembros y de las organizaciones de la gente de mar y de los armadores, así como de otras organizaciones interesadas en la aplicación del convenio, quizá en una escala sin precedentes.

¹ Véase OIT: Consejo de Administración, documento GB.291/16/2, párrafos 7 y 8.

² Véase OIT: Consejo de Administración, documento GB.291/PV, pág. 43.

194. La primera actividad que ha de llevarse a cabo después de celebrada la reunión marítima de la Conferencia consistirá en promover el convenio mediante todos los medios disponibles. La Oficina, junto con los interlocutores sociales y altos funcionarios gubernamentales, debería participar en las conferencias y reuniones de la industria marítima para conseguir el apoyo de la industria marítima en su conjunto a favor de una rápida ratificación y aplicación del convenio por los Estados Miembros. Asimismo, la Oficina y también los Miembros, las organizaciones de armadores y las organizaciones de la gente de mar deberían elaborar material de promoción. Este material debe incluir un folleto sobre el contenido y los objetivos del convenio y material audiovisual, por ejemplo, vídeos promocionales que se inspiren en la película que ha tenido tanto éxito titulada «The Vital Link».

195. Será necesario explicar y difundir ampliamente el contenido y las modalidades de aplicación del convenio. A tales efectos, se deberían organizar talleres en los países interesados, en particular en aquellos que deseen ratificar el convenio sin demora. Tales talleres permitirían ayudar a los funcionarios locales a familiarizarse con el convenio y brindarían la oportunidad, además, de examinar las cuestiones que planteen dificultades y encontrar soluciones apropiadas con miras a la ratificación. Como se señaló en la resolución de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria a la que se hace referencia supra, en muchos países será necesario proporcionar formación tras la ratificación para ayudarles a desarrollar la capacidad para cumplir con sus responsabilidades internacionales, en particular las correspondientes al Estado de abanderamiento. Con el fin de ayudar a los encargados de la formación a llevar a cabo esta tarea, se debería preparar y distribuir ampliamente material de formación apropiado, utilizando para ello técnicas audiovisuales modernas. En algunas regiones, podría ser necesario celebrar en una primera etapa reuniones promocionales a escala regional. En ese sentido, algunos Miembros podrían considerar la posibilidad de acoger dichas reuniones, lo cual redundaría en beneficio de su región.

196. La labor relativa al seguimiento del convenio ya ha comenzado. La Oficina ha estado colaborando con las organizaciones regionales de control por el Estado rector del puerto, especialmente con la Secretaría del Memorando de Entendimiento de París, a fin de elaborar el primer proyecto de manual con orientaciones para la inspección de los buques en puertos del Estado de abanderamiento y puertos extranjeros. La importancia que reviste la elaboración de orientaciones para los inspectores del Estado rector del puerto se ha destacado no sólo en reuniones de la OIT sino también en el contexto de las medidas relativas al control por el Estado rector del puerto. Tras la participación del presidente del Memorando de Entendimiento de París en la Reunión tripartita intermedia sobre el seguimiento de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria (Ginebra, 21-27 de abril de 2005), el Comité sobre el control por el Estado rector del puerto del Memorando de Entendimiento de París, en su 28.^a reunión celebrada en Helsinki, Finlandia (mayo de 2005), estableció un grupo de trabajo dirigido por Francia, que proporcionará información especializada a la OIT con miras a la elaboración de orientaciones para las inspecciones por el Estado rector del puerto en virtud del nuevo convenio. Además de los miembros del Memorando de Entendimiento de París, los del Memorando de Entendimiento de Tokio y la Guardia Costera de los Estados Unidos han aceptado participar en el grupo de trabajo.

197. El proyecto de orientaciones para la inspección se someterá en su debido momento a una reunión tripartita de expertos organizada por la OIT. La Oficina procura encontrar ayuda financiera para celebrar esta reunión lo antes posible, preferentemente antes de finales de 2006. Ese documento, que es esencial para facilitar la armonización a escala

mundial de la inspección de buques, será publicado por la OIT. Esas orientaciones serán sumamente útiles para impartir formación a los inspectores del Estado de abanderamiento y los funcionarios autorizados que lleven a cabo inspecciones a cargo del Estado rector del puerto con respecto a sus funciones, en la medida en que el convenio se aplique a nivel mundial.

198. En la actualidad, como ya se señaló precedentemente, el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147) ya está incluido en el marco de la inspección con arreglo a los memorandos de entendimiento regionales sobre el control por el Estado rector del puerto. Se espera pues que una vez que haya entrado en vigor el nuevo convenio refundido sobre el trabajo marítimo reemplace al Convenio núm. 147 en dichos memorandos de entendimiento. Dado que se espera que un gran número de países ratifique y ponga en práctica el nuevo convenio, será necesario desplegar un esfuerzo a gran escala para contratar y formar a inspectores del trabajo marítimo a fin de que lleven a cabo tales inspecciones, o para supervisar la labor de «organizaciones reconocidas» en las que podría delegarse esa responsabilidad con arreglo al convenio. Será necesario pues elaborar material de formación de alta calidad, basado en la utilización de técnicas de formación modernas, a fin de que los Estados Miembros y los memorandos de entendimiento regionales sobre el control por el Estado rector del puerto puedan emprender programas de formación eficaces.

199. La Oficina debería estar también en condiciones de asistir a los Estados Miembros en relación con los procedimientos de ratificación y la aplicación del convenio. Se requerirán recursos a fin de que la Oficina pueda incrementar su capacidad para proporcionar orientaciones técnicas sobre cuestiones marítimas en el marco de su programa de cooperación técnica. Algunos países necesitarán asistencia para llevar a cabo los procedimientos de ratificación, revisar su legislación y preparar las primeras memorias que han de someterse a la Comisión de Expertos. Una medida que podría resultar útil a este respecto es la elaboración de legislación modelo sobre el trabajo marítimo, basada en los requisitos estipulados en el convenio, a fin de que puedan utilizarla los Estados Miembros que no hayan ratificado o puesto en práctica anteriormente muchos o ninguno de los convenios existentes de la OIT sobre el trabajo marítimo. Aunque en el convenio se refunden obligaciones ya existentes, el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel convino en que, en algunos casos, era necesario actualizar las disposiciones existentes y en otros era necesario formular nuevas disposiciones (por ejemplo en el ámbito de la seguridad y salud en el trabajo) para reflejar las condiciones actuales. Esto requerirá una revisión y, posiblemente, algunas enmiendas de la legislación nacional, incluso en el caso de Estados Miembros que han puesto en práctica un gran número de convenios sobre el trabajo marítimo.

200. La Oficina tendrá que poner en práctica el sistema de supervisión del cumplimiento establecido en el proyecto de convenio. Un importante componente consistiría en elaborar una base de datos para apoyar el proceso de control de la aplicación de normas de la OIT y los procedimientos para la presentación de quejas con arreglo al convenio y para permitir la colaboración y participación en las bases de datos mundiales que se están creando actualmente en otras organizaciones de este sector³. A tales efectos, la Oficina necesitará quizá cierto apoyo adicional, en particular en la fase de desarrollo.

201. Se espera, y de hecho es esencial, que tanto el Grupo de los Armadores como el Grupo de la Gente de Mar trabajen en estrecha colaboración con la Oficina Internacional

³ Por ejemplo, además de las bases de datos existentes en este sector, la OMI está elaborando un Sistema mundial integrado de información marítima (GSIS), al que podrá accederse de manera generalizada.

del Trabajo para promover el convenio propuesto una vez adoptado. Las actividades a ese respecto podrían incluir las siguientes:

- trabajar en colaboración con la OIT para elaborar orientaciones sobre la aplicación, incluidas directrices sobre la inspección y el material de formación;
- elaboración de material informativo (folletos, DVD/vídeos, cursos para instituciones de formación en el ámbito marítimo) con la finalidad de informar a la gente de mar acerca de sus derechos en virtud del convenio;
- hacer referencia al convenio en acontecimientos organizados en el sector marítimo;
- asesorar al representante de la OIT en las reuniones regionales sobre el control por el Estado rector del puerto;
- prestar asistencia a los miembros de dichos Grupos a fin de que impulsen la ratificación y aplicación del convenio en los planos regional y nacional.

202. Los Grupos de los Armadores y de la Gente de Mar desempeñarán, además, un papel importante por lo que respecta a mantener actualizado el convenio.

203. La Comisión Paritaria Marítima debería seguir siendo el órgano bipartito permanente que proporciona asesoramiento al Consejo de Administración sobre las cuestiones marítimas. La Comisión seguirá abordando, ya sea directamente o mediante subcomisiones, cuestiones específicas tales como la actualización del salario mínimo de los marineros preferentes y el bienestar de la gente de mar.

204. Se formularán propuestas al Consejo de Administración con miras al establecimiento de la comisión marítima tripartita. Esta comisión debería convertirse en una importante fuente de asesoramiento para el Consejo de Administración sobre el funcionamiento del convenio propuesto y su actualización y evolución futura.

205. Con el fin de lograr una rápida ratificación y aplicación del convenio se requerirá, sin duda, un esfuerzo concertado por parte no sólo de la Oficina Internacional del Trabajo, sino también de los Estados Miembros, las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, las organizaciones regionales de control por el Estado rector del puerto, las organizaciones intergubernamentales pertinentes y ciertas organizaciones no gubernamentales.

5.2. Cooperación técnica y promoción de la ratificación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003

206. El proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo no revisará el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185). La puesta en práctica de este último Convenio representa una necesidad urgente para garantizar la seguridad y al mismo tiempo evitar cualquier repercusión negativa en el comercio internacional y en las partes interesadas (gobiernos, empleadores de la industria marítima y gente de mar). Actualmente hay alrededor de 1,2 millones de gente de mar en el mundo; el 80 por ciento de ese total procede de países en desarrollo y economías en transición⁴. Como se indica en el capítulo 2 (sección 2.3) de esta Memoria, muchos países han estado aplicando disposiciones muy estrictas en cuanto a la documentación que se exige a la gente de mar en tránsito para embarcar en un buque o

⁴ Estimaciones basadas en la encuesta sobre la mano de obra efectuada en 2001 por BIMCO/ISF.

que desea gozar de licencia en tierra. Estas exigencias llegan incluso a amenazar el puesto de trabajo de muchos marinos.

207. El documento de identidad de la gente de mar (DIM) facilitará los desplazamientos de esos marinos a fin de que puedan embarcar, regresar a su hogar y bajar a tierra en los puertos. No obstante, desde el punto de vista práctico hay una serie de problemas, tanto por lo que respecta a la tecnología como a los costos, lo cual podría influir en la decisión de los Estados Miembros con respecto a la ratificación del Convenio. Estas dificultades se deben primordialmente al hecho de que cada país será responsable de la aplicación de su propio sistema de gestión de la identificación, con arreglo a las exigencias del Convenio.

208. En consonancia con la resolución relativa a la cooperación técnica a la que se hizo referencia previamente, se da prioridad a la utilización de recursos asignados al programa de cooperación técnica de la OIT para asistir a los países con respecto a la tecnología, los conocimientos técnicos y los procesos requeridos en virtud de este Convenio. En el programa de cooperación técnica que está preparando la OIT se ha de incluir información normalizada a efectos de guiar a los países con respecto a la aplicación del Convenio. Esto implicará la elaboración de diseños conceptuales, la definición de las exigencias y especificaciones técnicas, la preparación de planes de aplicación, la determinación del equipo y los programas informáticos necesarios, la estimación de los costos, la determinación de opciones financieras, la prestación de asistencia para los procesos de adquisición, la supervisión de la aplicación y las operaciones iniciales. Se espera poder lograr un ahorro considerable de costos mediante el establecimiento en ciertas partes del mundo de un sistema regional compartido por varios países aun cuando la responsabilidad siga incumbiendo a las autoridades nacionales de conformidad con los requisitos estipulados en este Convenio. Se necesita ayuda financiera para este programa, la cual se espera obtener de diversas fuentes potenciales en Estados Miembros, organizaciones financieras internacionales y regionales y otras organizaciones.

209. En un mundo en el cual es un hecho inevitable que las medidas de seguridad para el transporte internacional y la circulación de personas y mercancías sean cada vez más rigurosas, es urgente poner en práctica un sistema fiable e interoperable para la identificación de la gente de mar, tal como el previsto en este Convenio. La aplicación a escala mundial del Convenio depende de que se logre una amplia ratificación del mismo, lo cual sólo será posible si los países en desarrollo cuentan con recursos suficientes a tales efectos.

5.3. Cooperación con otras organizaciones

210. Se debería intensificar la cooperación de la OIT con la OMI, la OMS, las Naciones Unidas y otras organizaciones, así como con organizaciones no gubernamentales y asociaciones interesadas en las cuestiones relativas al trabajo marítimo. En relación con la OMI y la OMS, hay una serie de inquietudes comunes que hacen necesario una acción conjunta y que se han puesto de relieve. Se deben reforzar asimismo los vínculos con las organizaciones regionales, ya sea con entidades económicas regionales como la Unión Europea, que tiene gran interés en esta cuestión y puede influir en la aplicación de las normas sobre el trabajo marítimo, ya sea con los memorandos de entendimiento sobre el control por el Estado rector del puerto, que pueden influir en la puesta en práctica del nuevo convenio una vez que haya sido adoptado. Muchas organizaciones no gubernamentales, tales como la Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA) y la Comisión Internacional para el Bienestar de la Gente de Mar (ICSW), que tienen

intereses específicos, han demostrado su utilidad para promover las normas sobre el trabajo marítimo y prestar asistencia para su puesta en práctica.

5.4. Promoción del Programa de Trabajo Decente y programas conexos de la OIT

211. Además de las cuestiones específicas que se han planteado *supra*, la Oficina tendrá que proseguir su labor para promover el trabajo decente, el diálogo social internacional y los convenios internacionales del trabajo fundamentales. En el capítulo 4 se pone de relieve la importancia de mejorar la situación de la gente de mar de sexo femenino, así como la importancia de velar por que se apliquen a bordo de los buques enfoques actualizados respecto de la seguridad y salud en el trabajo. Estas son cuestiones de carácter general que requieren una atención específica en el contexto marítimo. Otra cuestión importante y compleja que requerirá atención es la del desarrollo de un enfoque que permita garantizar prestaciones sociales para los trabajadores de las industrias globalizadas, de los cuales la gente de mar constituye un ejemplo importante.

212. Por lo que respecta a la mejora de la situación de la gente de mar de sexo femenino, cabe señalar que la igualdad de género es un Objetivo de Desarrollo del Milenio y un elemento clave del objetivo primordial de la OIT de promover oportunidades para que las mujeres y los hombres puedan conseguir un empleo decente y productivo en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana⁵. Como se ha señalado antes, en el contexto marítimo, esto implica que los armadores deberían adoptar políticas en materia de igualdad de oportunidades relativas específicamente a la contratación y el empleo de mujeres, así como políticas en materia de cuestiones de género para abordar los problemas relativos a cuestiones como el acoso sexual, las instalaciones sanitarias, la maternidad, etc. Asimismo, los armadores deberían introducir o ampliar una formación inicial para toda la gente de mar que abarque su política en materia de no discriminación, igualdad de oportunidades y cuestiones relacionadas con la igualdad de género. Esto ilustraría su compromiso con respecto a la promoción de la igualdad de género y mejoraría las condiciones de empleo y de trabajo, lo cual redundaría en la retención del personal embarcado de sexo femenino y permitiría atraer a nuevas candidatas para trabajar en la industria marítima.

213. Las actividades gubernamentales no sólo deberían garantizar el respeto en el sector marítimo de reglas generales como las políticas en materia de igualdad de oportunidades y no discriminación, sino que además deberían impulsar activamente políticas específicas para promover el trabajo de las mujeres en ese sector. Los sindicatos deberían establecer infraestructuras eficaces para abordar las cuestiones de género de manera pormenorizada, elaborar materiales destinados a la organización y representación sindical de la gente de mar de sexo femenino y ponerse en contacto con las mujeres que reciban formación antes de que embarquen. Las instituciones de educación y formación marítimas deberían ofrecer cursos sobre igualdad de oportunidades y cuestiones relacionadas con la igualdad de género, a fin de crear conciencia sobre el tema y de destacar el hecho de que la carrera marítima es adecuada para las mujeres. Todas las partes interesadas de este sector tienen que integrar en mayor medida a las mujeres en las principales actividades marítimas y promover el empleo de mujeres a bordo.

⁵ Objetivos de Desarrollo del Milenio, Naciones Unidas, 2005.

5.5. Conclusión

214. Aún queda mucho por hacer para mejorar las condiciones de trabajo de gran parte de la gente de mar de todo el mundo y para garantizar la plena protección de sus derechos. No obstante, se ha hecho mucho en ese sentido, tal como lo pone de manifiesto el número considerable de decisiones tomadas y de instrumentos adoptados al respecto desde los comienzos de la OIT. Los convenios y recomendaciones de la OIT, que cubren una multiplicidad de cuestiones relativas al trabajo en el sector marítimo, se han puesto en práctica mediante medidas tomadas por las diversas partes interesadas en la industria marítima: la gente de mar y sus sindicatos, los armadores y sus organizaciones, los gobiernos, ya sea actuando de manera individual o colectiva, otras organizaciones intergubernamentales, incluidos los memorandos de entendimiento regionales sobre el control por el Estado rector del puerto, y organizaciones no gubernamentales.

215. Esta reunión marítima de la Conferencia brinda la oportunidad para que los diversos actores se reúnan a fin de adoptar un convenio único más eficaz y aplicable, cuyo carácter no tiene precedentes, que responde plenamente a las necesidades del tripartismo y, al mismo tiempo, está en total consonancia con la estructura constitucional y los procedimientos de control de la OIT. El convenio debería proporcionar un marco único para la futura labor en relación con el trabajo en el sector marítimo, que haga posible que las inquietudes de este sector ocupen el lugar que les corresponde, junto con otras grandes preocupaciones en relación con la seguridad en el mar y la protección contra la contaminación.

216. Una vez que este proyecto de convenio haya sido adoptado, la OIT tendrá que seguir reforzando la calidad de los servicios que presta a la industria marítima. Se requerirán grandes esfuerzos para promover la aplicación del convenio, prestar asistencia a los Estados Miembros mediante la cooperación técnica y establecer el seguimiento previsto en el mismo. Sobre la base de las propuestas formuladas en la presente Memoria, la Conferencia debería poder formular recomendaciones apropiadas al Consejo de Administración y a la Oficina.