

**PARA DECISION**

CUARTO PUNTO DEL ORDEN DEL DIA

**Cuestiones planteadas en la 94.^a reunión
(marítima) de la Conferencia Internacional
del Trabajo (2006)**

1. El 23 de febrero de 2006, la 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, por 314 votos a favor y ninguno en contra. Se registraron cuatro abstenciones de dos países, cuyos representantes gubernamentales explicaron los motivos de dicha abstención, los cuales no tenían relación con el contenido esencial del Convenio.
2. Como lo recordara el Presidente del Consejo de Administración en su informe a la Conferencia, este Convenio es el resultado de cinco años de un extenso trabajo preparatorio que se llevó a cabo bajo la dirección del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel y su subgrupo. En septiembre de 2004, tuvo lugar una Conferencia Técnica Marítima Preparatoria. La evolución de la preparación del Convenio fue seguida de cerca por el Consejo de Administración.
3. En el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, se refunden y actualizan 68 convenios y recomendaciones relativos al sector marítimo adoptados por la OIT desde 1920. Los Miembros que no ratifiquen el nuevo Convenio seguirán vinculados por los convenios anteriores que hayan ratificado, si bien dichos instrumentos quedarán cerrados a nuevas ratificaciones en el momento de la entrada en vigor del nuevo Convenio (lo que ocurrirá 12 meses después de que se haya registrado su ratificación por al menos 30 Miembros que representen como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial).
4. En lo esencial, este Convenio codifica el consenso existente entre los armadores, la gente de mar y los gobiernos sobre todos los elementos necesarios para hacer realidad el «trabajo decente» para la gente de mar.
5. En el Convenio se establecen los requisitos mínimos para reglamentar las condiciones de trabajo de la gente de mar a bordo de los buques, con disposiciones relativas a las condiciones de empleo, los horarios de trabajo y de descanso, el alojamiento, las instalaciones de esparcimiento, la alimentación y el servicio de fonda, la protección de la salud, la atención médica, el bienestar y la protección en materia de seguridad social. El instrumento integra derechos y principios con normas y orientaciones específicas sobre la forma de poner en práctica dichos preceptos. Pero hay que destacar un aspecto de suma importancia y de mayor trascendencia, a saber, que el nuevo Convenio introduce un sistema en virtud del cual los Estados del pabellón deberán comprobar que las condiciones de trabajo de la gente de mar embarcada en los buques son acordes con los requisitos sobre «trabajo decente» contenidos en el instrumento.

6. El Convenio establece un sistema muy completo de cumplimiento y control de la aplicación de sus disposiciones, basado en la cooperación entre todos los Estados ratificantes, el cual asegurará que las condiciones de trabajo decente, debidamente certificadas por un Estado del pabellón, se mantengan sin interrupción, independientemente de las regiones que los buques recorran en sus travesías.
7. Entre los aspectos innovadores del Convenio figuran los siguientes: un procedimiento de enmienda acelerado que permitirá actualizar las disposiciones técnicas a fin de adaptarlas a los cambios en el sector; procedimientos para la tramitación de quejas, tanto a bordo como en tierra, que favorezcan, en la medida de lo posible, una rápida resolución de las controversias; un sistema de inspección y de reclamaciones vinculado con el sistema de control normativo de la OIT; disposiciones encaminadas a asegurar que, en el caso en que un Estado del pabellón delegue determinadas funciones de inspección y de control de la aplicación a una organización reconocida, como, por ejemplo, una sociedad de clasificación, dicha organización esté obligada a cumplir determinados criterios relativos a su independencia y competencia técnica, y un enfoque modernizado para abordar las cuestiones de seguridad y salud en el trabajo basado en la gestión.
8. En síntesis, el Convenio:
 - inaugura un nuevo estilo en la presentación de los convenios de la OIT. Sus disposiciones se reparten en artículos y reglas redactados en un lenguaje simple y claro. Las reglas se desglosan por lo general en «normas» de carácter obligatorio y «pautas» no obligatorias, en las que se entregan detalles técnicos para la aplicación de las reglas, que se han redactado en términos más amplios. El instrumento abarca de forma extensa casi todos los temas abordados en los actuales convenios sobre el trabajo marítimo, entre los que figuran la edad mínima, las vacaciones anuales, el acuerdo de empleo de la gente de mar, la repatriación, la atención médica, los criterios en materia de alojamiento, la protección social y los sistemas de inspección;
 - hace posible la modificación de los detalles técnicos por medio de un proceso más simple y rápido, concebido para mantener las normativas a la par con la evolución del sector;
 - establece obligaciones ineludibles por lo que se refiere a los principios y derechos, otorgando al mismo tiempo a los Miembros ratificantes mayores facultades discrecionales que en las normativas anteriores sobre la forma en que estos principios y derechos han de llevarse a la práctica en su legislación y práctica nacional respectiva;
 - define el concepto de «gente de mar o marino» de manera tal que asegura, hasta donde ello es posible, que toda persona empleada a bordo de un buque tenga una protección;
 - define el concepto de «armador» de tal forma que sea congruente con las definiciones más conocidas en el sector marítimo, a fin de asegurar que se pueda determinar con precisión quién es el empleador responsable, incluso en los casos en que haya subcontratación de funciones;
 - se aplica a todos los buques dedicados habitualmente a operaciones de carácter comercial, excluyéndose los que estén dedicados a la pesca o las embarcaciones de construcción tradicional. El Convenio no se aplica a los buques de guerra;
 - ofrece un cierto grado de flexibilidad por lo que se refiere a la situación de los buques de menor tamaño (de arqueo bruto igual o inferior a 200) que no efectúen viajes internacionales, y cuya gente de mar esté protegida por la legislación nacional;

- exige que los Estados del pabellón expidan un «Certificado de Trabajo Marítimo» a los buques que, conforme a los resultados de las inspecciones correspondientes, cumplan con los requisitos del Convenio. Este Certificado será complementado por una «Declaración de Conformidad Laboral Marítima», expedida en parte bajo la responsabilidad del Estado del pabellón y en parte bajo la responsabilidad del armador interesado; el Certificado deberá expedirse a todos los buques de arqueado bruto superior a 500 que estén dedicados a la navegación internacional, y llevado a bordo de éstos; la Declaración conexa, en la que se indicarán detalladamente las medidas exigidas y las medidas tomadas en la práctica para dar cumplimiento continuo a los requisitos del Convenio, también deberá llevarse a bordo de los buques;
- permite que otros buques soliciten este Certificado;
- dispone que la posesión de un Certificado válido y de una Declaración adecuadamente mantenida se considere como prueba suficiente, salvo demostración en contrario, de que las condiciones laborales a bordo cumplen con los requisitos del Convenio. Esta disposición puede contribuir a que los buques eviten inspecciones rutinarias en puertos extranjeros;
- adopta el principio del «trato no más favorable» para los buques de los países que no ratifiquen el Convenio. Habida cuenta de que estos buques no contarán con los certificados previstos en el Convenio, serán objeto de inspecciones completas en los puertos extranjeros;
- reconoce explícitamente a las organizaciones privadas (las llamadas «organizaciones reconocidas») que suelen desempeñar funciones de inspección y certificación en el sector del transporte marítimo, por encargo de las administraciones marítimas nacionales. El Convenio, basándose en directrices vigentes de la Organización Marítima Internacional (OMI), define algunas normas obligatorias en lo que atañe a la competencia técnica y la independencia que estas organizaciones deberían tener antes de que los gobiernos las autoricen a llevar a cabo tareas de inspección y certificación laboral en su nombre;
- recoge los principios de transparencia y responsabilidad. Cuando los gobiernos necesiten contar con un grado de flexibilidad, deberán celebrar consultas con las organizaciones de armadores y de la gente de mar y presentar un informe que la OIT remitirá a otros países;
- exige que los Miembros lleven a cabo controles de la calidad de sus sistemas de inspección y de certificación, y que incluyan la información pertinente en las memorias que presenten a la OIT en virtud del artículo 22 de la Constitución.

Actividades derivadas de la Conferencia

9. Con arreglo a las disposiciones del Convenio, en su debido momento se solicitará al Consejo de Administración que constituya un Comité Tripartito Especial, el cual tendrá por cometido asegurar la supervisión continua de la aplicación del nuevo Convenio.
10. La Conferencia adoptó 17 resoluciones (cuyo texto figura en anexo), que en su mayoría solicitan que el Consejo de Administración considere la adopción de medidas específicas. Los mandantes hicieron hincapié especialmente en la primera resolución, *relativa a la promoción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*. En todo caso, se reconoció que las cuestiones referentes al momento en que se llevarían a cabo las distintas acciones solicitadas en el marco de las resoluciones deberían ser resueltas por el Consejo de

Administración, a la luz de las prioridades acordadas y de la disponibilidad de recursos financieros.

- 11.** Muchas de las resoluciones se refieren a la cooperación con la OMI, cuyo Secretario General confirmó ante la Conferencia el interés de su Organización por cooperar en la promoción del Convenio. Al mismo tiempo, abogó por su más amplia ratificación, de manera que este instrumento se convirtiera en el cuarto pilar del régimen regulador marítimo internacional, junto con los convenios fundamentales de la OMI relativos a la seguridad en el mar, la protección del entorno marítimo y la formación de la gente de mar. Entre las demás resoluciones figuraban la *Resolución relativa al 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 la *Resolución relativa a la consideración del elemento humano a través de la colaboración internacional entre los organismos especializados de las Naciones Unidas*.

- 12.** *El Consejo de Administración tal vez estime oportuno solicitar al Director General que:*
 - i) ponga en marcha los trabajos preparatorios para la promoción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de conformidad con la primera resolución adoptada por la Conferencia, mencionada en el párrafo 10 que antecede;*

 - ii) celebre consultas con el Secretario General de la OMI sobre la continuación de la cooperación en lo que atañe al 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, así como en lo relativo al establecimiento de un Grupo de Trabajo Mixto OMI/OIT sobre el elemento humano, mencionados respectivamente en las dos resoluciones citadas en el párrafo 11 que antecede, y*

 - iii) presente, según y cuando corresponda, propuestas concretas al Consejo de Administración en lo que atañe a la aplicación de las mencionadas resoluciones así como de las demás resoluciones reproducidas en el anexo al presente documento.*

Ginebra, 3 de marzo de 2006.

Punto que requiere decisión: párrafo 12.

Anexo

Resoluciones adoptadas por la Conferencia

Resolución relativa a la promoción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Consciente de que el éxito del Convenio dependerá de la amplia ratificación del mismo y de la aplicación efectiva de sus disposiciones;

Teniendo presente que el mandato fundamental de la Organización es el de promover condiciones de trabajo y de vida decentes;

Confirmando la resolución relativa a la cooperación técnica para reforzar las capacidades de las administraciones nacionales responsables de la inspección del trabajo marítimo, adoptada por la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria de la Organización Internacional del Trabajo (Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004),

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que, al determinar la asignación de recursos, conceda la debida prioridad a la realización de la excepcional labor tripartita necesaria para la aplicación efectiva del Convenio.

Invita además al Consejo de Administración a que solicite al Director General que, al determinar la asignación de los recursos del programa de cooperación técnica de la Organización, conceda la debida prioridad a la promoción de la ratificación del Convenio y a la prestación de asistencia a los países que la soliciten para su aplicación, en ámbitos como:

- la asistencia técnica a los Miembros, incluida la creación de capacidad de las administraciones nacionales y la elaboración de leyes nacionales para cumplir los requisitos del Convenio;
- el desarrollo de material de formación para los inspectores y demás miembros del personal;
- la formación de inspectores;
- el desarrollo de material de promoción y de herramientas de sensibilización sobre el Convenio, y
- la organización de seminarios nacionales y regionales, así como de talleres sobre el Convenio.

Resolución relativa a la promoción de las oportunidades para las mujeres de mar

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Recordando la resolución relativa a las mujeres de mar, adoptada por la 29.^a reunión de la Comisión Paritaria Marítima;

Tomando nota de las conclusiones del informe de la Oficina relativo a las políticas y prácticas mundiales en materia de empleo de las mujeres de mar;

Consciente del mandato que incumbe a la Organización de promover la igualdad de oportunidades para hombres y mujeres,

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que, al determinar la asignación de recursos, conceda la debida prioridad al examen de medidas que puedan seguir promoviendo las oportunidades de carrera y unas condiciones de vida y de trabajo adecuadas para las mujeres de mar.

Resolución relativa al 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

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Tomando nota y alabando la labor realizada por el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT, que tiene la posibilidad de aportar una contribución importante para garantizar el trabajo decente de la gente de mar;

Tomando nota asimismo de que el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT señaló que existía una laguna en el régimen jurídico internacional en relación con esta cuestión;

Considerando que el texto del Convenio no aborda muchas disposiciones establecidas en las 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 o en las directrices sobre la provisión de garantía financiera en los casos de abandono de la gente de mar, que han sido adoptadas tanto por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional como por el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo,

Estima que el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT debería continuar su labor.

Recomienda a ambas organizaciones que, para seguir avanzando, el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT desarrolle una norma complementada por unas directrices, que podrían incluirse en el Convenio sobre el trabajo marítimo o en otro instrumento en vigor, en fecha posterior.

Resolución relativa al desarrollo de pautas para el control por el Estado rector del puerto

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Considerando que el objeto de este Convenio es fijar un nuevo pilar de la legislación internacional para la industria del transporte marítimo;

Consciente del cometido fundamental de la Organización de promover unas condiciones de vida y de trabajo decentes;

Tomando nota de los párrafos 4 y 7 del artículo V y de la regla 5.2.1, la norma A 5.2.1, y la pauta B 5.2.1 del citado Convenio en los que se prevén las responsabilidades y el control por el Estado del puerto en el marco de la expresión «trato no más favorable»;

Tomando nota de que el éxito del Convenio dependerá, entre otras cosas, de la aplicación uniforme y armonizada de las responsabilidades del Estado del puerto de conformidad con sus disposiciones pertinentes;

Considerando que, dada la naturaleza global de la industria del transporte marítimo, es importante que los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto reciban pautas adecuadas para llevar a cabo su labor;

Reconociendo la labor realizada por la OMI en esta esfera, y la importancia que la comunidad internacional concede a la colaboración entre los organismos internacionales,

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que celebre una reunión tripartita de expertos para elaborar orientaciones adecuadas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto y a que solicite a la Oficina que utilice los conocimientos técnicos de la OMI en esta esfera.

Resolución relativa a la elaboración de normas internacionales de aptitud física para los miembros de la tripulación y demás gente de mar

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Considerando que este Convenio tiene por objeto establecer un nuevo pilar de la legislación internacional para la industria del transporte marítimo;

Tomando nota de que en la Resolución 9 del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), 1978, en su forma enmendada en 1995, se invita a la Organización Marítima Internacional, en cooperación con la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de la Salud, a elaborar normas de aptitud física para la gente de mar;

Tomando nota también de las actuales Directrices OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos (ILO/WHO/D.2/1997);

Reconociendo la importancia de que la gente de mar esté físicamente apta a fin de no poner en peligro su salud y seguridad ni la de los demás;

Reconociendo también la importancia de disponer de normas de aptitud física para la gente de mar fácilmente comprensibles y de aplicación universal para garantizar una industria del transporte marítimo segura, ecológicamente racional y eficiente,

Invita al Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que, por una parte, en colaboración con la Organización Marítima Internacional y la Organización Mundial de la Salud, considere si es necesario revisar las actuales Directrices OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos (ILO/WHO/D.1997), tomando en consideración si procede la adopción de diversas normas en función de las distintas labores que la gente de mar debe desempeñar a bordo, y que, por otra parte, comunique sus recomendaciones a la Organización para que ésta las siga examinando y tome las medidas que considere apropiadas.

Resolución relativa a la promoción del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185)

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Habiendo adoptado asimismo el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), en la 91.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo;

Recordando que la 91.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó una resolución relativa al trabajo decente para la gente de mar en la que, entre otras cosas, se tomaba nota de que el acceso a las instalaciones en tierra, el permiso para bajar a tierra y la facilitación del tránsito eran elementos decisivos para el bienestar general de los marinos y, por tanto, para alcanzar la meta del trabajo decente para la gente de mar;

Consciente de que el mandato principal de la Organización es promover condiciones de trabajo y de vida decentes;

Tomando nota de las continuas dificultades que experimenta la gente de mar para poder disfrutar de permisos para bajar a tierra en ciertos países,

Insta al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que se ponga en contacto con todos los Estados Miembros y les recuerde la importancia de ratificar y aplicar con celeridad el Convenio núm. 185 de la OIT, y a que invite a los Estados Miembros a promover el trabajo decente para la gente de mar y, en ese sentido, a permitir a la gente de mar que disfrute de permisos para bajar a tierra en sus territorios.

Exhorta al Consejo de Administración a que se ocupe de esta cuestión.

Resolución relativa a la información sobre grupos profesionales

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Observando que en muchos de los instrumentos marítimos refundidos en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, se recogen definiciones distintas del término «gente de mar»;

Considerando necesario aclarar en el Convenio la cuestión de esta definición;

Reconociendo que pueden darse situaciones en las que un Miembro podría abrigar dudas acerca de si debe considerarse o no como gente de mar a efectos del Convenio a ciertas categorías de personas que realizan períodos de trabajo a bordo de buques;

Reconociendo asimismo que es necesario aclarar esta cuestión a fin de lograr uniformidad en la aplicación de los derechos y obligaciones recogidos en el Convenio;

Tomando nota de que en el apartado *f)* del párrafo 1 del artículo II del Convenio se dispone que:

«los términos *gente de mar o marino* designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio;»;

Tomando nota asimismo de que en el párrafo 3 del artículo II se establece que:

«Cuando, a los efectos del presente Convenio, haya dudas sobre la condición de gente de mar de alguna categoría de personas, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.»;

Decide que la Organización Internacional del Trabajo debería esforzarse por asegurar la aplicación uniforme del Convenio e invita a los Estados Miembros a que respeten la intención del apartado *f)* del párrafo 1 del artículo II mediante la aplicación del anexo 1.

Anexo

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Información sobre los grupos profesionales

Generalidades

En el párrafo 3 del artículo II del Convenio se reconoce que pudieran plantearse dudas acerca de si, a efectos del Convenio, debe considerarse o no como gente de mar a alguna o algunas categorías de personas que trabajen a bordo de buques abarcados en el ámbito de aplicación del Convenio.

En consecuencia, la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo ha adoptado el presente anexo a fin de ayudar a las administraciones a resolver cualquier dificultad que pudiera plantearse al respecto.

Hay personas que trabajan principalmente en tierra, pero que pasan ocasionalmente cortos períodos trabajando a bordo de un buque. Es posible que no se trate de gente de mar. Hay asimismo personas que pasan periódicamente un corto lapso de tiempo a bordo de un buque. Puede que se

trate de gente de mar. En ambos casos, su labor puede estar o no directamente relacionada con la actividad cotidiana a bordo del buque.

Las personas a las que podría no definirse como gente de mar incluyen a los pilotos de puerto, y los trabajadores portuarios, así como a cierto personal especializado como los animadores de pasajeros, los inspectores de buques, los superintendentes y los técnicos de reparaciones.

También es posible considerar como gente de mar, a efectos del presente Convenio, a las personas que pasan regularmente más que cortos períodos a bordo, aun cuando no cumplan tareas que se consideren normalmente como tareas marítimas, cualquiera que sea su posición a bordo. Por ejemplo, las cuadrillas de reparaciones y mantenimiento y el personal especializado del buque contratado para trabajar en el mar a bordo de buques determinados bien podrían considerarse como gente de mar, con los derechos y obligaciones previstos en el presente Convenio.

El Convenio otorga a la gente de mar importantes derechos y prestaciones referentes a sus condiciones de vida y de trabajo, a los cuales es posible que no siempre tengan acceso en sus países de origen. En consecuencia, al resolver las dudas acerca de si personas concretas se consideran o no gente de mar, también debería tomarse en consideración la medida en que su régimen jurídico y social nacional ofrece, desde el punto de vista de las normas laborales, una protección comparable con la prevista por el Convenio.

Categorías

Una administración puede tener dudas a la hora de designar como gente de mar, en virtud del apartado *f*) del párrafo 1 del artículo II, a una categoría concreta de personas que trabajan a bordo, debido a que:

- i) la naturaleza de su trabajo no se inscribe en la actividad cotidiana del buque (por ejemplo, los científicos, los investigadores, los submarinistas, los técnicos especializados en plataformas, etcétera);
- ii) aunque formadas y calificadas en términos de conocimientos técnicos marítimos, las personas interesadas cumplen funciones especializadas que, a pesar de ser fundamentales, no forman parte de la actividad cotidiana de un buque (por ejemplo, los pilotos portuarios, los inspectores o los superintendentes);
- iii) la labor que realizan tiene carácter ocasional y se desarrolla a corto plazo, y su lugar de trabajo principal se encuentra en tierra (por ejemplo, los animadores de pasajeros, los técnicos de reparaciones, los inspectores marítimos o los trabajadores portuarios).

Ninguna persona o categoría de personas debería quedar automáticamente excluida de la definición de gente de mar sólo por corresponder con una o más de las categorías enumeradas más arriba. Se trata de meras listas de ejemplos de situaciones en que pudieran plantearse dudas.

En cada situación concreta, factores específicos pueden llevar a la administración a determinar en qué casos puede considerarse o no a una persona como gente de mar.

Criterios

Al estudiar la manera de resolver tales dudas, deberían considerarse los aspectos siguientes:

- i) la duración de la estancia a bordo del personal de que se trate;
- ii) la frecuencia de los períodos de trabajo pasados a bordo;
- iii) la ubicación del lugar de trabajo principal de la persona;
- iv) el objeto de la labor de la persona a bordo;
- v) la protección de que gozarían normalmente las personas interesadas en lo que atañe a sus condiciones laborales y sociales, para asegurarse de que sea comparable a la que se ofrece en virtud del Convenio.

Resolución relativa al bienestar de la gente de mar

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Recordando la resolución relativa al bienestar de la gente de mar adoptada por la 29.^a reunión de la Comisión Paritaria Marítima;

Consciente de que el mandato fundamental de la Organización es el de promover condiciones de trabajo y de vida decentes, y de la importancia que revisten a este respecto las disposiciones en materia de bienestar de la gente de mar;

Teniendo presente que, dado el carácter mundial del sector marítimo, la gente de mar requiere una protección especial, y que la prestación de servicios de bienestar a la gente de mar y su acceso a los mismos resulta importante a este respecto;

Observando que, debido a los cambios estructurales del sector, la gente de mar dispone de menos oportunidades para descender a tierra y que, como consecuencia de ello, las instalaciones y los servicios de bienestar resultan hoy más necesarios que nunca;

Reconociendo la función clave de las organizaciones benévolas y sus conocimientos especializados en el ámbito de los servicios de bienestar;

Observando también que el nuevo régimen de seguridad y la denegación de permisos para bajar a tierra implican que la gente de mar tal vez no pueda aprovechar los servicios de bienestar previstos para ella en los puertos;

Observando además que los servicios portuarios de ciertos países están imponiendo el pago de tasas excesivas o procedimientos exagerados para permitir que la gente de mar desembarque de los buques y haga uso de las instalaciones de bienestar previstas para ella en los puertos;

Reconociendo asimismo que, en lo que atañe a la oferta de instalaciones y servicios de bienestar para la gente de mar, muchos gobiernos recurren exclusivamente a organizaciones voluntarias o caritativas y que, en muchos casos, delegan sus responsabilidades en esta materia a los órganos gubernamentales regionales o locales,

Pide al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo que invite al Director General a que adopte todas las medidas necesarias para alentar de manera decidida a los Estados Miembros a que garanticen que la gente de mar a bordo de buques fondeados en sus puertos pueda acceder de manera segura a los servicios de bienestar previstos para ella.

Solicita asimismo que el Director General proponga al Consejo de Administración la convocación de una reunión tripartita de expertos para examinar la puesta a disposición de instalaciones y servicios de bienestar para la gente de mar y las dificultades que pueda suponer el acceso a los mismos.

Resolución relativa al mantenimiento de la Comisión Paritaria Marítima

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Tomando nota de la larga trayectoria de la Comisión Paritaria Marítima (CPM) y de la importante función que ésta ha desempeñado al abordar cuestiones clave de la industria del transporte marítimo y garantizar así que las actividades de la OIT siguieran siendo pertinentes con respecto a las realidades de esta industria;

Tomando nota asimismo de que el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo reconoció en su 280.^a reunión la importante contribución de la CPM al acordar el establecimiento de una Subcomisión de la CPM sobre los salarios de la gente de mar, la cual habría de reunirse cada dos años, sin que esto tuviese implicaciones presupuestarias para la Oficina, con el fin de examinar el salario básico mínimo fijado por la OIT para los marineros preferentes;

Reconociendo el papel único que ha desempeñado la CPM en la promoción del diálogo social en la industria del transporte marítimo y que el diálogo social es uno de los cuatro pilares del trabajo decente;

Reconociendo asimismo que la adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo reviste gran importancia por lo que atañe a la reglamentación de las normas relativas al trabajo marítimo y que será necesario también, en el futuro, que la OIT aborde otros aspectos del trabajo decente en la industria del transporte marítimo;

Considerando que, dada la índole mundial de la industria del transporte marítimo, la gente de mar necesita una protección especial y que la CPM desempeña un importante papel en ese sentido,

Pide al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo que vele por que este importante órgano cuente con fondos y recursos suficientes.

Invita al Director General a que se asegure de que se proporcionen recursos suficientes para las actividades relativas al sector marítimo en el marco de la Organización Internacional del Trabajo, a fin de que en el futuro pueda mantenerse la continua pertinencia de la OIT para ese sector.

Resolución relativa a la consideración del elemento humano a través de la colaboración internacional entre los organismos especializados de las Naciones Unidas

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Tomando nota de la importancia que tienen las cuestiones relacionadas con el elemento humano en la industria del transporte marítimo;

Consciente de que el mandato principal de la Organización es promover condiciones de trabajo y de vida decentes;

Recordando la resolución relativa a esta cuestión adoptada por la 29.^a reunión de la Comisión Paritaria Marítima;

Recordando el acuerdo de colaboración entre la Oficina Internacional del Trabajo y la Organización Marítima Internacional, así como lo bien que dicho acuerdo ha funcionado con el tiempo y los resultados beneficiosos que han dado lugar al establecimiento de órganos mixtos;

Considerando que el elemento humano es multifacético y por ende sólo puede abordarse de forma integral, y que los esfuerzos en este sentido quedarían comprendidos entre las competencias fundamentales de la Oficina Internacional del Trabajo y de la Organización Marítima Internacional,

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que, al determinar la utilización de los recursos de la OIT, conceda la debida prioridad a la promoción de la función del elemento humano en la industria del transporte marítimo y a que colabore con la Organización Marítima Internacional para establecer un Grupo de Trabajo Mixto OMI/OIT sobre el elemento humano.

Resolución relativa a la contratación y retención de gente de mar

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Teniendo presente que el cometido fundamental de la Organización es promover el trabajo decente;

Consciente de que el sector del transporte marítimo es el motor de la economía globalizada y transporta alrededor del 90 por ciento del comercio mundial en términos de volumen, y de que la industria marítima y el transporte sin obstáculos de mercancías son esenciales para el comercio mundial, todo lo cual requerirá que se disponga de un número suficiente de marinos debidamente calificados;

Consciente asimismo de que los buques están dotados de marinos con una formación adecuada que tienen un papel crucial que desempeñar para lograr una navegación segura, sin riesgos y eficiente en océanos limpios, y de que es fundamental para la explotación sostenible de este sector estratégico que pueda seguir atrayendo un número suficiente de nuevos marinos con una formación de calidad;

Teniendo en cuenta que está prevista una escasez de marinos debidamente calificados, y que muchos puestos esenciales del sector marítimo basados en tierra requieren marinos capacitados, así como el hecho de que es fundamental para la seguridad marítima en general poder llenar esos puestos con marinos debidamente calificados;

Reconociendo además que los países tradicionalmente marítimos están atravesando un proceso de transformación industrial y han perdido una parte considerable de su base de competencias marítimas;

Teniendo en cuenta asimismo de que es necesario que haya oportunidades adecuadas de carrera tanto para los oficiales como para los marineros,

Considera que, si bien es necesario mejorar la imagen de la industria marítima, también es necesario mejorar las condiciones de empleo y de trabajo y las oportunidades para muchos marinos.

Considera también que es necesario abordar cuestiones tales como el acceso al permiso para bajar a tierra y a la seguridad contra los ataques a mano armada y de piratas.

Considera asimismo que todos los Estados del pabellón deberían alentar a los operadores de buques que enarbolan su pabellón a que proporcionen amarraderos de formación destinados a los nuevos marinos y auxiliares de tripulación.

Reconoce que la contratación y retención de marinos en un mercado de trabajo globalizado es una cuestión compleja, que implica una dimensión social, política y económica y, en su caso, el suministro de políticas adecuadas tanto por parte de los gobiernos como de la industria.

Considera que la Oficina Internacional del Trabajo está en condiciones idóneas para emprender la labor en este ámbito e invita al Director General a que solicite al Consejo de Administración que convoque una reunión tripartita de expertos para examinar estas cuestiones y proponer una serie de recomendaciones de política apropiadas.

Resolución relativa a las repercusiones de la piratería y el robo a mano armada en el sector

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Teniendo presente que el mandato fundamental de la Organización es el de promover condiciones de trabajo y de vida decentes;

Tomando nota de la incidencia continua de casos de piratería y de robo a mano armada en muchas partes del mundo y de la violencia creciente de que es víctima la gente de mar durante tales ataques, así como de la tendencia a tomar rehenes entre la gente de mar para obtener el pago de rescates;

Tomando nota asimismo de las repercusiones que ello tiene sobre la gente de mar, y de que se ha acordado que, habida cuenta del carácter mundial del sector marítimo, la gente de mar requiere una protección especial;

Consciente de la labor emprendida en este ámbito por la Organización Internacional del Trabajo;

Consciente también de la preocupación expresada en los últimos años por la Asamblea General de las Naciones Unidas en diversas resoluciones sobre el derecho del mar en relación con la persistencia del problema del crimen organizado transnacional y de las amenazas que pesan sobre la seguridad y la protección marítimas, como la piratería, el robo a mano armada en el mar y el contrabando, y tomando nota de la deplorable pérdida de vidas, las lesiones a la gente de mar y las repercusiones negativas que tales actividades tienen para el comercio internacional,

Insta al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que colabore estrechamente con la Organización Marítima Internacional y las Naciones Unidas para alentar a todos los Estados Miembros a que

adopten las medidas adecuadas para impedir tales ataques y para garantizar la seguridad y la protección de la gente de mar tanto en sus aguas como frente a su litoral, y

Pide al Consejo de Administración que siga ocupándose de esta cuestión.

Resolución relativa al desarrollo de pautas para la inspección por el Estado del pabellón

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Considerando que el objeto de este Convenio es establecer un nuevo pilar de la legislación internacional para la industria del transporte marítimo;

Tomando nota de los párrafos 1, 2 y 3 del artículo V y de la regla 5.1.1, la norma A5.1.1 y la pauta B5.1.1 del citado Convenio en los que se prevén las responsabilidades del Estado del pabellón, y la inspección y certificación de las condiciones del trabajo marítimo;

Tomando nota de que el éxito del Convenio dependerá, entre otras cosas, de la aplicación uniforme y armonizada de las responsabilidades del Estado del pabellón, de conformidad con sus disposiciones pertinentes;

Considerando que, dada la naturaleza global de la industria del transporte marítimo, es importante que los inspectores del Estado del pabellón reciban pautas adecuadas para llevar a cabo su labor,

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que dé la prioridad debida, a través de reuniones tripartitas de expertos, a la elaboración de orientaciones adecuadas para la inspección por el Estado del pabellón.

Resolución relativa a la seguridad y salud en el trabajo

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Teniendo presente que el cometido fundamental de la Organización es promover condiciones de trabajo y de vida decentes y una estrategia global sobre seguridad y salud en el trabajo;

Reconociendo que la seguridad y salud en el trabajo de la gente de mar y los riesgos con que ésta se enfrenta a bordo de los buques están indisociablemente relacionados con la aplicación efectiva del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS) de la Organización Marítima Internacional, cuya finalidad es garantizar la gestión segura de los buques;

Teniendo en cuenta la importancia de una cultura de la seguridad a bordo de los buques, a la cual se refieren las disposiciones contenidas en el Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos;

Haciendo hincapié en la necesidad de promover el establecimiento de comités de seguridad y de designar representantes de la tripulación para las cuestiones relativas a la seguridad,

Insta al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que asigne recursos para promover la sensibilización acerca de las disposiciones relativas a la salud, la seguridad y la prevención de accidentes contenidas en el Título 4 del Convenio sobre el trabajo marítimo.

Solicita al Director General que invite al Consejo de Administración a que constituya un grupo de trabajo tripartito de expertos sobre la seguridad y salud en el trabajo de la gente de mar, con el fin de analizar la mejor manera de llevar a cabo esta labor.

Resolución relativa a la capacidad de búsqueda y salvamento

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Reconociendo la necesidad de contar con un servicio de búsqueda y salvamento completo, rápido y eficaz para ayudar a la gente de mar en peligro;

Reconociendo además el problema al que han de enfrentarse los gobiernos de los países en desarrollo para poder cumplir con los requisitos del Convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, así como la necesidad de que los gobiernos del mundo desarrollado contribuyan al Fondo internacional de búsqueda y salvamento marítimos de la OMI,

Insta a los gobiernos a que presten asistencia a los países en desarrollo compartiendo la tecnología, los conocimientos técnicos especializados y los recursos a fin de propiciar una formación adecuada, tanto en tierra como a bordo de los buques, y de desarrollar la infraestructura necesaria que permita responder con rapidez y eficacia a los accidentes ocurridos en el mar.

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que pida a esta última que colabore estrechamente con la OMI a fin de reducir al mínimo los riesgos para la salud en el trabajo de la gente de mar mediante la promoción del Convenio sobre búsqueda y salvamento marítimos.

Resolución relativa a la seguridad social

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Recordando que la Declaración de Filadelfia de 1944, relativa a los fines y objetivos de la Organización Internacional del Trabajo, preconiza la extensión de las medidas de seguridad social para garantizar ingresos básicos a quienes los necesiten y prestar asistencia médica completa;

Observando que el principal objetivo de la Organización es el logro del trabajo decente para todos, y que la protección social constituye uno de los cuatro pilares del Programa de Trabajo Decente de la OIT;

Observando también que la oferta de protección social y la de los demás pilares del trabajo decente se refuerzan mutuamente para abordar la reducción de la pobreza, que es una de las metas principales de los Objetivos de Desarrollo del Milenio;

Consciente de la considerable labor realizada por la Organización para mejorar la cobertura y eficacia de la protección social para todos;

Observando que el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, requiere que los Estados Miembros proporcionen a la gente de mar una protección de seguridad social que no sea menos favorable que aquella de la que disfrutaban los trabajadores en tierra residentes en su territorio;

Recordando que el Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102), establece el marco para la promoción de la protección social por parte de la Organización;

Considerando que, aunque el artículo 77 del Convenio núm. 102 de la OIT excluye expresamente a la gente de mar y a los pescadores de alta mar de la aplicación de dicho Convenio, la OIT no debería excluir a dichos sectores de la labor que la Organización despliega de manera continua para garantizar la protección social efectiva para todos;

Considerando además que, dado el carácter mundial de la industria del transporte marítimo, la gente de mar requiere una protección especial,

Invita al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo a que promueva la prestación de protección y seguridad social a la gente de mar.

Sugiere que para facilitar dicha labor podría levantarse un inventario relativo a la prestación de seguridad y protección social a la gente de mar.

Invita además al Director General a que proponga al Consejo de Administración que dicho documento sea preparado por la Oficina y discutido con ocasión de una futura reunión tripartita de expertos.

Resolución relativa a la aplicación en la práctica de la cuestión de los certificados después de la entrada en vigor

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Recordando el párrafo 3 del artículo VIII, concerniente a la entrada en vigor, doce meses después de la fecha en que se haya registrado el número exigido de ratificaciones;

Tomando nota de que los Estados del pabellón y las organizaciones reconocidas podrían no estar en condiciones de contratar, brindar formación y disponer de un número suficiente de inspectores hasta alcanzar un grado de confianza adecuado respecto de la fecha probable de entrada en vigor,

Tomando nota de que incluso si se dispusiese de un número suficiente de inspectores para garantizar un nivel constante de inspección y control de la aplicación, no será posible proceder a la revisión, inspección y certificación de todos los buques (posiblemente 40.000) que deben cumplir con los requisitos relativos al certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad marítima en un plazo de doce meses antes de la entrada en vigor;

Tomando nota asimismo de que si, pese a lo expuesto, se lograra cumplir con esta labor de certificación, los inspectores permanecerían en gran medida inactivos hasta el siguiente período en que se realice el mayor número de inspecciones, dos años después de la entrada en vigor;

Reconociendo las dificultades prácticas que supone entregar un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad marítima a todos los buques inmediatamente después de la entrada en vigor,

Solicita a los gobiernos que elaboren planes, a fin de asegurar la aplicación progresiva de los requisitos en materia de certificación, comenzando con los buques de carga a granel y los buques de pasaje, en un plazo que no exceda los 12 meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

Solicita asimismo que, durante un período de un año después de la entrada en vigor del Convenio, los Miembros (tanto los Estados del pabellón como los Estados del puerto) tengan debidamente en cuenta la posibilidad de permitir que los buques sigan operando sin el certificado y la declaración antes mencionados, siempre y cuando sus inspectores no tengan pruebas de que los buques no cumplen con los requisitos del Convenio.