



## Cuarta reunión del Comité Tripartito Especial del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006)

Ginebra, 19-23 de abril de 2021

### ► Instrumentos relativos al cumplimiento y al control de la aplicación

#### Síntesis

Los instrumentos sobre el trabajo marítimo que están examinándose comprenden **dos convenios, un protocolo y cinco recomendaciones relativos al cumplimiento y al control de la aplicación:**

- Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147);
- Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976;
- Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178);
- Recomendación sobre los estatutos nacionales de la gente de mar, 1920 (núm. 9);
- Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926 (núm. 28);
- Recomendación sobre las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar, 1958 (núm. 108);
- Recomendación sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976 (núm. 155);
- Recomendación sobre la inspección del trabajo, 1996 (núm. 185).

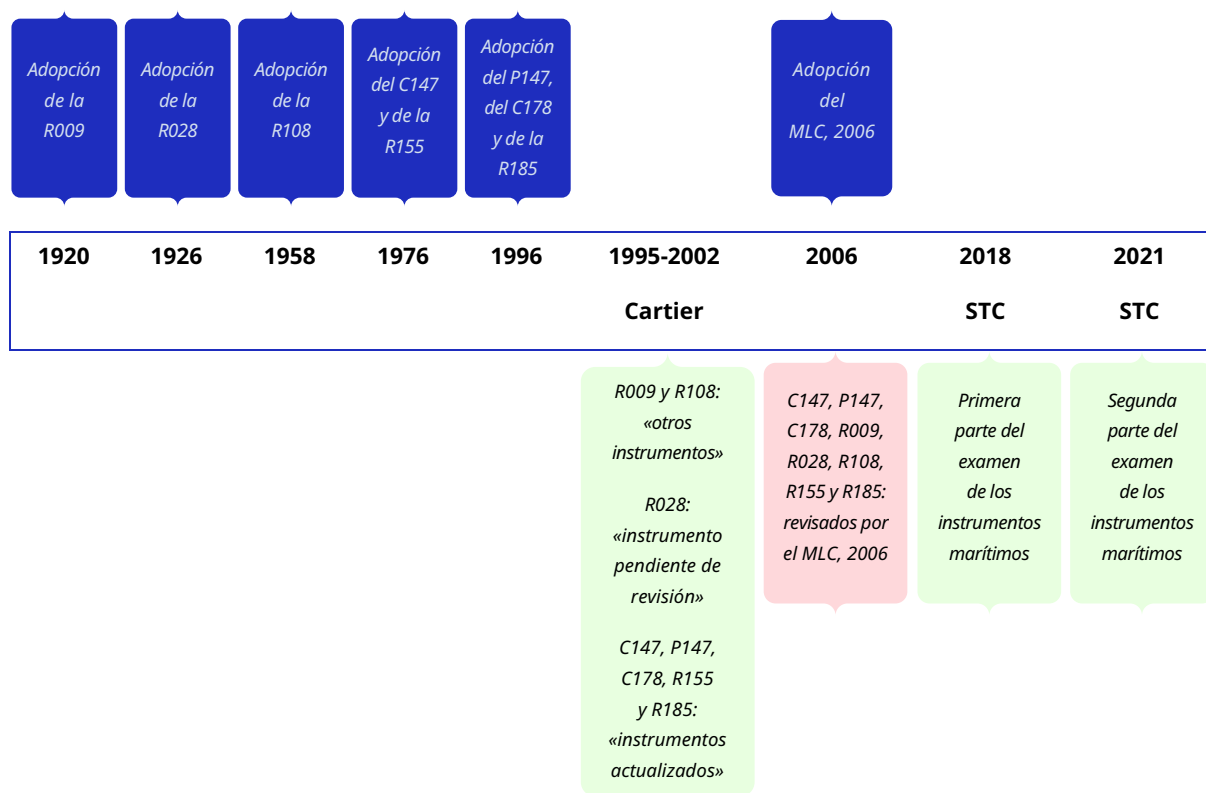
#### Estatus del instrumento examinado

Convenio núm. 147	Instrumento actualizado	Revisado por el MLC, 2006
Protocolo de 1996	Instrumento actualizado	Revisado por el MLC, 2006
Convenio núm. 178	Instrumento actualizado	Revisado por el MLC, 2006
Recomendación núm. 9	Instrumento en situación provisoria	Revisada por el MLC, 2006
Recomendación núm. 28	Instrumento que ha sido superado	Revisada por el MLC, 2006
Recomendación núm. 108	Instrumento en situación provisoria	Revisada por el MLC, 2006
Recomendación núm. 155	Instrumento actualizado	Revisada por el MLC, 2006
Recomendación núm. 185	Instrumento actualizado	Revisada por el MLC, 2006

**Medidas que podrían considerarse**

1. Clasificar el Convenio núm. 147 como «norma superada» y proponer su derogación en la 118ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030).
2. Clasificar el Protocolo de 1996 como «norma superada» y proponer su retiro lo antes posible.
3. Clasificar el Convenio núm. 178 como «norma superada» y proponer su retiro lo antes posible.
4. Clasificar las Recomendaciones núms. 9, 28, 108, 155 y 185 como «normas superadas» y proponer su retiro lo antes posible.

► Instrumentos relativos al cumplimiento y al control de la aplicación: cronología



## I. Enfoque normativo de la OIT con respecto al cumplimiento y al control de la aplicación

### A. Protección brindada por los instrumentos de la OIT

1. La **Recomendación sobre los estatutos nacionales de la gente de mar, 1920 (núm. 9)**, alienta a los Estados Miembros a codificar de manera clara y sistemática la legislación nacional relativa al trabajo marítimo, a fin de que la gente de mar del mundo entero, tanto si está empleada a bordo de buques de su propio país como en buques extranjeros, pueda conocer mejor sus derechos y sus deberes. El objetivo es también facilitar el establecimiento de un estatuto internacional de la gente de mar.
2. La **Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926 (núm. 28)**, tiene por objeto promover un conjunto de principios generales, para que los Estados Miembros puedan establecer o reorganizar su servicio de inspección de las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar. También se precisan el estatuto y las funciones de los inspectores, con miras a garantizar su imparcialidad, su competencia y que dispongan de los medios necesarios, también en materia de aplicación, para el cumplimiento de su misión.
3. La **Recomendación sobre las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar, 1958 (núm. 108)**, tiene en cuenta el aumento del tonelaje matriculado en los países que hasta entonces no se consideraban como tradicionalmente marítimos, para reafirmar las obligaciones de los Estados del pabellón de ejercer efectivamente su jurisdicción y control para proteger la seguridad y el bienestar de la gente de mar que preste servicios a bordo de los buques de su marina mercante. La Recomendación precisa, en particular,

que el Estado del pabellón debería: elaborar y adoptar reglamentos a fin de garantizar que todos los buques matriculados en su registro observen las normas de seguridad aceptadas internacionalmente; establecer un servicio adecuado de inspección de buques; garantizar o cerciorarse de que las condiciones de servicio de la gente de mar se ajusten a las normas generalmente aceptadas por los países tradicionalmente marítimos; asegurar la libertad sindical de la gente de mar a bordo de sus buques, y adoptar medidas para asegurar la repatriación de la gente de mar a bordo de sus buques.

4. El [Convenio sobre la marina mercante \(normas mínimas\), 1976 \(núm. 147\)](#), se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, destinado con fines comerciales al transporte de mercancías o de pasajeros o empleado en cualquier otro uso comercial. Dispone que el Miembro que lo ratifique se compromete a promulgar una legislación que prevea para los buques matriculados en su territorio: «i) normas de seguridad, incluidas normas de capacidad de la tripulación, horas de trabajo y dotación, a fin de garantizar la seguridad de la vida humana a bordo de los buques; ii) un régimen apropiado de seguridad social; iii) condiciones de empleo y de vida a bordo, en la medida en que, a su juicio, no sean objeto de contratos colectivos o no sean determinadas por los tribunales competentes mediante decisiones igualmente obligatorias para los armadores y la gente de mar». Asimismo, debe verificar que las disposiciones de dicha legislación son en sustancia equivalentes a los convenios o a los artículos de los mismos enumerados en el anexo de este instrumento <sup>1</sup>, en la medida en que el Estado Miembro no esté obligado por otro concepto a dar efecto a estos convenios. El Convenio núm. 147 compromete al Estado que lo ratifica a ejercer una jurisdicción o control efectivos sobre los buques matriculados en su territorio respecto de: normas de seguridad, incluidas normas en materia de capacidad de la tripulación, horas de trabajo a bordo y dotación; la aplicación del régimen de seguridad social prescrito por la legislación nacional, y las condiciones de empleo y de vida a bordo. La gente de mar enrolada en buques matriculados en su territorio debe poseer la calificación o la formación adecuada para realizar las tareas para las que ha sido contratada, teniendo debidamente en cuenta lo dispuesto en la Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970 (núm. 137). Los Estados están obligados a realizar inspecciones en los buques que enarbolan su pabellón a fin de garantizar el cumplimiento de los convenios internacionales que han ratificado. El Convenio precisa que, en caso de accidente grave, particularmente cuando haya habido heridos o pérdida de vidas humanas, debe llevarse a cabo una encuesta cuyo informe final debería normalmente hacerse público. Por último, el Convenio núm. 147 establece un mecanismo de control por el Estado del puerto. Así pues, prevé que si un Estado que lo ha ratificado recibe una queja o tiene pruebas de que en dicho buque no se observan las normas del Convenio, podrá enviar un informe al gobierno del país en el cual el buque

---

<sup>1</sup> Lista de convenios anexos: Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), o Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58), o Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7); Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, 1936 (núm. 55), Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56), Convenio sobre asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad, 1969 (núm. 130); Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73); Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134) (artículos 4 y 7); Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92); Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68) (artículo 5); Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53) (artículos 3 y 4); Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22); Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23); Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87), y Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98).

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.

5. La [Recomendación sobre la marina mercante \(mejoramiento de las normas\), 1976 \(núm. 155\)](#), complementa el Convenio núm. 147. Por una parte, su párrafo 2 recomienda que la legislación nacional o, cuando corresponda, los contratos colectivos aplicables, sean *al menos equivalentes*<sup>2</sup> a los convenios, o a los artículos de los mismos, que figuran en el anexo al Convenio núm. 147. Por otra parte, su párrafo 3 recomienda que esta legislación o estos contratos colectivos contengan disposiciones que sean *al menos equivalentes* a las disposiciones de los instrumentos enumerados en el anexo del Convenio<sup>3</sup>.
6. El [Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante \(normas mínimas\), 1976](#), amplía la lista de convenios que figuran en el anexo del Convenio núm. 147, y sustituye, en este anexo, el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166), por el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23).
7. El [Convenio sobre la inspección del trabajo \(gente de mar\), 1996 \(núm. 178\)](#), se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, que esté matriculado en el territorio del Miembro para el que esté en vigor el Convenio y esté destinado con fines comerciales al transporte de mercancías o de pasajeros o empleado en cualquier otro uso comercial. Prevé su extensión, en la medida en que se considere factible y previa consulta con las organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y de los pescadores, a los buques dedicados a la pesca marítima comercial. Los Estados que lo ratifican deben mantener un sistema de inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, que esté bajo la responsabilidad de la autoridad central de coordinación.
8. La [Recomendación sobre la inspección del trabajo \(gente de mar\), 1996 \(núm. 185\)](#), proporciona información detallada sobre el papel que desempeña la autoridad central de coordinación, sobre los medios materiales puestos a disposición de los inspectores, y sobre sus derechos y obligaciones.
9. El [Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada \(MLC, 2006\)](#), incorpora los instrumentos relativos al cumplimiento y al control de la aplicación a través de dos dinámicas bien definidas. En primer lugar, cumple el objetivo contemplado por la Recomendación núm. 9 de 1920 de facilitar el establecimiento de un estatuto internacional de la gente de mar. Este se extendió, inicialmente en 1958 con la Recomendación núm. 108, que tiene en cuenta el surgimiento de nuevos Estados marítimos y la considerable internacionalización de los informes sobre el trabajo marítimo, y posteriormente en 1976 a través del Convenio núm. 147. Este último, complementado por la Recomendación núm. 155 y por el Protocolo de 1996, organiza, en relación con una selección de instrumentos marítimos adoptados por la OIT, un

---

<sup>2</sup> Lo cual es más exigente que la equivalencia sustancial. OIT: [Estudio general de las memorias relativas al Convenio \(núm. 147\) sobre la marina mercante \(normas mínimas\) y a la Recomendación \(núm. 155\) sobre la marina mercante \(mejoramiento de las normas\) y a la Recomendación \(núm. 155\) sobre la marina mercante \(mejoramiento de las normas\), 1976](#), Informe III (Parte 4B), 77.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, Ginebra, 1990, 41 y ss.

<sup>3</sup> Lista de convenios anexos: Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53); Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68); Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133); Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134); Convenio sobre los representantes de los trabajadores, 1971 (núm. 135); Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91), o Convenio sobre las vacaciones pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146); Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70), y Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970 (núm. 137); Documento guía (OCMI/OIT), 1975.

marco coherente de protección de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar. En segundo lugar, el MLC, 2006, refunde y actualiza en su Título 5, relativo al cumplimiento y al control de la aplicación, las aportaciones de los instrumentos anteriores. El contenido de estos instrumentos se ha actualizado e integrado en la regla 5.1. Ante todo, el MLC, 2006, aporta nuevos elementos, a través del papel que otorga a los organismos reconocidos, del establecimiento de una certificación de conformidad de los buques y de un mecanismo detallado para la resolución de quejas tramitadas a bordo. Al inspirarse en los instrumentos adoptados bajo la égida de la Organización Marítima Internacional (OMI), la OIT ha hecho posible asimismo el control de las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques por el Estado del puerto. El artículo 4 del Convenio núm. 147 ha desempeñado aquí un papel innovador, y se ha incorporado y se detalla en la regla 5.2. A fin de dar un alcance universal al MLC, 2006, este contiene una cláusula de trato no más favorable <sup>4</sup> de los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no lo ha ratificado, lo que permite el control de estos buques en el puerto de un Estado Parte sobre la base de las disposiciones mínimas del Convenio.

## B. Instrumentos examinados: adopción y ratificación

10. El Convenio núm. 147 se adoptó en 1976. Se han registrado 56 ratificaciones. Ha sido denunciado por 44 Estados Miembros, por lo que sigue en vigor para 12 Estados Miembros <sup>5</sup>. Dos Estados Miembros siguen vinculados por el Convenio solo por lo que respecta a territorios no metropolitanos <sup>6</sup>. Veintiún comentarios formulados por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones en relación con problemas de aplicación están pendientes de respuesta <sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> Artículo V, párrafo 7, del MLC, 2006: «Todo Miembro deberá cumplir sus responsabilidades en virtud del presente Convenio de tal manera que se asegure que los buques de los Estados que no hayan ratificado el presente Convenio no reciban un trato más favorable que los buques que enarbolan el pabellón de Estados que sí lo hayan ratificado».

<sup>5</sup> A saber, Azerbaiyán, Costa Rica, Dominica, Egipto, Estados Unidos de América, Iraq, Israel, Kirguistán, Perú, Tayikistán, Trinidad y Tabago y Ucrania. El Convenio núm. 147 seguirá en vigor para el Brasil solo hasta el 7 de mayo de 2021, fecha en la que el MLC, 2006 entrará en vigor para este país. El Gobierno de [Egipto](#) indicó que «están realizándose esfuerzos para poner la legislación nacional de conformidad con las disposiciones pertinentes del MLC, 2006, en preparación para su aplicación efectiva antes de su ratificación». El Gobierno de [Kirguistán](#) señaló que «no había buques dedicados a la navegación marítima matriculados en Kirguistán, por lo que este convenio queda sin objeto». El Gobierno de Tayikistán señaló que «el país no tiene una flota marítima en la actualidad y este convenio no se aplica ni en la legislación ni en la práctica». El Gobierno de [Ucrania](#) señaló que «ha adoptado medidas con miras a la revisión de la legislación que le permitiría últimamente la ratificación rápida y la aplicación efectiva del MLC, 2006». El Convenio núm. 147 también se declaró aplicable a Guam (Estados Unidos), las Islas Marianas del Norte (Estados Unidos), las Islas Vírgenes Estadounidenses (Estados Unidos), Puerto Rico (Estados Unidos) y Samoa Americana (Estados Unidos).

<sup>6</sup> El Convenio núm. 147 sigue aplicable a la Polinesia Francesa (Francia), las Tierras australes y antárticas francesas (Francia) y Aruba (Países Bajos), comportando la obligación de presentar memorias para los Estados Miembros interesados. Con respecto a las [Tierras australes y antárticas francesas \(TAAF\)](#), el Gobierno indicó que «desde la aplicación de la Ley núm. 2005-412, de 3 de mayo de 2005, los buques comerciales se matriculan en el Registro Internacional Francés, por lo que solo algunos buques pesqueros siguen matriculados en el registro de las TAAF». En cuanto a [Aruba](#), el Gobierno señaló que «no existe gente de mar y que ningún buque está matriculado en su territorio».

<sup>7</sup> A saber, Aruba (Países Bajos) (solicitud de información sobre el número de marinos y de buques matriculados); los Estados Unidos de América y sus territorios no metropolitanos (acuerdo de empleo de la gente de mar, estados de servicio, contratación, quejas, responsabilidades relativas a la gente de mar no residente que faena en aguas extranjeras en caso de accidente o de muerte, frecuencia de los exámenes médicos); el Perú (seguridad y condiciones de vida a bordo, inspecciones por el Estado del pabellón y control por el Estado del puerto, contratación, investigaciones en caso de accidente grave); Trinidad y Tabago (seguridad social, contratación y control por el Estado del puerto); Azerbaiyán (seguridad social, acuerdo de empleo y quejas); Iraq (aplicación por equivalencia en todos los convenios anexos); Egipto (legislación nacional que no da cumplimiento a todas las disposiciones); Dominica (solicitud de información sobre la aplicación de todas las disposiciones del Convenio), y Costa Rica (acuerdo de empleo, condiciones de vida a bordo y alimentación).

11. El Protocolo de 1996 fue adoptado en 1996. Registró 24 ratificaciones. Ha sido denunciado por 24 Estados Miembros, por lo que ningún Estado Miembro está vinculado por él actualmente.
12. El Convenio núm. 178 fue adoptado en 1976. Registró 15 ratificaciones. Ha sido denunciado por 14 Estados Miembros y en breve seguirá en vigor solo para un Estado Miembro <sup>8</sup>.
13. La Recomendación núm. 9 se adoptó en 1920. La Recomendación núm. 28 se adoptó en 1926 y fue sustituida por el Convenio núm. 178 <sup>9</sup>. La Recomendación núm. 108 se adoptó en 1958.

## II. Evolución de los instrumentos: desde su adopción hasta 2021

14. En el marco del examen realizado por el **Grupo de Trabajo Cartier** <sup>10</sup>, el Convenio núm. 147, el Protocolo de 1996 y el Convenio núm. 178 se consideraron «instrumentos actualizados». La Recomendación núm. 28 se clasificó entre los «instrumentos que han sido superados». Las Recomendaciones núms. 9 y 108 se clasificaron en la categoría de «instrumentos en situación provisoria». Las Recomendaciones núms. 155 y 185 se clasificaron en la categoría de «instrumentos actualizados».
15. El Convenio núm. 147 compromete a los Estados que lo han ratificado a aplicar una lista de convenios (o de artículos de convenios) que figuran en su anexo. El Convenio núm. 147 y los convenios marítimos que figuran en su anexo fueron revisados por el MLC, 2006 y están cerrados a la ratificación. El ámbito de aplicación del MLC, 2006, así como las responsabilidades que establece para los Estados del pabellón, los Estados del puerto y los Estados que suministran mano de obra, garantizan un cumplimiento de los derechos de la gente de mar en materia de condiciones de vida y de trabajo a bordo de buques mucho más amplio y efectivo que el que resultaría del sistema del Convenio núm. 147.
16. En el marco del examen realizado por el Grupo de Trabajo Cartier, se puso de relieve la necesidad de actualizar regularmente el anexo del Convenio núm. 147, a fin de que este pudiera tener en cuenta la evolución del sector del transporte marítimo. El Protocolo de 1996 se adoptó con miras a responder a esta necesidad de actualización. Ha sido denunciado por todos los Estados Miembros que lo ratificaron inicialmente, que han optado por ratificar el MLC, 2006. La entrada en vigor del MLC, 2006, tiene por objeto revisar el Protocolo de 1996, que actualmente está cerrado a la ratificación <sup>11</sup>.
17. La Recomendación núm. 155 está vinculada en su aplicación al Convenio núm. 147 que complementa. También ha sido revisada por el MLC, 2006. Ocurre lo mismo con las Recomendaciones núms. 9 y 108, cuyo objetivo (el establecimiento de un estatuto general de la gente de mar; la consideración del surgimiento de nuevos Estados marítimos y la internacionalización de los informes sobre el trabajo marítimo) se materializa a través del MLC, 2006.

---

<sup>8</sup> A saber, el Perú. Se destaca que el Convenio núm. 178 seguirá en vigor para el Brasil solo hasta el 7 de mayo de 2021, fecha en la que el MLC, 2006 entrará en vigor para ese país. Algunos comentarios formulados por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones en relación con los problemas de aplicación relativos al Perú están pendientes de respuesta (inspección en caso de cambio significativo; indemnización en caso de inmovilización o demora indebidas de un buque; calificaciones de los inspectores; informes de inspección e informe de investigación a raíz de un incidente mayor).

<sup>9</sup> Artículo 10 del Convenio núm. 178.

<sup>10</sup> [GB.283/LILS/WP/PRS/1/2](#).

<sup>11</sup> El Protocolo remite a la cláusula tipo del artículo 11 del Convenio núm. 147 relativa a las consecuencias de su revisión por el MLC, 2006.



- 18.** La Recomendación núm. 28 sobre la inspección del trabajo de la gente de mar fue sustituida por el Convenio núm. 178 <sup>12</sup>. La Recomendación núm. 185 lo complementa. Estos dos últimos instrumentos fueron revisados por el MLC, 2006, y su contenido se incorpora, actualiza y completa en la regla 5.1. Solo un Estado Miembro está actualmente vinculado por el Convenio núm. 178, que ya no se encuentra en vigor y está cerrado a la ratificación.
- 19.** Los instrumentos sometidos al examen del Comité Tripartito Especial (STC) relativos al cumplimiento y al control de la aplicación tienen dos objetivos complementarios, a saber, el establecimiento de un estatuto internacional de la gente de mar, que tenga en cuenta las transformaciones experimentadas por el sector del transporte marítimo, y el mantenimiento de un servicio de inspección del trabajo bajo la responsabilidad del Estado del pabellón y de un sistema de control por el Estado del puerto para hacer efectivo este estatuto.
- 20.** El MLC, 2006, a través de los esfuerzos de refundición de los instrumentos anteriores que materializa, de los procedimientos de enmienda que garantizan su actualización regular, y de las responsabilidades que establece en materia de certificación, de inspección de los buques y de la tramitación de las quejas de la gente de mar, es hoy por hoy el único instrumento pertinente que debe tenerse en cuenta para alcanzar plenamente estos objetivos.
- 21.** No obstante, el Convenio núm. 147 sigue siendo un instrumento relevante para los Estados que no han ratificado el MLC, 2006. En primer lugar, los Estados que están vinculados por el Convenio núm. 147 deben adoptar y mantener una legislación que proteja a la gente de mar, reconociendo unas condiciones de trabajo y de vida para la gente de mar que sean conformes a los requisitos establecidos por varios instrumentos de la OIT. En segundo lugar, permite el control por el Estado del puerto con respecto a los buques extranjeros cuando hacen escala y sigue teniéndose en cuenta en el marco de los memorandos de entendimiento regionales sobre el control de los buques por el Estado del puerto.
- 22.** Sin embargo, el alcance del MLC, 2006 (que ha sido ratificado por 97 Estados Miembros y que abarca más del 91 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial) plantea un riesgo de inseguridad jurídica para los Estados que siguen vinculados por el Convenio núm. 147. En efecto, los buques que enarbolan su pabellón no se benefician del mecanismo de certificación social que les concede una presunción de conformidad con las disposiciones del MLC, 2006. Por lo tanto, se exponen a inspecciones más exhaustivas en los puertos extranjeros, las cuales pueden ralentizar la ejecución de las operaciones portuarias.
- 23.** Una de las cuestiones recurrentes de la aplicación de los convenios sobre el trabajo marítimo, incluido el Convenio núm. 178, está relacionada con la posible aplicación de dichos convenios a otras categorías de trabajadores además de la gente de mar, en el sentido del MLC, 2006. Cabe recordar que el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), contiene disposiciones relativas al cumplimiento y al control de la aplicación <sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Artículo 10 del Convenio núm. 178.

<sup>13</sup> Artículos 40 y siguientes del Convenio núm. 188.



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

24. En el marco del examen para determinar el estatus de los Convenios núms. 147 y 178, del Protocolo de 1996, y de las Recomendaciones núms. 9, 28, 108, 155 y 185, es preciso tener en cuenta las siguientes consideraciones, que son particularmente pertinentes:
- 1) El Convenio núm. 147 fue revisado por el MLC, 2006, y sigue en vigor para 12 Estados Miembros.
  - 2) El Protocolo de 1996 fue revisado por el MLC, 2006; ningún Estado Miembro está vinculado por él actualmente y por lo tanto ya no se encuentra en vigor.
  - 3) El Convenio núm. 178 fue revisado por el MLC, 2006; solo un Estado Miembro está vinculado por él y ya no se encuentra en vigor.
  - 4) Las Recomendaciones núms. 9, 28, 108, 155 y 185 se han tenido en cuenta en el MLC, 2006.
  - 5) El MLC, 2006, es el instrumento actualizado que refleja el consenso tripartito sobre esta cuestión. Brinda protección integral a la gente de mar y garantiza la igualdad de condiciones para los armadores a través de los mecanismos, que están bajo la responsabilidad de los Estados del pabellón y de los Estados del puerto, de certificación, de inspección y de tramitación de quejas.

### IV. Medidas que podrían considerarse en relación con los instrumentos

25. A la luz de lo anterior, el Comité Tripartito Especial (STC) tal vez estime oportuno:

1. Clasificar el Convenio núm. 147 en la categoría de «normas superadas» y proponer su derogación en la 118.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030). A este respecto, el STC recomienda:
  - a) alentar a los Estados que siguen vinculados por el Convenio núm. 147 a ratificar el MLC, 2006. Esto conllevaría la denuncia automática del Convenio núm. 147, y
  - b) alentar a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 147 únicamente con respecto a los territorios no metropolitanos, a extender la aplicación del MLC, 2006 a estos territorios.
2. Clasificar el Protocolo de 1996 en la categoría de «normas superadas» y proponer su retiro lo antes posible.
3. Clasificar el Convenio núm. 178 en la categoría de «normas superadas» y proponer su retiro lo antes posible. A este respecto, debería alentarse al Estado que sigue vinculado por el Convenio núm. 178 a que ratifique el MLC, 2006 y el Convenio núm. 188.
4. Clasificar las Recomendaciones núms. 9, 28, 108, 155 y 185 en la categoría de «normas superadas» y proponer su retiro lo antes posible.