
ANUARIO DE DERECHO MARITIMO

DIRECTOR:
PROF. IGNACIO ARROYO

VOLUMEN XVIII

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

GARRAIO ETA
HERRILAN SAILA
Portu eta Itsas-Arazoetarako Zuzendaritza
Itsas Arduralaritza Eskola

DEPARTAMENTO DE
TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS
Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos
Escuela de Administración Marítima

2001

	<i>Páginas</i>
⊗ O.I.T.: <i>La labor de la Oficina Internacional del Trabajo en Derecho Marítimo durante 1999-2000</i> , por ELISEO SIERRA NOGUERO	703
U.N.C.I.T.R.A.L.: <i>La labor de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional en 2000 y 2001</i> , por RAMON MORRAL SOLDEVILA	717
U.E.: <i>La política comunitaria de los transportes marítimos (1999)</i> , por PEDRO JESÚS BAENA BAENA	723
C.M.I.: <i>La labor del Comité Marítimo Internacional en el año 2000</i> , por IGNACIO ARROYO	741
B.I.M.C.O.: <i>Las actividades más significativas de la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico en el año 2000</i> , por MARÍA ROSA GUTÉS PASCUAL	749
C.C.I.: <i>Incidencia de la actividad de la Cámara de Comercio Internacional en el Derecho Marítimo (1999-2000)</i> , por CARLOS GÓRRIZ LÓPEZ	755
b) <i>Nacionales:</i>	
A.E.D.M.: <i>La Asociación Española de Derecho Marítimo durante el 2000</i> , por IGNACIO ARROYO	759

V. LEGISLACIÓN Y CRÓNICA PARLAMENTARIA

<i>Reseña de la legislación marítima nacional (enero-diciembre 1999)</i> , por ELENA BOET SERRA	765
<i>Reseña de la legislación marítima comunitaria (enero-diciembre 1999)</i> , por ELENA BOET SERRA	777

VI. JURISPRUDENCIA

a) <i>Reseña de las Sentencias del Tribunal Supremo dictadas durante 1999</i> , por CARLOS GÓRRIZ	793
S.T.S., 18 de enero de 1999: Trabajadores portuarios. Plus de movilidad funcional: inclusión de pagas extraordinarias en salario base	795
S.T.S., 11 de febrero de 1999: Zona marítimo-terrestre. Eficacia de informe de M.O.P.U. y aprobación de Plan de urbanismo. Incidencia de Sentencia de Tribunal Constitucional 149/1990. Terrenos de dominio privado y no público	798

O.I.T.

LA LABOR DE LA OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO EN DERECHO MARÍTIMO DURANTE 1999-2000 (*)

SUMARIO: I. REUNIÓN TRIPARTITA SECTORIAL SOBRE LA SEGURIDAD Y LA SALUD EN LAS INDUSTRIAS PESQUERAS, GINEBRA, DICIEMBRE 1999: 1. Introducción. 2. Panorama general de la industria pesquera mundial. 3. Conclusiones.—**II. INFORMES PREPARATORIOS DE LA 29.ª REUNIÓN DE LA COMISIÓN PARITARIA MARÍTIMA, GINEBRA, ENERO 2001:** 1. Revisión de los instrumentos pertinentes de la O.I.T. 2. Actualización del salario básico mínimo para marineros preferentes. 3. El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera. 4. Informes del Grupo mixto especial de expertos O.M.I./O.I.T. sobre muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar.

I. REUNIÓN TRIPARTITA SECTORIAL SOBRE LA SEGURIDAD Y LA SALUD EN LAS INDUSTRIAS PESQUERAS, GINEBRA, DICIEMBRE 1999

1. Introducción

En su 268.ª reunión, en marzo de 1997, el Consejo de Administración de la O.I.T. decidió que se incluyese en el Programa de Activida-

(*) El lector encontrará una información sobre la labor general de la Oficina Internacional del Trabajo, sus actividades y publicaciones, en la dirección siguiente de la red Internet: <http://www.ilo.org>. Acceso directo a Revista Internacional del Trabajo, sus sumarios, muestra de artículos, suscripciones, etc., en: <http://www.ilo.org/revue>. Los artículos de la Revista están reseñados en LABORDOC, base de datos bibliográficos de la Oficina Internacional del Trabajo, cuyos registros se difunden en el boletín trilingüe (inglés, español, francés) *International Labour Documentation* y en un CD-ROM actualizado trimestralmente.

des Sectoriales para 1998-1999 una Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras. El propósito de la Reunión sería intercambiar puntos de vista sobre materias relacionadas con la seguridad y salud en la industria pesquera; evaluar la labor llevada a cabo por el Grupo de Trabajo Mixto F.A.O./O.I.T./O.M.I., así como por la F.A.O. y la O.M.I.; adoptar conclusiones que determinen actividades de seguimiento y revisión de las normas de la O.I.T. adoptadas específicamente por los pescadores; adoptar resoluciones y un informe sobre la discusión de estas cuestiones.

La Oficina Internacional del Trabajo elaboró un informe base para las discusiones de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras. El informe comienza con un panorama general de los acontecimientos recientes en el sector pesquero, entre ellos el empleo, las tendencias de la producción (capturas) y los cambios económicos, jurídicos y medioambientales que han tenido, o se espera que tengan repercusiones importantes en las actividades del sector. A continuación, aborda las cuestiones de seguridad y salud en la industria pesquera, comprendidas las que se refieren a los pescadores artesanales y a pequeña escala. Siguen varios capítulos que describen las medidas y actividades de carácter nacional, regional e internacional sobre la seguridad y la salud en la pesca. El capítulo 6 examina las normas de la O.I.T. relativas a los pescadores, así como las normas marítimas del trabajo que podrían aplicarse a los pescadores. En la última parte del informe, su capítulo 7, figuran un resumen y una lista de los puntos propuestos para la discusión en el seno de la Reunión tripartita entre representantes gubernamentales, empleadores y trabajadores del mar, finalmente celebrada en Ginebra entre los días 13 y 17 de diciembre de 1999.

2. Panorama general de la industria pesquera mundial

Por su interés y relevancia, difundimos ciertos aspectos estadísticos contenidos en el informe preparatorio de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en la industria pesquera (1).

(1) El informe se publica bajo la autoridad de la Oficina Internacional del Trabajo. Ha sido escrito por Brandt Wagner, especialista en ciencias del mar del Departamento de Actividades Sectoriales, con la colaboración de Inger Gregersen, David Gold, Hag Bae Yoon y Karen Taswell, que han colaborado en la recopilación de datos y han realizado contribuciones a distintos capítulos. Algunas partes se basan en documentos elaborados para la oficina por M. Ben-Yami, S. Tomaszunas, V. Minko, Z. Ling y F. Gonzales. Otras importantes contribuciones se señalan en el texto. El informe en su integridad ha sido publicado por la Oficina Internacional del Trabajo. Al respecto, *vid.* O.I.T.: *La seguridad y la salud en la industria pesquera*. Publicaciones de la O.I.T., Ginebra, 2000.

La industria pesquera (o sector pesquero) presenta una extraordinaria diversidad. En un extremo se encuentran las grandes empresas conjuntas multinacionales, que utilizan buques factoría de gran tamaño y otras muchas embarcaciones, proporcionando empleo a miles de trabajadores en varios océanos. En el extremo opuesto están las pequeñas canoas de madera y otros tipos de embarcaciones que utilizan los pescadores individuales para obtener la comida necesaria para el sustento de sus familias, y, si pueden, algo más, para venderlo en sus comunidades locales. El mayor estudio sobre el número de personas que realizan actividades pesqueras ha sido llevado a cabo por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (F.A.O.).

La F.A.O. estima que entre 1970 y 1990, el número de personas que se dedicaban a la pesca y a la piscicultura se duplicó, pasando de cerca de 13 millones a 28,5 millones. De estos, alrededor de 15 millones trabajaban en embarcaciones pesqueras con cubierta o sin cubierta que faenaban en zonas pesqueras marinas, más de un 90 por 100 de los cuales se hallaban enroladas en embarcaciones de menos de 24 metros de longitud. Este informe se centra en estos 15 millones de pescadores.

El pescado y el marisco son una fuente fundamental de alimentación. En 1996, la cantidad de pescado disponible para el consumo humano era casi de 16 kg. por persona. En el período 1987-1989, el porcentaje de consumo de pescado, en relación con el consumo total de proteínas de origen animal, se distribuía de la siguiente manera: en América del Norte un 6,6 por 100, en Europa occidental un 9,7 por 100, en África un 21,1 por 100, en América Latina y el Caribe un 8,2 por 100, en Oriente Medio un 7,8 por 100, en el Extremo Oriente un 27,8 por 100 y en el Pacífico un 21,7 por 100. Sin la pesca, para algunas comunidades (y para regiones) enteras, sería difícil, por no decir imposible, dar sustento a la población local, a menos que el Estado les prestase una asistencia realmente sustanciosa. Y, por otra parte, conviene tener en cuenta que la pesca no es sólo un trabajo, sino también una forma de vida, y que tiene sus propios valores y tradiciones.

Según estimaciones de la F.A.O., en 1996 el valor del pescado y de las exportaciones de pescado ascendió a 52.500 millones de dólares de Estados Unidos. En los países en desarrollo, en ese mismo año, el excedente comercial neto en la pesca y los productos pesqueros fue de 16.600 millones de dólares. En ciertos países, la pesca es un sector clave de la economía nacional. En Islandia representa cerca del 20 por 100 del P.N.B., y en el Senegal ha adquirido una importancia creciente, ya que la producción pasó de 50.000 toneladas en 1965 a 436.000 en 1996, es decir, se produjo un incremento neto anual de un 7,5 por 100.

La industria pesquera tiene un alcance mundial. La creciente popularidad del pescado y el marisco en los países más ricos, donde los consumidores pueden pagar un precio más elevado, junto con las mejoras en la conservación, tratamiento y transporte de las capturas, han tenido también como resultado que gran parte del pescado que se captura en los países en desarrollo vaya a parar a las mesas del mundo desarrollado. En 1995, las importaciones de pescado de los países desarrollados ascendieron a un 85 por 100 del total (calculado en su valor).

En 1996, la producción de las zonas pesqueras mundiales alcanzó los 87,1 millones de toneladas (en comparación con los 17 millones de toneladas de 1950, los 34,9 millones de 1961 y los 68,3 millones de 1983). Desde entonces, el crecimiento ha sido más lento. En 1996, los doce principales productores del mundo fueron por orden decreciente: China, Perú, Chile, Japón, Estados Unidos, Federación de Rusia, Indonesia, India, Tailandia, Noruega, República de Corea e Islandia. Los ocho primeros obtenían por sí solos la mitad de las capturas marinas lo que, a su vez, representaba un 90 por 100 de toda la producción de las pesquerías marinas (el 10 por 100 restante provenía de la pesca en aguas interiores). Según la F.A.O., alrededor de un 44 por 100 de las principales poblaciones de peces están plenamente explotadas, y en cerca de un 16 por 100 de los casos la pesca es excesiva. Se estima que un 6 por 100 de estas poblaciones están agotadas, y que un 3 por 100 están en fase de recuperación tras una excesiva presión pesquera.

Los primeros pronósticos de la producción pesquera mundial para el año 2010 oscilaban entre 107 y 144 millones de toneladas, y se esperaba que el mayor aumento se produjese en la acuicultura. La contribución de las zonas pesqueras de captura dependerá de los progresos que se lleven a cabo en los próximos años, así como de la eficacia en la gestión de las pesquerías. Una mejor gestión de las poblaciones de peces que actualmente se explotan en exceso podría dar lugar a un aumento de entre 5 y 10 millones de toneladas, pero si continúa la pesca excesiva se prevé una baja de la producción. Por tanto, el empleo futuro en el sector de la pesca marina puede verse afectado por la disponibilidad general de pescado, así como por la distribución de dicha disponibilidad entre los distintos colectivos de pescadores (por ejemplo, entre las embarcaciones artesanales y de pesca a pequeña escala y las de gran tamaño, y en general entre el mundo en desarrollo y el mundo desarrollado).

Según la F.A.O., el tonelaje mundial total de las embarcaciones pesqueras era de 27.990.000 toneladas de registro bruto (con 1.258.200 embarcaciones) en 1995, cifra que ascendía a 12.368.000 toneladas de registro bruto (con 594.000 embarcaciones) en 1970, a 17.577.000 toneladas de registro bruto (con 823.100 embarcaciones)

en 1980, a 19.973.000 toneladas de registro bruto (con 983.400 embarcaciones) en 1985, y a 22.810.000 toneladas de registro bruto (con 1.201.300 embarcaciones) en 1990. En 1995, los treinta países de mayor importancia fueron, por orden decreciente: Federación de Rusia, China, Japón, Estados Unidos, India, República de Corea, Taiwán, China, Ucrania, República Democrática de Corea, España, Canadá, Indonesia, México, Tailandia, Panamá, Noruega, Italia, Reino Unido, Malasia, Argentina, Marruecos, Perú, Pakistán, Polonia, Países Bajos, Francia, Chile, Filipinas, Cuba y Lituania.

En 1995, el 46,1 por 100 de la flota tenía más de 20 años. Según la *Lloyd's Fleet Statistics* esta edad media está aumentando. En 1996 la edad media de las embarcaciones pesqueras era de 20 años. En 1995 y 1996 se produjo un drástico descenso en el número de embarcaciones nuevas, pero los datos de 1997 ponen de manifiesto un incremento en la construcción. El 15 por 100 de las embarcaciones construidas entre 1991 y 1995 se inscribieron en «registros abiertos» (Honduras, Liberia, Chipre y Panamá). Según estimaciones de la F.A.O., el 5 por 100 de las embarcaciones pesqueras de entre 100 y 150 T.R.B. se hallan inscritas en registros abiertos, porcentaje que se eleva a un 14 por 100 en el caso de las embarcaciones pesqueras que superan las 4.000 T.R.B.

Finalmente, aunque algunas flotas que faenan en aguas lejanas continúan manteniendo el acceso a dichas pesquerías mediante cuotas en las capturas y proyectos conjuntos con empresas de los Estados ribereños, otras se han visto obligadas a abandonar las zonas donde solían pescar (2). Algunos buques se han instalado en otros lugares, especial-

(2) Las pesquerías mundiales están cada vez más controladas. Los convenios internacionales, los acuerdos, los códigos y las actividades han determinado y continúan determinando en gran medida dónde y cómo se lleva a cabo la actividad pesquera. A continuación, se presentan algunos ejemplos: La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En los decenios de 1960 y 1970, algunos países ampliaron sus zonas económicas exclusivas a 200 millas (por ejemplo, Islandia amplió sus límites de pesca a 4 millas en 1952, a 12 en 1958, a 50 en 1972 y a 200 en 1975). La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que en 1982 estaba ya preparada para la firma, estableció un nuevo régimen para la gestión de las zonas económicas exclusivas que faculta a los Estados costeros a hacerse cargo de las pesquerías (se estima que se trata de un 90 por 100 de las poblaciones de peces) en el marco de esta nueva jurisdicción. En el párrafo 4 del artículo 62 «Utilización de los recursos vivos», se dispone que «Los nacionales de otros Estados que pesquen en la zona económica exclusiva observarán las medidas de conservación y las demás modalidades y condiciones establecidas en las leyes y reglamentos del Estado ribereño». En este artículo se enumeran las cuestiones a las que pueden referirse las leyes y reglamentos de los Estados ribereños (por ejemplo, la concesión de licencias a pescadores, la regulación de las temporadas de pesca, etc.). No se alude de forma específica a la seguridad y a las condiciones de vida y de trabajo, pero cabe recordar que esta lista no es exhaustiva. Dicha Convención entró en vigor el 16 de noviembre de 1994.

mente en las zonas económicas exclusivas de los países en desarrollo, y otros se han vendido a los Estados ribereños, se han desguazado. Dado que el ciclo vital de los buques de pesca es de hasta 30 años, pueden ser necesarios varios años para que la industria se adapte a estas nuevas circunstancias. Se necesitará una readaptación profesional y crear oportunidades alternativas de empleo para los pescadores despedidos.

3. Conclusiones y resolución

La Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras adoptó por unanimidad sus conclusiones. Entre ellas, destaca el reconocimiento de que la pesca marítima es una ocupación peligrosa en comparación con otras. A continuación, se enumeran las áreas prioritarias para mejorar la seguridad y la salud en el trabajo en la industria pesquera (por ejemplo, la puesta en práctica y mejora de la formación en materia de seguridad y salud, el fortalecimiento del diálogo social o el acopio y difusión de estadísticas). En tercer lugar, se indica que las normas internacionales relativas a la seguridad de los buques deberían ratificarse y aplicarse plenamente, en especial el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (S.T.C.W.-F.). En cuarto lugar, la Reunión concluye que es necesario adoptar una serie de medidas de fomento del cumplimiento y aplicación de las leyes, reglamentos y buenas prácticas, como es la necesaria ratificación del Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155), aplicando sus disposiciones en la industria pesquera. En quinto lugar, debe mejorarse la coordinación entre Ministerios y las funciones de los Ministerios de Trabajo. En sexto lugar, es necesaria la acción tripartita de gobiernos, empresarios empleadores y trabajadores en el desarrollo de la formación y la adopción de medidas para prevenir y mejorar la seguridad y la salud en la industria pesquera. En séptimo lugar, se recogen medidas para la protección y desarrollo de la seguridad y salud en la pesca artesanal y en pequeña escala y para grupos de trabajadores vulnerables, como es la necesaria ratificación del Convenio sobre peores formas del trabajo infantil, 1999. En octavo lugar, deben conocerse, mejorarse y difundirse los datos sobre la frecuencia y gravedad de los accidentes y enfermedades. Por último, la Reunión Tripartita ofrece una detallada conclusión sobre la acción futura de la Oficina Internacional del Trabajo para promover la seguridad y salud en las industrias pesqueras.

Finalmente, la Reunión tripartita adoptó la Resolución por la cual pidió al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Tra-

bajo que encargue al Director General que: *a)* continúe sus estudios relativos a los efectos sociales de una pesca responsable y de la reestructuración de las industrias pesqueras, en colaboración con las organizaciones internacionales y regionales; *b)* fomente el diálogo social; *c)* tome las medidas necesarias para que no se menoscaben los principios y derechos fundamentales en el trabajo de los pescadores y los intereses del sector en su conjunto y considere cómo estrategias apropiadas de ajuste social (reconversión y readaptación profesional, creación de empleos, jubilación anticipada, prestaciones complementarias de los ingresos), pueden conducir a la creación de oportunidades alternativas de empleo para las personas que abandonen el sector, y *d)* inste a gobiernos y organizaciones de empresarios empleadores y trabajadores a que formulen estrategias para su discusión tripartita en el nivel adecuado.

II. INFORMES PREPARATORIOS DE LA 29.ª REUNIÓN DE LA COMISIÓN PARITARIA MARÍTIMA, GINEBRA, ENERO 2001

Según los datos suministrados por la propia Oficina Internacional del Trabajo, la marina mercante mundial está integrada por unos 80.000 buques de 100 o más toneladas de registro bruto. Las flotas más importantes por su tonelaje están matriculadas en las Bahamas, China, Chipre, Estados Unidos, Federación de Rusia, Grecia, Japón, Liberia, Malta, Noruega, Panamá y Singapur. Más de 1,2 millón de marineros trabajan en buques de más de 100 toneladas o esperan embarcar en ellos. Unos dos tercios proceden de Asia. Se tiende claramente a contratar a gente de mar de países en desarrollo. Entre los principales países proveedores de gente de mar figuran China, la República de Corea y Filipinas. Se contrata, asimismo, a un número creciente de marineros de Polonia y de la Federación de Rusia. Mucha gente de mar trabaja a bordo de buques que no están matriculados en su país de origen.

La mayoría de los países marítimos han promulgado una legislación en la que se contempla la singularidad del trabajo de la gente de mar, para lo cual, la Oficina Internacional del Trabajo cuenta desde su fundación en 1920 con un dispositivo especial, a saber, una Comisión Paritaria Marítima, compuesta por representantes de los armadores y de la gente de mar, proporciona al Consejo de Administración de la O.I.T. recomendaciones para actividades futuras de la Oficina para la industria del transporte marítimo, y también organiza reuniones especiales de la Conferencia Internacional del Trabajo exclusivamente encargadas de elaborar y adoptar normas sobre el trabajo marítimo.

En su 274.^a reunión (marzo, 1999), el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo decidió convocar la 29.^a reunión de la Comisión Paritaria Marítima durante el bienio 2000-2001. Ésta se reunió en Ginebra del 22 al 26 de enero de 2001. La Oficina Internacional del Trabajo ha redactado informes sobre cada uno de los puntos de la orden del día de la reunión de la Comisión Paritaria Marítima en los términos siguientes: *a)* Revisión de los asuntos marítimos pertinentes de la O.I.T.; *b)* actualización del salario básico mínimo fijado por la O.I.T. para los marineros; *c)* el impacto de los cambios de estructura de la industria naviera en las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar, y *d)* grupo mixto especial de expertos O.M.I./O.I.T. sobre la responsabilidad y la indemnización respecto a los reclamos por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. La relevancia de las cuestiones debatidas exige conocer el punto de partida del debate de la reunión, esperando dar noticia de los resultados de la misma puntualmente.

1. Revisión de los instrumentos marítimos pertinentes de la O.I.T.

El Informe de la Oficina Internacional del Trabajo para el debate de la 29.^a reunión de la Comisión Paritaria Marítima, en relación a los instrumentos marítimos de la O.I.T. se divide en tres partes. En las partes I y II, se recoge un análisis pormenorizado de los análisis y decisiones que el Consejo de Administración ha adoptado hasta la fecha acerca de la revisión de las normas marítimas y del estado actual de los instrumentos sobre trabajo marítimo y seguridad social de los trabajadores del mar. Ambas partes se presentan a la Comisión Paritaria Marítima a título informativo para que sea objeto de análisis a la luz de la innovadora propuesta presentada en la parte III.

El marco jurídico actual representado por los instrumentos marítimos de la O.I.T. se estructura en 3 Convenios y 6 Recomendaciones en la parte correspondiente a generalidades, 4 Convenios y 2 Recomendaciones tratan de la formación e ingreso en el empleo, 4 Convenios tratan de las condiciones de admisión en el empleo o trabajo marítimo y 3 Convenios prevén certificados de capacidad; 5 Convenios y 4 Recomendaciones se refieren a las condiciones generales de empleo. La seguridad, salud y bienestar se contempla en 6 Convenios y 9 Recomendaciones. Las cuestiones de seguridad social de los trabajadores del mar se tratan en 5 convenios y en 1 Recomendación, mientras que únicamente 1 Convenio y 1 Recomendación se ocupan de la Inspección Marítima.

El examen llevado a cabo por el Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas se limitó a los instrumentos marítimos adop-

tados por la O.I.T. con anterioridad a 1985, pues el Consejo de Administración consideró actualizados los adoptados después de esa fecha. En el Informe analizado, el Grupo de Trabajo llega a la conclusión de que, entre los instrumentos marítimos de la O.I.T. analizados, siete son obsoletos y deben ser revisados, trece deben denunciarse, seis deben retirarse, pues nunca entraron en vigor, seis están de actualidad y deben promoverse, mientras que se propone mantener en el *status quo* de únicamente tres Convenios, concretamente, los números 53 (sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936), 92 (revisado sobre el alojamiento de la tripulación, 1949) y 133 (disposiciones complementarias sobre el alojamiento de la tripulación, 1970).

A la luz de esta situación legislativa, en la parte III se propone la reformulación de la normativa laboral marítima a nivel internacional. El Grupo de Trabajo toma la idea formulada en la 87.^a Reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, Ginebra, 1999, en la Memoria del Director General de la Oficina, titulada «Trabajo decente». En particular, se recomienda adoptar normas mínimas que, por un lado, no deben ser normas que reflejen ya el denominador común del conjunto de los países, pero tampoco deben alcanzar niveles sumamente elevados y poco realistas. Estas normas deben responder a la principal función que tiene actualmente la O.I.T., que consiste en promover oportunidades para las mujeres y los hombres, a fin de lograr un trabajo decente y productivo en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana. En definitiva, se pretende garantizar que la actividad normativa futura pueda responder a la rápida evolución de las necesidades y de la tecnología que está experimentando una industria verdaderamente mundial, como es la del transporte marítimo. En efecto, si bien el transporte marítimo se ha considerado siempre una industria mundial en razón de su naturaleza muy particular, la mundialización de la economía ha influido en el sector, existiendo ya un auténtico mercado de trabajo mundial para la gente del mar.

En particular, la propuesta específica consiste en reemplazar el conjunto actual de normas por uno o posiblemente cinco instrumentos marco (bajo las rúbricas «condiciones generales de empleo», «seguridad y salud», «bienestar», «prestaciones sociales» y «alojamiento y alimentación») que sustituyan el conjunto actual de treinta Convenios y veintitrés Recomendaciones de la O.I.T. Se ofrece, pues, crear un instrumento bandera que constituya el Estatuto de derechos de la industria marítima para tratar de facilitar el cumplimiento de las obligaciones en el conjunto del sector. El Convenio se complementaría con anexos a los que se aplicarían procedimientos de fácil enmienda.

2. Actualización del salario básico mínimo para marineros preferentes

El segundo informe redactado por la Oficina Internacional del Trabajo para su discusión en el seno de la Comisión Paritaria Marítima es el relativo a la actualización del salario básico mínimo para los marineros preferentes. En su 84.^a reunión, la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó la Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187), de revisión de la Recomendación sobre la misma cuestión de 1958 (núm. 109). En virtud de la misma, se estableció que el pago o salario básico correspondiente a un mes civil de servicio para un marinero preferente no debería ser inferior al importe que determine periódicamente la Comisión Paritaria Marítima u otro órgano autorizado por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo.

El importe determinado por la Comisión Paritaria Marítima, en su 27.^a reunión (1994), con efectos desde el 1.^o de enero de 1995 fue de 385 dólares estadounidenses. En su 28.^a reunión (1996), la Comisión Paritaria Marítima instó a los Miembros de la Recomendación a que, con efectos desde el 1.^o de enero, apliquen el importe actualizado de 435 dólares estadounidenses. En fin, el informe del Grupo de Trabajo de la Oficina Internacional del Trabajo propone, para su discusión en la 29.^a reunión (2001) de la Comisión Paritaria Marítima, una nueva revisión del salario básico mínimo fijado para los marineros preferentes.

Para ello se propone, además, la conservación del vigente sistema de actualización de la paga o salario básico aprobado en 1991, pues permite una actualización menos abstracta, tomando en consideración los tipos de cambio monetarios, los precios al consumo y la ponderación entre países proveedores de mano de obra y países con una amplia flota mercante (3).

En particular, el sistema de actualización de salarios de los marineros se basa en los siguientes aspectos: *a*) elaboración de una lista de países o zonas marítimas más representativas, esto es, aquellos que cuentan con, al menos, 20 millones de tonelaje de registro bruto

(3) Desde 1972 a 1987, el salario básico se actualizaba en cada una de las reuniones de este organismo mediante una fórmula aritmética que tomaba en consideración la evolución de los precios de consumo y de los tipos de cambio con respecto al dólar estadounidenses en cuarenta y cuatro países y zonas marítimas. Ello permitía calcular la cantidad de dólares necesarios para que el poder adquisitivo sea en cada país el mismo que el salario en dólares determinado en la última revisión. El sistema tradicional fue sustituido por la propia Comisión Paritaria Marítima, en su 26.^a reunión de 1991, en un intento de adecuar la forma de cálculo a la realidad socio-económica de la industria marítima.

(«Principales naciones marítimas» (4)) y de otra lista de países y zonas de donde proviene la mayor parte de los recursos humanos para la industria marítima («Principales proveedores de gente de mar» (5)); *b*) uso del promedio de los tres últimos meses del equivalente en dólares estadounidenses de los tipos de cambio para reducir en todo lo posible el efecto a corto plazo de las bruscas fluctuaciones de los tipos de cambio; *c*) el período de comparación de las modificaciones de los precios de consumo sea igual al período completo transcurrido entre los pertinentes ajuste, y *d*) al calcular la mediana se asigne el índice de ponderación 1 a los países con menos de 10.000 marinos y el índice 2 a los que cuentan con 10.000 marinos o menos.

3. El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera

El informe se estructura en cuatro partes, complementada con una serie de listados estadísticos en torno a una pluralidad de aspectos relativos a la industria marítima. Entre otros, estadísticas sobre la demolición de buques entre los períodos 1990-1997, sobre la evolución de la flota mercante mundial entre los años 1988-1998, en torno al desarrollo del transporte marítimo de paquebotes (buques de pasaje con más de mil toneladas de registro bruto) y un análisis de las compañías más importantes en este sector sobre la evolución de la flota internacional en porcentaje relativo al tonelaje de registro bruto y en relación al número efectivo de buques, sobre la nacionalidad de los propietarios de buques a efectos de conocer los pabellones de conveniencia más utilizados, sobre los registros nacionales con una tasa de inmovilización de buque superior a la media mundial por defectos subsistentes tras la oportuna inspección del Estado rector del puerto de ataque o, entre otras, sobre la nacionalidad de la gente del mar. Constituye, pues, uno de los estudios estadísticos más completos en torno a la industria marítima actual.

La primera parte ofrece un examen de los principales cambios y transformaciones en la industria mundial del transporte marítimo. En particular, se analiza: *a*) el régimen de propiedad de los buques, la or-

(4) Los datos utilizados por la Oficina Internacional de Trabajo son los contenidos en el Anexo A *B.I.M.C.O.I.L.S.F. 2000 Manpower Update, The Worldwide demand for and Supply and Seafarers* (abril de 2000, Warwick).

(5) Los datos utilizados por la Oficina Internacional de Trabajo son los contenidos en el Cuadro I de *World Statistics, 1999*, del Lloyd's Register, donde se indican los datos sobre el arqueo bruto de la flota mercante mundial.

ganización, recursos financieros y competencia entre navieros; *b*) los sectores de crecimiento en la actualidad, como son los buques contenedores y los buques de crucero, y el ascenso de las compañías especializadas en la administración de buques; *c*) los avances tecnológicos de forma general y en cada subsector de la industria marítima; *d*) la aparición o consolidación de políticas medioambientales, y *e*) la internacionalización del registro de buques.

Las partes segunda y tercera se ciñen a evaluar la forma en cómo los cambios producidos en la estructura de la industria marítima han afectado en las condiciones de vida y de trabajo de la gente del mar. Se analizan en términos generales los regímenes normativos y empleo, el mercado de trabajo mundial, la contratación y el mercado de trabajo, los sindicatos de la gente de mar y la negociación colectiva o la formación y calificación. De forma más específica, el informe examina las condiciones actuales de vida y trabajo en la industria naviera, en lo que respecta a salarios, a las horas de trabajo, a la alimentación o al bienestar general, con especial énfasis en las condiciones de trabajo a bordo, así como en relación a otros temas como la situación de la mujer o al abandono de la gente de mar.

La cuarta parte contiene un resumen sobre el impacto real de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a causa de la transformación sufrida por la industria marítima y propone a la Comisión Paritaria Marítima una serie de puntos para su debate en su 29.^a reunión. Entre ellos, con carácter preferente, se alude a la dificultad que supone el ejercicio de los derechos de sindicación y negociación colectiva de los trabajadores del mar, de especial relevancia dada las dificultades de integración de las dotaciones extranjeras sin vínculos con grupos organizados en el Estado de pabellón. Asimismo, se solicita de la Comisión Paritaria Marítima propuestas y soluciones a las deficientes condiciones de vida y trabajo de las tripulaciones de buques de carga, de forma especial, entre los graneleros, a causa principalmente del bajo nivel de precios del transporte de este tipo de cargamento.

4. Informes del Grupo Mixto Especial de expertos O.M.I./O.I.T. sobre muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar

De acuerdo con una propuesta del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional, su Secretario General solicitó a la Oficina Internacional de Trabajo que considerase la creación de un Grupo Mixto Especial de expertos O.M.I./O.I.T. sobre la responsabilidad y la indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones

corporales y abandono de la gente de mar. El Consejo de Administración de la O.I.T. autorizó la constitución del Grupo Mixto y nombró a tales efectos a cuatro representantes de los armadores y a cuatro representantes de la gente de mar (6).

La primera reunión del Grupo Mixto tuvo lugar en Londres, en la sede de la Organización Marítima Internacional, entre los días 11 y 15 de octubre de 1999. El informe resultante fue sometido al Consejo de Administración de la O.I.T. en su 277.^a reunión, en marzo de 2000. A solicitud de los grupos de armadores y de la gente del mar de la Comisión Paritaria Marítima, el Consejo de Administración ha decidido incluir este informe en el orden del día de la 29.^a reunión de la Comisión Paritaria Marítima.

En particular, el Grupo Mixto O.M.I./O.I.T. señaló, con carácter general, que los problemas de abandono, lesiones corporales y muerte son reales y de gravedad, que tienen una dimensión social y humana y requieren de una especial y urgente atención. Ésta se plasma, primero de todo, en la exigencia a los Estados de abanderamiento para que establezcan los mecanismos reales y efectivos para cumplir sus obligaciones y asegurar que los propietarios de los buques llevan a cabo la repatriación de los miembros de la tripulación. La situación contraria es el abandono de la gente de mar, planteándose como aspectos principales el apoyo a los mismos, la situación en materia de inmigración y el pago de las remuneraciones pendientes. Asimismo, el Grupo Mixto indica que la Organización Marítima Internacional debe promover la ratificación del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166), evaluar el alcance del incumplimiento de los instrumentos redactados por la Oficina Internacional del Trabajo y de las deficiencias que puedan tener con respecto a las reclamaciones de la gente del mar. Finalmente, el informe señala posibles medidas con respecto a la garantía financiera para cubrir los supuestos de abandono de la gente de mar, lesiones corporales y muerte, tales como el establecimiento de un fondo internacional o de medidas nacionales de eficacia comparable.

La segunda reunión del Grupo Mixto O.M.I./O.I.T. tuvo lugar nuevamente en Londres, del 30 de octubre al 3 de noviembre de 2000. El Grupo Mixto redactó un informe que será sometido al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo en su 280.^a reunión, en marzo 2001. En este informe, también incluido en el orden del día de la 29.^a reunión de la Comisión Paritaria Marítima se

(6) Debe recordarse que la Comisión Paritaria Marítima, en su reunión 26.^a (1991), ya abordó la cuestión anteriormente, adoptando una resolución sobre la protección de los salarios de los marinos abandonados.

considera la posibilidad de adoptar medidas a corto y largo plazo en relación a los supuestos de muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. Una primera etapa, o enfoque a corto plazo, consistirá en la formulación de una o más resoluciones O.M.I./O.I.T. a las que, en forma de anexos, se incluiría códigos o instrucciones relativos a la provisión de garantía financiera en los casos de muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. Una segunda etapa, o enfoque a largo plazo, podría incluir la elaboración de un instrumento o instrumentos obligatorios que serían adoptados por ambas organizaciones.

Dr. ELISEO SIERRA NOGUERO
Profesor de Derecho Mercantil
Universidad Autónoma de Barcelona