



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 clasificados como «normas superadas» en 2018 y que son objeto de un nuevo examen

Síntesis

Los **cinco convenios** clasificados como «normas superadas» en 2018 y que son objeto de un nuevo examen son los siguientes:

- 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 (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58);
- Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146);
- Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166).

Estatus de los instrumentos examinados

Convenio núm. 22	Instrumento que ha sido superado	(Revisado por el MLC, 2006)
Convenio núm. 23	Instrumento que ha sido superado	(Revisado por el MLC, 2006)
Convenio núm. 58	Instrumento que ha sido superado	(Revisado por el MLC, 2006)
Convenio núm. 146	Instrumento que ha sido superado	(Revisada por el MLC, 2006)
Convenio núm. 166	Instrumento que ha sido superado	(Revisada por el MLC, 2006)

Medidas que podrían considerarse

Proponer la derogación de los Convenios núms. 22, 23, 58, 146 y 166 (clasificados por el STC en 2018 como «normas superadas») durante la 118.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030).

Convenios clasificados como «normas superadas» en 2018 y que son objeto de un nuevo examen

1. De conformidad con las recomendaciones adoptadas en la tercera reunión del Comité Tripartito Especial (STC), en abril de 2018, cinco convenios se someten de nuevo a un examen, a fin de examinar su estatus y de determinar su posible retiro o derogación. Se trata del Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22)¹; el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23)²; el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58)³; el Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146)⁴, y el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166)⁵.

A. Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22)

2. El Convenio núm. 22 se aplica a todos los buques que se dediquen a la navegación marítima⁶. Prevé la conclusión de un contrato de enrolamiento, firmado por el armador o su representante, y por la gente de mar. El artículo 6 del Convenio especifica el contenido mínimo de este contrato. Se deben ofrecer garantías de que la gente de mar comprende el contenido del contrato. El Convenio prevé asimismo el mantenimiento de una lista de la tripulación y la expedición de un documento que contenga una relación de los servicios de la gente de mar a bordo. Por último, el Convenio contiene varias disposiciones sobre las condiciones de terminación del contrato, en particular sobre el plazo de aviso.
3. El Convenio núm. 22 figura en el anexo del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). Los Estados que han ratificado este último se comprometen a verificar que su legislación es en sustancia equivalente a los convenios o los artículos de los mismos enumerados en el anexo, en la medida en que el Estado Miembro no esté obligado por otro concepto a dar efecto a estos convenios.
4. El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) revisa el Convenio núm. 22. El MLC, 2006 incorpora el objetivo del Convenio núm. 22, a saber, la obligación de asegurar a la gente de mar acuerdos de empleo justos. La recuperación del contenido del Convenio núm. 22 en la regla 2.1 del MLC, 2006, se combina con un verdadero esfuerzo de modernización. El objetivo consistió en adaptarse a las prácticas y a la terminología en vigor en los diferentes países marítimos (para los que no son asalariados, la referencia a una prueba de su relación contractual o de una relación similar; el acuerdo de empleo de la gente de mar total o parcialmente constituido por un convenio colectivo; etc.). Además, las disposiciones del MLC, 2006 relativas al acuerdo de empleo de la gente de mar se inscriben dentro de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que deben ser inspeccionadas y aprobadas por el Estado del pabellón. Para los buques que están sujetos al sistema de certificación obligatorio previsto en el MLC, 2006, se debe tener en cuenta el respeto de estas disposiciones.

¹ Véase la [nota técnica 5](#).

² Véase la [nota técnica 8](#).

³ Véase la [nota técnica 1](#).

⁴ Véase la [nota técnica 7](#).

⁵ Véase la [nota técnica 8](#).

⁶ El artículo 2 prevé que: «el término *buque* comprende cualquier clase de barco o embarcación, de propiedad pública o privada, que se dedique habitualmente a la navegación marítima». El Convenio no se aplica a los barcos de pesca (artículo 1, párrafo f)).

5. En 2018, el STC había recomendado:

Clasificar el Convenio núm. 22 entre las «normas superadas». A este respecto, el STC recomienda:

- a) alentar a los Estados que siguen vinculados por este convenio a que ratifiquen el MLC, 2006. Esto implicaría la denuncia «automática» del Convenio núm. 22;
- b) alentar a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 22 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios, y
- c) examinar nuevamente la situación de este convenio en la próxima reunión del STC a fin de decidir sobre su posible derogación o retiro.

6. Cabe recordar que el [Convenio núm. 22](#) se adoptó en 1926 y que ha registrado 60 ratificaciones. La ratificación del [MLC, 2006](#) ha conllevado la denuncia automática de este instrumento por 45 Estados ⁷. Quince Estados Miembros siguen vinculados por este convenio ⁸ y cuatro Estados Miembros solo en lo que respecta a territorios no metropolitanos ⁹. Sigue siendo una fuente de obligación para ocho Estados Miembros ¹⁰, incluso con respecto a cinco territorios no metropolitanos, por medio de la aplicación del Convenio núm. 147 ¹¹.
7. Al parecer, los esfuerzos desplegados por la OIT para promover el MLC, 2006 no han permitido observar progresos reales desde el punto de vista de la aplicación de las recomendaciones adoptadas por el STC en 2018. El número de Estados Miembros que siguen vinculados por el Convenio núm. 22 es relativamente estable ¹².
8. Cabe señalar que las enmiendas de 2018 al Código del MLC, 2006, que entraron en vigor el 26 de diciembre de 2020 y que han sido aceptadas por la gran mayoría de los Estados que han ratificado el MLC, 2006 ¹³, han prolongado los esfuerzos de modernización de la regla 2.1, que retoma lo esencial del contenido del Convenio núm. 22. Prevén que el acuerdo de empleo de la gente de mar deberá continuar teniendo efectos cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, independientemente de que la fecha fijada para su expiración haya vencido o de que cualquiera de las partes haya notificado su suspensión o terminación ¹⁴.

⁷ Se destaca que el Convenio núm. 122 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.

⁸ A saber, Colombia, Cuba, Dominica, Egipto, Iraq, Macedonia del Norte, Mauritania, México, Pakistán, Papua Nueva Guinea, Perú, Sierra Leona, Uruguay y República Bolivariana de Venezuela.

⁹ El Convenio sigue siendo aplicable a nueve territorios no metropolitanos, comportando la obligación de presentar memorias para los Estados Miembros interesados. Se trata de la Región Administrativa Especial de Macao (China), la Polinesia Francesa (Francia), las Tierras australes y antárticas francesas (Francia), Aruba (Países Bajos), Caribe parte de los Países Bajos (Países Bajos), Sint-Maarten (Países Bajos), Anguilla (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte), Guernesey (Reino Unido) y Jersey (Reino Unido).

¹⁰ Se trata de los Estados siguientes: Azerbaiyán, Costa Rica, Estados Unidos de América, Israel, Kirguistán, Tayikistán; Trinidad y Tabago y Ucrania.

¹¹ Se trata de: Guam (Estados Unidos), Islas Marianas del Norte (Estados Unidos), Islas Vírgenes Estadounidenses (Estados Unidos), Puerto Rico (Estados Unidos) y Samoa Americana (Estados Unidos).

¹² Desde 2018, el MLC, 2006 ha sido declarado aplicable a dos territorios no metropolitanos que estaban vinculados por el Convenio núm. 22: Región Administrativa Especial de Hong Kong (China) e Islas Malvinas (Reino Unido). Existe una disputa entre los Gobiernos de la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte acerca de la soberanía sobre las Islas Malvinas (Falkland).

¹³ Con la salvedad de Eslovenia, Estonia, Francia, Países Bajos y Portugal (para otros Estados, se está a la espera de la declaración de aceptación).

¹⁴ Norma A2.1, nuevo párrafo 7.

9. En el marco del examen encaminado a determinar las medidas que deben recomendarse en lo que respecta al Convenio núm. 22, debería tenerse en cuenta que 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 su mecanismo único de cumplimiento y de control de la aplicación.
10. En relación con estas consideraciones, el STC podría contemplar:

Proponer la derogación del Convenio núm. 22 durante la 118.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030) y a este respecto:

- a) alentar nuevamente a los Estados que siguen vinculados por este convenio a que ratifiquen el MLC, 2006. Esto implicaría la denuncia «automática» del Convenio núm. 22, y
- b) alentar nuevamente a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 22 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios.

B. **Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23) y Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166)**

11. El **Convenio núm. 23** se aplica a los buques dedicados a la navegación marítima, con la salvedad de los buques de guerra y los yates de recreo, los barcos de pesca, y ciertos buques dedicados al cabotaje nacional cuyo desplazamiento sea inferior a 100 toneladas o a 300 metros cúbicos. Asimismo, excluye de la protección que brinda a los capitanes, prácticos, alumnos de los buques escuela y aprendices obligados por un contrato especial de aprendizaje. Afirma el derecho de la gente de mar que haya sido desembarcada mientras el contrato tenía validez o a su terminación a ser transportada a su propio país, ya sea al puerto donde fue contratada o al puerto de zarpa del buque. La legislación nacional deberá determinar a quién incumbe la carga de la repatriación. Los gastos de repatriación no estarán a cargo de la gente de mar si esta ha sido licenciada por accidente ocurrido al servicio del buque, por naufragio, por enfermedad que no pueda imputarse a falta o acto voluntario, ni por despido por cualquier causa de la que no sea responsable. Los gastos de repatriación deberán comprender todos los relacionados con el transporte, alojamiento y manutención de la gente de mar durante el viaje. También están comprendidos los gastos de mantenimiento de la gente de mar hasta el momento fijado para su salida. El Estado del pabellón deberá velar por la repatriación de la gente de mar, sin distinción de la nacionalidad y, si fuere necesario, adelantará los gastos de repatriación.
12. El **Convenio núm. 166** se aplica a todos los buques dedicados normalmente a la navegación comercial. Prevé su posible extensión a los buques dedicados a la pesca marítima comercial. Brinda protección a la gente de mar, a saber, todas las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima. Define las circunstancias en las que la gente de mar debe ser repatriada. Prevé que la legislación nacional deberá determinar los puntos de destino a los cuales podrá repatriarse a la gente de mar, que incluirán, por lo menos, el lugar que el marino aceptó como lugar de contratación, el lugar estipulado por convenio colectivo, el país de residencia del marino o cualquier otro lugar convenido entre las partes en el momento de la contratación. Incumbirá al armador la responsabilidad de organizar la repatriación y de sufragar los costos (el pasaje, el alojamiento y la alimentación, la remuneración y las prestaciones de la gente de mar hasta su llegada al punto de destino, el transporte del equipaje y, si es necesario, el tratamiento médico). El Convenio prohíbe que se exija

al marino un anticipo con miras a sufragar los costos. La única excepción permitida es la de una infracción grave por el marino de las obligaciones que entraña su empleo, que autoriza al armador a recuperar del marino el costo de su repatriación. El Estado del pabellón deberá intervenir en caso de que el armador incumpla sus obligaciones.

13. El Convenio núm. 23 figura en el anexo del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). Los Estados que ratificaron este último se comprometen a verificar que su legislación sea, en sustancia, equivalente a los convenios o los artículos de los convenios enumerados en su anexo, en la medida en que el Estado no esté obligado a dar cumplimiento de otro modo a los convenios en cuestión. El Convenio núm. 166 revisa el Convenio núm. 23 ¹⁵.
14. El MLC, 2006 revisa los Convenios núms. 23 y 166 y cierra este último a nuevas ratificaciones. Retoma en lo esencial el contenido del Convenio núm. 166 en la regla 2.5. Prevé que la gente de mar tiene derecho a ser repatriada sin costo alguno para ella en los casos y en las condiciones especificados por la norma y por las pautas conexas. La norma A2.5.1 establece las circunstancias en las cuales la gente de mar tiene derecho a ser repatriada. Con arreglo a esta norma, en la legislación nacional se deberá velar por definir los derechos que los armadores han de conceder para la repatriación. El armador podrá recuperar el costo de la repatriación de la gente de mar únicamente cuando el marino es culpable de una infracción grave de las obligaciones que entraña su empleo. De conformidad con la regla 2.5, párrafo 2, los Miembros deberán exigir que los buques que enarbolan su pabellón aporten garantías financieras para asegurar que la gente de mar sea debidamente repatriada. El alcance de esta garantía financiera se especificó en el marco de las enmiendas al Convenio, que se adoptaron en junio de 2014 y entraron en vigor el 18 de enero de 2017. De esta manera brinda protección de la gente de mar en caso de abandono, que cubrirá el costo de repatriación, manutención y apoyo, así como, en parte, los salarios impagos. Aunque la repatriación no figuraba inicialmente entre los elementos que debían inspeccionarse para obtener un certificado de trabajo marítimo, la garantía financiera introducida en virtud de las enmiendas de 2014 se tiene en cuenta ahora explícitamente en el marco de este procedimiento (véase el anexo A5-I del MLC, 2006).

15.

En 2018, el STC había recomendado:

1. Clasificar el Convenio núm. 23 como «norma superada» y examinar nuevamente su situación en la próxima reunión del STC a fin de decidir sobre su posible retiro o derogación. A este respecto, el STC recomienda:
 - a) alentar a los Estados que siguen vinculados por el Convenio núm. 23 a que ratifiquen el MLC, 2006. Esto implicaría la denuncia automática del Convenio núm. 23, y
 - b) alentar a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 23 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios.
2. Clasificar el Convenio núm. 166 como «norma superada». En relación con esto, el STC recomienda:
 - a) alentar a los Estados que siguen vinculados por el Convenio núm. 166 a que ratifiquen el MLC, 2006;
 - b) reconocer que el Convenio núm. 166 prevé que los Estados pueden extender su aplicación a la pesca marítima comercial y señalar a la atención del Grupo de trabajo tripartito del mecanismo de examen de las normas cualquier problema que esto pudiera plantear, y
 - c) examinar nuevamente la situación de este convenio en la próxima reunión del STC a fin de decidir sobre su posible retiro o derogación.

¹⁵ Artículo 13 del Convenio núm. 166.

16. Cabe recordar que el Convenio núm. 23 fue adoptado en 1926 y registró 47 ratificaciones. A continuación ha sido denunciado por 34 Estados Miembros, principalmente como consecuencia de la entrada en vigor del MLC, 2006. Trece Estados Miembros están vinculados actualmente por el Convenio núm. 23¹⁶ y cuatro solo con respecto a territorios no metropolitanos¹⁷. Sigue constituyendo una fuente de obligación para cinco Estados Miembros por medio de la aplicación del Convenio núm. 147¹⁸.
17. El Convenio núm. 166 se adoptó en 1987 y registró 14 ratificaciones. A continuación ha sido denunciado por diez Estados Miembros, como consecuencia de la entrada en vigor del MLC, 2006. Cuatro Estados Miembros están vinculados actualmente por el Convenio núm. 166¹⁹.
18. Al parecer, los esfuerzos desplegados por la OIT para promover el MLC, 2006 no han permitido observar progresos reales desde el punto de vista de la aplicación de las recomendaciones adoptadas por el STC en 2018. El número de Estados y de territorios no metropolitanos que siguen vinculados por los Convenios núms. 23 y 166 es estable.
19. En el marco del examen de las medidas que deben recomendarse en lo que respecta a los Convenios núms. 22 y 166, debería tenerse en cuenta que 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 su mecanismo único de cumplimiento y de control de la aplicación.
20. En relación con estas consideraciones, el STC podría contemplar:

Proponer la derogación de los Convenios núms. 23 y 166 durante la 118.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030) y a este respecto:

- a) alentar nuevamente a los Estados que siguen vinculados por estos convenios a que ratifiquen el MLC, 2006. Esto supondría la denuncia automática de los Convenios núms. 23 y 166, y
- b) alentar nuevamente a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 23 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios.

C. Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58)

21. El Convenio núm. 58 tenía por objeto revisar parcialmente un convenio anterior adoptado en 1920²⁰. Fija la edad de 15 años para trabajar a bordo de embarcaciones, buques o barcos que se dediquen a la navegación marítima. No obstante, los Estados podrán autorizar, bajo estrictas condiciones, la entrega de certificados que permitan a los niños de 14 años de edad ser empleados.

¹⁶ Se trata de: Azerbaiyán, Colombia, Cuba, Egipto, Iraq, Kirguistán, Macedonia del Norte, Mauritania, Perú, Somalia, Tayikistán, Ucrania y Uruguay.

¹⁷ El Convenio núm. 23 fue declarado aplicable a los siguientes territorios no metropolitanos, comportando la obligación de presentar memorias para los Estados Miembros interesados: Región Administrativa Especial de Macao (China), Polinesia Francesa (Francia), Tierras australes y antárticas francesas (Francia), Aruba (Países Bajos), Caribe parte de los Países Bajos (Países Bajos), Sint-Maarten (Países Bajos), Anguilla (Reino Unido), Islas Malvinas (Reino Unido), Islas Vírgenes Británicas (Reino Unido). Existe una disputa entre los Gobiernos de la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte acerca de la soberanía sobre las Islas Malvinas (Falkland).

¹⁸ Cosa Rica, Dominica, Estados Unidos, Israel y Trinidad y Tabago. Los territorios no metropolitanos en cuestión son: Guam (Estados Unidos), Islas Marianas del Norte (Estados Unidos), Islas Vírgenes Estadounidenses (Estados Unidos), Puerto Rico (Estados Unidos) y Samoa Americana (Estados Unidos).

¹⁹ Se trata de: Egipto, Guyana, México y Turquía. Se destaca que el Convenio núm. 166 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.

²⁰ El Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7), para el cual el STC ha recomendado su clasificación entre las «normas superadas» y su retiro.

- 22.** El Convenio núm. 58 figura en el anexo del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). Los Estados que han ratificado este último se comprometen a verificar que su legislación es en sustancia equivalente a los convenios o los artículos de los mismos enumerados en el anexo, en la medida en que el Estado Miembro no esté obligado por otro concepto a dar efecto a estos convenios.
- 23.** El MLC, 2006 revisa el Convenio núm. 58, cerrándolo a nuevas ratificaciones, y retoma su objetivo, a saber, la protección de los marinos jóvenes y la fijación de una edad mínima de admisión al empleo a bordo de buques. Por consiguiente, el Convenio núm. 58 está cerrado a nuevas ratificaciones. El MLC, 2006 prevé, en la regla 1.1 relativa a la edad mínima, que ninguna persona menor de 16 años podrá ser contratada o empleada ni trabajar a bordo de un buque al cual se aplique este instrumento. Salvo determinadas excepciones, se prohíbe que los marinos menores de 18 años trabajen durante la noche. El MLC, 2006 afirma asimismo que la gente de mar menor de 18 años no podrá ser empleada, contratada ni realizar trabajos cuando estos puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad, y que estos tipos de trabajo serán determinados por normas de la legislación nacional.
- 24.** En 2018, el STC había recomendado:

Clasificar el Convenio núm. 58 como «norma superada». A este respecto, el STC recomienda:

- a) alentar a los Estados que siguen vinculados por este convenio a que ratifiquen el MLC, 2006. Esto implicaría la denuncia automática del Convenio núm. 58;
- b) alentar a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 58 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios;
- c) alentar a los Estados que siguen vinculados por el Convenio núm. 58 que han ratificado el [Convenio sobre la edad mínima, 1973 \(núm. 138\)](#), pero que han fijado una edad mínima de 14 años, a que:
 - i) fijen, de conformidad con la norma A1.1, párrafo 1, del MLC, 2006, una edad mínima de por lo menos 16 años, o
 - ii) en el caso de aquellos que han fijado la edad mínima a los 18 años para el trabajo marítimo, a que envíen una declaración a la Oficina en la que precisen que el artículo 3 del Convenio núm. 138 es aplicable al trabajo marítimo. Esas dos situaciones implicarían asimismo la denuncia automática del Convenio núm. 58, y
- d) examinar nuevamente la situación de este convenio en su próxima reunión a fin de decidir su posible derogación o retiro.

- 25.** La decisión de someter el Convenio núm. 58 a un nuevo examen del STC ha estado motivada por el hecho de que ciertos Estados que ratificaron el Convenio núm. 58 y el Convenio núm. 138 habían fijado la edad mínima de 14 años²¹. Esta situación requiere una atención especial, porque la naturaleza peligrosa del trabajo marítimo no justificaría el mantenimiento de esta edad mínima para los tipos de navegación comercial que entran dentro del ámbito de aplicación del MLC, 2006. Cabe subrayar que, en el sector de la pesca comercial, el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188) fija la edad mínima de 15 años.
- 26.** Además, el párrafo 4, d), del artículo 10 del Convenio núm. 138 prevé que «con respecto al trabajo marítimo, por un Miembro que sea parte en el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936, y siempre que se haya fijado una edad mínima no inferior a quince años en cumplimiento del artículo 2 del presente convenio o que el

²¹ Se trata de: Guatemala, Mauritania, Perú y Yemen.

Miembro especifique que el artículo 3 de este convenio se aplica al trabajo marítimo, ello implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata de ese convenio». El artículo 3 del Convenio núm. 138 establece que la edad mínima de admisión a todo tipo de empleo o trabajo que por su naturaleza o las condiciones en que se realice pueda resultar peligroso para la salud, la seguridad o la moralidad de los menores no deberá ser inferior a 18 años. A condición de respetar condiciones estrictas, se permitirá trabajar a las personas de 16 años en los empleos o los sectores para los cuales el Estado haya decidido aplicar el artículo 3. Los Estados de que se trate, que no quieran ratificar el MLC, 2006, podrían elegir a fin de brindar a la gente de mar una protección conforme a la norma comúnmente aceptada (la edad mínima de 16 años). En su caso, el Estado Miembro que desee aplicar el artículo 3 del Convenio núm. 138 al trabajo marítimo debe indicarlo en una declaración.

27. El Convenio núm. 58 fue adoptado en 1936. Ha registrado 51 ratificaciones. La ratificación del Convenio núm. 138 y del MLC, 2006 ha conllevado hasta la fecha la denuncia de este instrumento por 45 Estados. Seis Estados Miembros²² siguen vinculados por este convenio y tres solo con respecto a territorios no metropolitanos²³. Entre estos Estados Miembros, cuatro han ratificado el Convenio núm. 138, pero especificando la edad mínima de 14 años²⁴. Los 12 Estados Miembros que siguen vinculados por el Convenio núm. 147 han ratificado uno de los convenios relativos a la edad mínima mencionados en su anexo. Por lo tanto, ninguno está obligado a tener una legislación en sustancia equivalente a los convenios mencionados en el anexo, de conformidad con el artículo 2, a), del Convenio núm. 147²⁵.
28. Como se indicó en la [nota técnica 1](#) sobre los instrumentos relativos a la edad mínima, las diversas iniciativas normativas en lo que respecta a esta cuestión han permitido elevar progresivamente la edad a partir de la cual una persona puede ser empleada o contratada o puede trabajar a bordo de un buque, de 14 años (1920) a 16 años sin excepciones (1996)²⁶.
29. Cabe recordar asimismo que, en el marco de la discusión sobre el Convenio núm. 58 que tuvo lugar en la tercera reunión del STC, se había subrayado que los Estados que no habían ratificado el MLC, 2006 aplican el principio de una edad mínima de 16 años para el trabajo de la gente de mar (algunas veces limitado al trabajo a bordo de los buques dedicados a la pesca de altura), con la salvedad de Mauritania.
30. En el marco del examen encaminado a determinar las medidas que deben recomendarse en relación con el Convenio núm. 58, deberían tenerse en cuenta las siguientes consideraciones, que son particularmente pertinentes:
 - Seis Estados Miembros están vinculados por el Convenio núm. 58. Entre ellos, en la legislación o en la práctica, cinco aplican ya la protección exigida por el MLC, 2006, a saber, la edad mínima incondicional de 16 años.

²² Se trata de: Estados Unidos, Guatemala, Mauritania, México, Perú y Yemen. Además, este convenio fue declarado aplicable a los siguientes territorios no metropolitanos: Guam (Estados Unidos), Islas Vírgenes Estadounidenses (Estados Unidos), Puerto Rico (Estados Unidos) y Samoa Americana (Estados Unidos).

²³ El Convenio núm. 58 sigue siendo aplicable a la Polinesia Francesa (Francia), las Tierras australes y antárticas francesas (Francia), Caribe parte de los Países Bajos (Países Bajos), Sint-Maarten (Países Bajos), Anguilla (Reino Unido), Montserrat (Reino Unido) y Santa Elena (Reino Unido).

²⁴ Se trata de: Guatemala, Mauritania, Perú y Yemen.

²⁵ Con excepción de un territorio no metropolitano: Islas Marianas del Norte (Estados Unidos).

²⁶ En el marco del Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180).

- La referencia al artículo 3 del Convenio núm. 138, que permite a la autoridad competente considerar que la edad mínima para trabajar a bordo de un buque, a la luz de los riesgos existentes, no debería ser inferior a 18 años, responde a ciertos requisitos del MLC, 2006 relativos a la protección de los jóvenes marinos. No obstante, el MLC, 2006 es el instrumento actualizado que refleja el consenso tripartito en materia de condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar menor de 18 años a bordo de los buques. Brinda protección integral a la gente de mar y garantiza la igualdad de condiciones para los armadores a través de su mecanismo único de cumplimiento y de control de la aplicación.

31. En relación con estas consideraciones, el STC podría contemplar:

Proponer la derogación del Convenio núm. 58 durante la 118.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030) y a este respecto:

- a) alentar a los Estados que siguen vinculados por este convenio a que ratifiquen el MLC, 2006. Esto implicaría la denuncia automática del Convenio núm. 58;
- b) alentar a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 58 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios;
- c) alentar a los Estados que siguen vinculados por el Convenio núm. 58 que han ratificado el Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), pero que han fijado una edad mínima de 14 años, a que:
 - i) fijen, de conformidad con la norma A1.1, párrafo 1, del MLC, 2006, una edad mínima de por lo menos 16 años, o
 - ii) en el caso de aquellos que han fijado la edad mínima a los 18 años para el trabajo marítimo, a que envíen una declaración a la Oficina en la que precisen que el artículo 3 del Convenio núm. 138 es aplicable al trabajo marítimo. Seguir las recomendaciones en los puntos i) y ii) implicaría asimismo la denuncia automática del Convenio núm. 58.

D. Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146)

- 32.** El [Convenio núm. 146](#) se aplica a la gente de mar, a saber, a las personas empleadas en cualquier función a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima, que no sea un buque de guerra o un barco dedicado a la pesca. Sin embargo, el Estado Miembro, previa consulta, podrá ampliar su campo de aplicación a los pescadores. En cambio, previa consulta, algunas categorías de personas empleadas a bordo de un buque pueden ser excluidas. El Convenio afirma el derecho a vacaciones anuales pagadas, que en ningún caso deberán ser inferiores a treinta días civiles por año de servicios. Si el periodo de servicios es inferior a un año, la duración de las vacaciones podrá reducirse proporcionalmente. Se reafirma el principio del mantenimiento de la remuneración normal. En casos excepcionales, las vacaciones podrán sustituirse por un pago en efectivo. Todo acuerdo que implique el abandono del derecho a vacaciones o la renuncia a estas se considerará nulo.
- 33.** El anexo del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), no remite a ninguno de los instrumentos relativos a las vacaciones anuales pagadas de la gente de mar. No obstante, el Convenio núm. 146 figura en el anexo de la Recomendación sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976 (núm. 155), que permite a los Estados Miembros ampliar la protección brindada a la gente de mar en virtud del Convenio núm. 147 por la adopción de disposiciones al menos equivalentes a las de los convenios mencionados en los anexos de estos dos instrumentos.

- 34.** El MLC, 2006 revisa el Convenio núm. 146 y cierra este último a nuevas ratificaciones. Retoma lo esencial de su contenido, desplazando no obstante una parte de las protecciones brindadas a la gente de mar en la pauta B2.4. La norma A2.4 prevé que la gente de mar tiene derecho a vacaciones anuales pagadas calculadas sobre la base de un mínimo de 2,5 días civiles por mes de empleo (30 días por un periodo de 12 meses). A reserva de los casos previstos por la autoridad competente, los acuerdos que impliquen renunciar a las vacaciones anuales pagadas mínimas están prohibidos. La regla 2.4, párrafo 2, establece asimismo que deberán concederse a la gente de mar permisos para bajar a tierra, con el fin de favorecer su bienestar, que sean compatibles con las exigencias operativas de sus funciones. Las pautas retoman las disposiciones detalladas del Convenio núm. 146 relativas al cálculo de los derechos, el disfrute de las vacaciones, y el fraccionamiento y la acumulación de las vacaciones. Una pauta hace referencia específicamente a la situación de los jóvenes marinos.
- 35.** En 2018, el STC había recomendado:

Clasificar el Convenio núm. 146 entre las «normas superadas» y examinar nuevamente la situación de este convenio en su próxima reunión a fin de decidir su posible retiro o derogación. A este respecto, el STC recomienda:

- a) alentar a los Estados que siguen vinculados por este convenio a que ratifiquen el MLC, 2006. Esto implicaría la denuncia automática del Convenio núm. 146;
- b) alentar a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 146 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios, y
- c) reconocer que el Convenio núm. 146 prevé que los Estados pueden ampliar su campo de aplicación a las personas excluidas de la definición de gente de mar contenida en el Convenio, o a ciertas categorías de estas, y señalar a la atención del Grupo de trabajo tripartito del mecanismo de examen de las normas cualquier problema que esto pueda plantear.

- 36.** El Convenio núm. 146 se adoptó en 1976 y ha registrado 17 ratificaciones. La ratificación del MLC, 2006 ha conllevado hasta la fecha la denuncia de este instrumento por 14 Estados Miembros. Tres Estados Miembros²⁷ siguen vinculados por este convenio y dos solo por lo que respecta a territorios no metropolitanos²⁸.
- 37.** Como se indicó en la tercera reunión del STC²⁹, queda claro inmediatamente el escaso interés que han suscitado entre los Estados Miembros los instrumentos relativos a las vacaciones pagadas de la gente de mar. La adopción, la entrada en vigor y el estado extraordinario de la ratificación del MLC, 2006 representan actualmente la mejor oportunidad para brindar a la mayoría de la gente de mar una protección adecuada en materia de vacaciones anuales pagadas. En este sentido, resulta también significativo que los Estados que siguen vinculados por el Convenio núm. 146 hayan establecido el derecho a vacaciones con la duración mínima exigida por el MLC, 2006.

²⁷ Se trata del Camerún (duración específica de las vacaciones anuales: 60 días para los oficiales y 3 días por mes para los marineros preferentes), el Iraq (duración específica de las vacaciones anuales: 36 días) y Turquía (duración específica de las vacaciones anuales: 30 días). Se destaca que el Convenio núm.146 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.

²⁸ El Convenio núm 146 sigue siendo aplicable a los territorios no metropolitanos siguientes: Polinesia Francesa (Francia), Tierras australes y antárticas francesas (Francia) y Aruba (Países Bajos).

²⁹ Véase la [nota técnica 7](#).

- 38.** En el marco del examen encaminado a determinar las medidas que deben recomendarse en lo que respecta al Convenio núm. 146, deberían tenerse en cuenta las siguientes consideraciones, que son particularmente pertinentes:
- El MLC, 2006 es el instrumento actualizado que refleja el consenso tripartito sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar. Brinda protección integral a la gente de mar y garantiza la igualdad de condiciones para los armadores a través de su mecanismo único de cumplimiento y de control de la aplicación.
 - Solo tres Estados Miembros están vinculados por el Convenio núm. 146, que está cerrado a nuevas ratificaciones.
- 39.** En relación con estas consideraciones, el STC podría contemplar:

Proponer la derogación del Convenio núm. 146 durante la 118.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030) y a este respecto:

- a) alentar a los Estados que siguen vinculados por este convenio a que ratifiquen el MLC, 2006. Esto implicaría la denuncia automática del Convenio núm. 146, y
- b) alentar a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por el Convenio núm. 146 únicamente en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios.