

## OIT

### LA CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL TRABAJO. OCTOGÉSIMA CUARTA REUNIÓN (MARÍTIMA)

**SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.—II. LOGROS DE LA CONFERENCIA: 1. Revisión de la Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926 (núm. 28). 2. Revisión parcial del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). 3. Revisión del Convenio (revisado) (núm. 109) y de la Recomendación (núm. 109) sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1958. 4. Revisión del Convenio (núm. 9) sobre colocación de la gente de mar, 1920.**

#### I. INTRODUCCIÓN

Desde el 8 al 22 de octubre de 1996 fue llevada a cabo, en Ginebra, la 84.ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo. Delegados de los armadores, de la gente de mar y de los gobiernos de aproximadamente sesenta países se reunieron con vistas a actualizar y mejorar las normas internacionales referentes a la seguridad y a las condiciones de trabajo en la industria marítima.

La reunión tuvo como objeto de sus trabajos el siguiente orden del día: I. Revisión de la Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926 (núm. 28). II. Revisión del Convenio (revisado) (núm. 109) y de la Recomendación (núm. 109) sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1958. III. Revisión del Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9). IV. Revisión parcial del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). Asimismo, bajo el título «Otras cuestiones», tuvo que ocuparse de la renovación de la composición de la Comisión Partitaria Marítima (1).

---

(1) Nota para los delegados, Conferencia Internacional del Trabajo, Actas Provisionales, Octogésima reunión (marítima), Ginebra, 1996, p. 6.

Para situar los debates habidos en ella, tal vez convenga recordar los hechos más sobresalientes de la evolución del sector marítimo durante este siglo.

Debido a la conmoción que originó en la opinión pública internacional el naufragio del Titanic, los temas de la seguridad en el mar pasaron a primer plano. Con tal motivo, tanto la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), precursora de la Organización Marítima Internacional (OMI), como la propia OIT, a partir de 1919, dedicaron atención a este asunto. Las organizaciones competentes se vieron obligadas a proceder regularmente a una nueva definición de los criterios referentes a la seguridad en el mar para responder mejor a los progresos tecnológicos y a las necesidades humanas. Desde entonces, la visión del mar ha evolucionado. De ser percibido como una vía de comunicación ha pasado a abarcar nuevos ámbitos de la actividad económica y de la investigación científica. En 1973, ya con la OMI, hizo su aparición el concepto de medio marino, imponiéndose paulatinamente la necesidad de respetar y proteger tal medio y a los actores que en él intervienen.

El medio marino resulta particularmente hostil para el desempeño de los trabajos a efectuar por la gente de mar, la cual está expuesta a unos riesgos físicos que ponen en peligro su vida. A su vez, los armadores y los gobiernos están expuestos a los consabidos riesgos de orden financiero o político. Prueba de la singularidad del medio marino, resultará ser, entre otros, el naufragio en alta mar, desde la última Reunión tripartita de 1994, de 180 buques de más de 500 toneladas, dando lugar a la desaparición de 1.200 marinos y de un gran número de pasajeros, y el registro, asimismo, durante el primer semestre de 1996, de unas pérdidas de vidas humanas en alta mar que doblan en número a las acaecidas a lo largo de todo el año 1995.

Concedora de la rigidez de las condiciones de vida y de trabajo de los marinos, agravadas por el alejamiento de sus hogares durante extensos períodos de tiempo, la OIT ha creído que la elaboración de normas marítimas del trabajo resultaba una prioridad. Sin duda, las condiciones de trabajo de la gente de mar han ido mejorando desde principios de siglo, en buena medida, gracias a estas normas, quedando sin embargo mucho por hacer. Más de la cuarta parte de los convenios adoptados durante los diez primeros años de la OIT se referían al sector marítimo, mostrando con ello la gran importancia de este sector como medio de transporte de personas y de bienes, de singularísima importancia en aquel período. Si bien la importancia del sector marítimo dentro de la OIT ha ido evolucionando, éste no deja de tener una importancia considerable. Buena prueba de ello serían los 13 instrumentos marítimos adoptados por las Conferencias desde 1987 a 1996.

La industria de los transportes marítimos y las condiciones de empleo

de la gente de mar han sufrido, durante los últimos veinticinco años, una serie de evoluciones. Así, los transportes marítimos, íntimamente dependientes del comercio mundial, han sufrido las repercusiones de las dificultades económicas de los años setenta y ochenta. Después de conocer un crecimiento continuo durante cinco años, comenzó a percibirse un cierto grado de saturación en numerosas ramas de la navegación marítima, siendo el sector objeto de diversas adaptaciones y transformaciones, en un marco de evolución en la composición y dimensión de las flotas y de rápidos avances tecnológicos, con buques más grandes que en el pasado configurados con un gran automatización, con la consiguiente reducción del personal que ve aumentada su responsabilidad. A título de ejemplo, podemos observar cómo, en 1950, un petrolero de 12.000 toneladas tenía como media una tripulación de 40 hombres mientras que cuarenta años después, según un informe de la OIT, un petrolero veinte veces más grande tenía a bordo únicamente una dotación de 12 (2).

Cada vez más, las tripulaciones están compuestas de marineros con diferentes culturas y lenguas, habiéndose producido asimismo un cambio de origen al darse una mayor proporción proveniente de países en desarrollo, particularmente de Asia. Ello contribuye también a que algunas de las normas laborales internacionales del sector marítimo necesiten ser actualizadas.

Desde la última Conferencia Marítima se produjeron diversos fenómenos como, por una parte, la continua transferencia de tonelaje a los registros internacionales de buques o a los registros de libre matrícula, con una remota conexión con el Estado del pabellón y más permisivos en lo que concierne a seguridad, reglas de comportamiento, vacaciones e inspección y, por otra, con la consiguiente disminución en los registros tradicionales. Estos fenómenos se presentan en conjunción con otros como la multiplicación de las agencias de colocación, desembocando todo ello en un marco jurídico y económico del sector marítimo si cabe todavía más complejo.

Las labores de la Conferencia se inscriben en el marco de adopción por otras instancias de la Organización de las Naciones Unidas de unos instrumentos destinados a influir directa o indirectamente en las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar. Entre ellos, son de destacar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, y el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, de 1978. Asimismo, los trabajos de la OMI y de la OIT se completan y enriquecen mutuamente.

---

(2) «Changes in the shipboard environment and in the characteristics of seafarers employment», *Report of the Joint Maritime Commission*, 26<sup>th</sup> session, Geneva, 1991.

## II. LOGROS DE LA CONFERENCIA

Después de intensas e incluso arduas negociaciones, en el marco de un diálogo tripartito no exento de un espíritu conciliador y teniendo en cuenta el objetivo esencial de mejora de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, las diferentes comisiones en sus trabajos elaboraron un protocolo, tres convenios y tres recomendaciones, los cuales, una vez adoptados, elevarán a 39 el número de convenios y a 30 el de recomendaciones, que tienen como cometido el establecer normas internacionales para el trabajo en el dominio marítimo.

### 1. Revisión de la Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926 (núm. 28)

Desde que la Recomendación núm. 28 fue adoptada en 1926, sucesivas Conferencias Internacionales del Trabajo han elaborado diversos instrumentos más modernos referentes al trabajo de inspección en varios tipos de actividad. La revisión propuesta contemplaría unos instrumentos más detallados para la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de las gentes de mar.

La Comisión encargada de la Recomendación núm. 28 sobre la inspección del trabajo (gente de mar) adoptó, en línea con lo arriba expuesto, el Convenio relativo a la inspección de las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar, que viene a sustituir a la Recomendación de 1926, y la Recomendación relativa a la inspección de las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar.

El Convenio incluye unas disposiciones comparables a las de otros instrumentos de la OIT sobre la inspección del trabajo, completado por nuevas disposiciones adaptadas al carácter específico de la industria marítima y a las condiciones de trabajo y de vida de las gentes de mar.

Sólo el futuro nos dirá si el sistema por el que ha optado el convenio es plenamente eficaz al establecer una autoridad central coordinadora de las inspecciones, capaz de establecer los principios que hay que respetar, pero con unas facultades suficientes para autorizar a instituciones públicas o a otras instituciones, con competencia e independencia reconocidas, para proceder en su nombre a la ejecución de dichas inspecciones. Al entender de la Comisión, la naturaleza particular y los aspectos internacionales del empleo marítimo justifican plenamente el sistema de inspección acordado (3).

---

(3) Texto del Convenio relativo a la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, Conferencia..., Actas Provisionales, 4 A, cit.

La Recomendación incluye una serie de previsiones referentes a la organización de la inspección y a la condición jurídica, obligaciones y facultades de los inspectores, así como a los pasos a ser dados cuando es descubierto un barco infractor (4).

## **2. Revisión parcial del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)**

La misma Comisión que se ocupó de los aspectos recogidos en el apartado anterior adoptó el Protocolo de 1996 relativo al convenio sobre la marina mercante (normas mínimas, 1976. El Convenio de 1976, denominado en el Protocolo como convenio principal, recogía un Anexo con varios Convenios. El Protocolo de 1996 recoge también en un Anexo una serie de Convenios. Los Estados ratificantes del Protocolo deberán precisar, en una declaración que acompaña al instrumento de ratificación, cuál o cuáles de los Convenios enumerados en el Anexo suplementario aceptan, pasando estos Convenios a formar parte de la lista recogida en el Anexo de 1976 (art. 2 del Protocolo).

El Protocolo permite, pues, a los Estados aceptar nuevas obligaciones, manteniéndose asimismo la posibilidad de que sea ratificado el 147 por los Estados que no lo hubiesen hecho antes e ir aumentando la citada lista de 1976 paulatinamente mediante la ratificación del Protocolo, e incluso con declaraciones ulteriores a ésta si en ella no hubiese declarado aceptar todos los convenios incluidos en su lista.

El Convenio núm. 147 continúa siendo el instrumento marítimo de mayor alcance de la OIT. Fue ratificado por un número de Estados que suponen la mitad de la flota del mundo y continúa siendo el punto básico de referencia en la industria en cuanto reglas mínimas aceptables en materia de seguridad, salud, seguridad social y condiciones de vida y trabajo de la gente de mar.

Un buen ejemplo del impacto de dicho Convenio es el Memorandum de Acuerdo sobre Control por el Estado Portuario adoptado por

---

(4) Recomendación relativa a la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, Conferencia..., Actas Provisionales, 4 B, cit.; Rapport I. Revision de la recommendation (núm. 28) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1926, Conférence International du Travail, 84e. session (maritime) 1996; Primer informe de la Comisión sobre la Recomendación núm. 28 y el Convenio núm. 147, Conferencia..., Actas Provisionales, 4, cit.; Cuarto punto del orden del día: Revisión parcial del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147); Segundo informe de la Comisión sobre la Recomendación núm. 28 y el Convenio núm. 147, Conferencia..., Actas Provisionales, 5, cit.

15 Estados europeos reunidos recientemente a iniciativa del Canadá. El Memorandum contempla procedimientos para la armonización de la inspección de buques extranjeros. En 1995, fueron demorados o retenidos más de 1.800 barcos en puertos europeos debido a inspecciones (5).

### **3. Revisión del Convenio (revisado) (núm. 109) y de la Recomendación (núm. 109) sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1958**

Por lo que atañe a la revisión de los instrumentos sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (Convenio y Recomendación núm. 109), la Comisión correspondiente adoptó importantes disposiciones dirigidas a evitar la carga excesiva de trabajo que pueda dar lugar a una fatiga, la cual, siendo considerada habitualmente como una de las causas de los accidentes marítimos, resulta perjudicial para la salud de la gente de mar. La Comisión se pronunció en favor del Convenio relativo a horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, el cual contiene una doble alternativa: la instauración de unos límites diarios y semanales en la duración del trabajo o una duración mínima del descanso diario o semanal, con el fin de evitar la fatiga consiguiente al exceso de trabajo. Se establece un límite de 14 horas diarias y de 72 horas semanales de trabajo, los cuales nos parecen excesivos máxime si tenemos en cuenta que se permiten excepciones con base en las leyes o reglamentos nacionales o en los convenios colectivos, teniendo en cuenta los períodos de permiso o algunos tipos especiales de operaciones marítimas. La disposición que contiene el núcleo del nuevo convenio fue adoptada sin oposición tras una dura negociación, en la que todos pusieron su empeño en llegar a compromisos para conseguir un resultado que facilitase ampliamente la ratificación y la entrada en vigor del Convenio. La Comisión encontró un equilibrio entre la prohibición de unas condiciones abusivas de trabajo y la exigencia de un régimen flexible y viable (6).

Por lo que respecta a la Recomendación núm. 109 revisada, Reco-

---

(5) Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976. Conferencia..., Actas Provisionales, 5 A, cit.; Rapport IV. Revision partielle de la convention (núm. 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, Conferencia..., cit.; Primer informe..., cit., Cuarto punto..., cit.

(6) Convenio relativo a las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, Conferencia..., Actas Provisionales, 6 A, cit.

mendación relativa a los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, objeto de un compromiso negociado, diremos que viene a aportar una clarificación y unos consejos en materia de negociación salarial entre armadores y gente de mar. Fundándose en las cláusulas de protección y en los principios previstos en otros instrumentos de la OIT referentes a los salarios y teniendo en cuenta las características específicas del sector marítimo, el instrumento trata en términos generales el asunto de los salarios correspondientes a la gente de mar, a la vez que proporciona orientación a los gobiernos en el ámbito de la negociación colectiva. Contiene una versión revisada del salario básico mensual para los marineros preferentes, estableciendo una pauta con la cantidad mensual de 385 dólares de los Estados Unidos (1980: 276; 1970: 100), aumentando así una cantidad que había servido como un buen punto de referencia internacional durante años (7).

#### **4. Revisión del Convenio (núm. 9) sobre colocación de la gente de mar, 1920**

En el asunto de la revisión del Convenio sobre la colocación de la gente de mar (núm. 9), el objetivo era establecer un marco más adecuado, en un sector en que los parámetros clásicos de las relaciones laborales son de difícil aplicación. Los textos propuestos alcanzan este objetivo en la medida en que en ellos es establecida una serie de reglas deontológicas que hay que respetar en el reclutamiento y colocación de la gente de mar, pudiendo servir la recomendación como guía para las reglas de buena conducta en esta materia. El nuevo convenio abre la posibilidad de que los Estados Miembros establezcan un servicio de contratación y colocación privado, si bien con las condiciones precisas para que no se produzcan abusos. Ante el hecho de que en muchos países el reclutamiento y la colocación de la gente de mar no son llevados a cabo en los términos recogidos en el Convenio Núm. 9, con casos de abusos y explotación sobre los marineros y de aportación a los buques de marineros incapacitados, mediante la revisión se estipula, pues, que puedan actuar

---

(7) Recomendación relativa a los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, Conferencia..., Actas Provisionales, 6 B, cit.; Rapport II. Révision de la convention (núm. 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958, et de la recommandation (núm. 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958, Conférence..., cit.; Segundo punto del orden del día: Revisión del Convenio (revisado) (núm. 109) y de la Recomendación sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1958 (núm. 109). Informe sobre el Convenio y la Recomendación núm. 109, Conferencia..., Actas Provisionales, 6, cit.

servicios privados de colocación bajo un sistema de licencia, certificación o autorización similar, sin que con ello se impida en modo alguno el mantenimiento de un servicio público de colocación. Al mismo tiempo se señala que ningún honorario puede ser cobrado a los marinos, los cuales deben ser autorizados a examinar sus contratos de empleo antes de que ellos sean firmados (8).

Asimismo, fue aprobada una recomendación relativa a la contratación y la colocación de la gente de mar, la cual, entre otros, postula el alentar la cooperación internacional entre los Estados Miembros y las organizaciones interesadas (9).

La Comisión trató asimismo de dos problemas que revisten especial gravedad: la situación de los marinos abandonados en un puerto extranjero y su indemnización por las pérdidas pecuniarias sufridas cuando las agencias de contratación o colocación no cumplen con sus obligaciones.

Las distintas comisiones adoptaron asimismo un cierto número de resoluciones con implicaciones directas en el programa de trabajo de la OIT, como la elaboración de directrices y del modelo uniforme que se contemplan en el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 57) así como la revisión de las orientaciones que se refieran a la inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques. Además, una de las resoluciones solicita la convocatoria de una reunión tripartita para el sector pesquero, para determinar que otros instrumentos marítimos convendría aplicar a este sector.

Procede resaltar el marco de dificultades financieras de la OIT en que se desenvolvió la Conferencia, las cuales estuvieron a punto de hacer que se retrasase su celebración para después de 1996. Estas circunstancias hicieron que hubiese modificaciones en cuanto a su organización material habitual. Así, no se constituyó la Comisión de Resoluciones, no se sometió la Memoria general a discusión en plenario y los trabajos de la Conferencia se basaron en una Reunión tripartita sobre normas marítimas del trabajo (10), celebrada en noviembre-diciembre de 1994 y no en los informes

---

(8) Convenio relativo a la contratación y la colocación de la gente de mar, Conferencia..., Actas Provisionales, 7 A, cit.; Rapport II. Révision de la Convention (núm. 9) sur le placement des marins, 1920, Conference..., cit.; Tercer punto del orden del día: Revisión del Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9). Informe de la Comisión sobre el Convenio núm. 9, Conferencia..., Actas Provisionales, 7, cit.

(9) Texto de la Recomendación relativa a la contratación y colocación de la gente de mar, Conferencia..., Actas Provisionales, 7 B, cit.; Rapport III. Revision de la Convention (núm. 9)..., Conference..., cit.

(10) MARTÍNEZ PUÑAL, A.: «Notas de la Reunión Tripartita sobre Normas Marítimas del Trabajo», *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XII, pp. 611-616.

de la reunión preparatoria de la Conferencia Marítima como se venía haciendo con anterioridad (11).

ANTONIO MARTÍNEZ PUÑAL  
*Profesor Titular de Derecho Internacional Público*  
*Universidad de Santiago de Compostela.*

---

(11) Declaración del Director General, Segunda sesión, lunes, 21 de octubre de 1996, Actas Provisionales, 8, cit.; ILO Conference to Set New Standards for Seafares, Maritime Session of the International Labour Conference, 7 October 1996, ILO/96/28.

Para un examen más detallado de la Conferencia puede consultarse: Nota para los delegados, Actas Provisionales, Conferencia..., cit.; Verificación de poderes. Segundo informe de la Comisión de Verificación de Poderes, Actas Provisionales, 3 B, Conferencia..., cit.; Informes de la Mesa de la Conferencia. Primer informe, Actas Provisionales, 1, Conferencia..., cit.; Informes de la Mesa de la Conferencia. Segundo informe, Actas Provisionales, 1 A, Conferencia..., cit.; Informes de la Mesa de la Conferencia. Cuarto informe, Actas Provisionales, Conferencia..., cit.; Informes de la Mesa de la Conferencia. Quinto informe, Actas Provisionales, 1 D, Conferencia..., cit.; Informes de la Mesa de la Conferencia. Sexto informe, Actas Provisionales, 1 E, cit.; Informes de la Mesa de la Conferencia. Séptimo informe. Actas Provisionales, 1 F, Conferencia..., cit.; Informes de la Mesa de la Conferencia. Octavo informe, Actas Provisionales, Conferencia..., cit.; Informes de la Mesa de la Conferencia. Noveno informe, Actas Provisionales, 1 H, Conferencia..., cit.; Primera sesión, martes, 8 de octubre de 1996, Actas Provisionales, 2, Conferencia..., cit.; Verificación de poderes. Breve informe presentado por el Sr. J. Arrate Mac Niven, Presidente del Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, sobre los poderes de los delegados y consejeros técnicos designados para la 84.ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo (Ginebra, 7 de octubre de 1996); Actas Provisionales, 3, Conferencia..., cit.; Verificación de poderes. Informe primero de la Comisión de Verificación de Poderes, Actas Provisionales, 3 A, Conferencia..., cit.