

**Convenios y recomendaciones  
sobre el trabajo marítimo**

Tercera edición

**con inclusión de las normas  
sobre la pesca, el trabajo  
portuario y la navegación  
interior**

Oficina Internacional de Trabajo  
Ginebra

**Convenios y recomendaciones  
sobre el trabajo marítimo**



45219

**Convenios y recomendaciones  
sobre el trabajo marítimo**  
Tercera edición  
**con inclusión de las normas  
sobre la pesca, el trabajo  
portuario y la navegación  
interior**

**Oficina Internacional de Trabajo  
Ginebra**

Copyright © Organización Internacional del Trabajo, 2000  
Primera edición 1983  
Tercera edición 2000

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de la propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a la Oficina de Publicaciones (Derechos de Autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra, 22, Suiza, solicitudes que serán bien acogidas.

OIT

*Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo, con inclusión de las normas sobre la pesca, el trabajo portuario y la navegación interior.*

Ginebra, Oficina Internacional del Trabajo, tercera edición 2000

/Convenio de la OIT/, /Recomendación de la OIT/, /Texto/, /Transporte marítimo/, /Marino/, /Puerto/, Cuestiones marítimas/.01.03.7

ISBN 92-2-310332-0

*Datos de catalogación de la OIT*

Las denominadas empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zona o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Las publicaciones de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolas a: Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, que también puede enviar a quines lo soliciten un catálogo o una lista de nuevas publicaciones.

# INDICE

<b>Introducción</b> .....	1
---------------------------	---

## **Parte A: Normas internacionales del trabajo sobre la gente de mar**

---

### **Generalidades**

Recomendación sobre los estatutos nacionales de la gente de mar, 1920 (núm. 9) .....	7
Recomendación sobre el enrolamiento de la gente de mar (buques extranjeros), 1958 (núm. 107) .....	7
Recomendación sobre las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar, 1958 (núm. 108) .....	8
Recomendación sobre el empleo de la gente de mar (evolución técnica), 1970 (núm. 139) .....	9
Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145) .....	12
Recomendación sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 154) .....	14
Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147) .....	16
Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 .....	20
Recomendación sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976 (núm. 155) .....	23
Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108) .....	24

### **Formación e ingreso en empleo**

Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9) .....	27
Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179) .....	29
Recomendación sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 186) .....	33
Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22) .....	35
Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970 (núm. 137) .....	40

### **Condiciones de admisión al empleo o trabajo**

Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7) .....	49
Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58) .....	50
Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16) .....	51
Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73) .....	52

### **Certificados de capacidad**

Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53) .....	57
Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69) .....	59
Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74) .....	61

### **Condiciones generales de empleo**

Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180) .....	63
--	----

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187) .....	69
Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91) .....	73
Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146) .....	78
Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23).....	82
Recomendación sobre la repatriación de capitanes y aprendices, 1926 (núm. 27).....	84
Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166) .....	85
Recomendación sobre la repatriación de la gente de mar, 1987 (núm. 174) .....	88
Recomendación sobre la protección de los jóvenes marinos, 1976 (núm. 153) .....	89

### Seguridad, salud y bienestar

Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68) .....	95
Recomendación sobre el suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos (tripulación de buques), 1946 (núm. 78) .....	99
Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92).....	99
Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133) .....	113
Recomendación sobre el alojamiento de la tripulación (aire acondicionado), 1970 (núm. 140) .....	121
Recomendación sobre el alojamiento de la tripulación (lucha contra ruidos), 1970 (núm. 141) .....	121
Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134) .....	122
Recomendación sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 142) .....	125
Recomendación sobre las condiciones de estada de la gente de mar en los puertos, 1936 (núm. 48).....	128
Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1970 (núm. 138).....	132
Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163) .....	135
Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 173).....	136
Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164) .....	142
Recomendación sobre los botiquines a bordo de los buques, 1958 (núm. 105).....	148
Recomendación sobre consultas médicas en alta mar, 1958 (núm. 106) .....	151

### Inspección del trabajo

Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178) .....	153
Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 185) .....	157

### Seguridad social

Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (nafragio), 1920 (núm. 8) .....	161
Recomendación sobre el seguro de desempleo (gente de mar), 1920 (núm. 10) .....	162
Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55) .....	163
Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56) .....	166
Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165) .....	170
Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71) .....	180

## Parte B: Normas internacionales del trabajo sobre la pesca, el trabajo portuario y la navegación interior

---

### Pesca

Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920 (núm. 7) .....	185
Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112) .....	186
Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113) .....	187
Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114).....	189
Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 (núm. 125) .....	194
Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126).....	199
Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (núm. 126).....	211

<b>Trabajo portuario</b>	
Convenio sobre el trabajo portuario, 1973 (núm. 137) .....	219
Recomendación sobre el trabajo portuario, 1973 (núm. 145) .....	221
Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 (núm. 152) .....	227
Recomendación sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 (núm. 160).....	241
<b>Navegación interior</b>	
Recomendación sobre las horas de trabajo (navegación interior), 1920 (núm. 8) .....	245
 <b>Parte C: Normas internacionales aplicadas a todos los trabajadores, con inclusión de la gente de mar</b>	
<hr/>	
Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87) .....	249
Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98) .....	251
Convenio sobre asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad, 1969 (núm. 130).....	252
Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138) .....	268
 <b>Anexos</b>	
<hr/>	
Anexo I: Convenios marítimos del trabajo .....	275
Anexo II: Recomendaciones marítimas del trabajo .....	277
Anexo III: Cuadro de ratificaciones de convenios marítimos y de otros convenios internacionales del trabajo mencionados en este volumen (al 15 de junio de 1999) .....	279
Anexo IV: Declaraciones de aplicación de convenios marítimos y de otros convenios internacionales del trabajo a territorios no metropolitanos (al 15 de junio de 1999) .....	285
<b>Indice</b> .....	287

## INTRODUCCION

La Organización Internacional del Trabajo fue fundada en 1919, en virtud del Tratado de Versalles, para promover la causa de la justicia social y contribuir así a la instauración de una paz universal y duradera. Para ello, trabaja por el bienestar social y económico para los pueblos del mundo garantizándoles un nivel de vida decente, buenas condiciones de trabajo, una remuneración conveniente y posibilidades de empleo satisfactorias. Los fines y objetivos de la Organización se reafirmaron en la Declaración de Filadelfia, adoptada en 1944 por la Conferencia Internacional del Trabajo. Esta Declaración enuncia los siguientes principios rectores: el trabajo no es una mercancía; la libertad de expresión y de asociación es esencial para el progreso constante; la pobreza, en cualquier lugar, constituye un peligro para la prosperidad de todos; todos los seres humanos, sin distinción de raza, credo o sexo, tienen derecho a perseguir su bienestar material y su desarrollo espiritual en condiciones de libertad y dignidad, de seguridad económica y en igualdad de oportunidades. En 1946, la OIT se convirtió en el primer organismo especializado de las Naciones Unidas. En 1998, la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo. En junio de 1999, el número de Estados Miembros —que en un comienzo era de 42— ascendía a 174.

Las principales actividades de la Organización Internacional del Trabajo consisten en:

- formular un proyecto internacional para mejorar las condiciones de vida y de trabajo, aumentar las posibilidades de empleo y promover los derechos de los trabajadores;
- elaborar las normas internacionales del trabajo que deben respetar las autoridades nacionales para que dicho proyecto se realice;
- poner a disposición de los gobiernos un programa internacional de cooperación técnica para ayudarles a concretar este proyecto;
- ofrecer actividades de formación, educación, investigación y publicación en apoyo de dichos esfuerzos.

La adopción por la Conferencia Internacional del Trabajo (en la que los representantes de los trabajadores y los empleadores participan en la adopción de decisiones en un pie de igualdad con respecto a los gobiernos) de convenios y recomendaciones que establecen las normas internacionales del trabajo constituye

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

una de las funciones más antiguas e importantes de la OIT. Una vez que los Estados Miembros han ratificado los convenios, están obligados a aplicar sus disposiciones. Las recomendaciones indican las medidas de orden político, legislativo y práctico para tomar a tal efecto.

De 1919 a 1999 se adoptaron 182 convenios y 190 recomendaciones. Estos contemplan los derechos fundamentales del hombre, con inclusión de la libertad sindical, la prohibición del trabajo forzoso, la igualdad de oportunidades en el empleo y la profesión, la protección de los niños, la administración del trabajo, las relaciones profesionales, la política de empleo, las condiciones de trabajo, la seguridad social, la seguridad y la salud en el trabajo y el empleo de categorías especiales de trabajadores, tales como los migrantes y la gente de mar.

Desde el principio, en 1919, se decidió que por regla general las cuestiones particulares relativas a la gente de mar serían examinadas en reuniones especiales marítimas de la Conferencia Internacional del Trabajo. La segunda reunión de la Conferencia, celebrada en 1920 en Génova, fue la primera de esas reuniones marítimas. De 1920 a 1996 se adoptaron 39 convenios, 29 recomendaciones y un protocolo relativo a la gente de mar, lo cual revela la importancia de los trabajos de la OIT dedicados a estos temas.

La presente publicación contiene 30 convenios, 23 recomendaciones y un protocolo, adoptados por la Conferencia Internacional del Trabajo, y que tratan sobre las condiciones del empleo de los marineros. Aparte de los Convenios núms. 56 y 91, se han omitido los textos de los convenios que no han sido ratificados por un número suficiente de países para poder entrar en vigor, o que ya no están abiertos a la ratificación debido a la entrada en vigor de un convenio que los revisa. Se han omitido, asimismo, las recomendaciones que acompañan estos últimos, así como el Convenio núm. 15 por estar obsoleto. Se encuentran, sin embargo, las disposiciones de fondo de las normas adoptadas en 1996 con ocasión de la 84.ª reunión (marítima) de la Conferencia, sobre la dotación de los buques, la inspección del trabajo, la contratación y la colocación, las horas de trabajo a bordo, así como un protocolo facultativo relativo al Convenio núm. 147. Aparecen igualmente en esta publicación las disposiciones de fondo de cuatro convenios de la OIT que se aplican a todos los trabajadores, incluida la gente de mar, pero que están considerados como parte de las normas mínimas en materia marítima: Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87), Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98), Convenio sobre asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad, 1969 (núm. 130), y Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138). Asimismo están presentes los convenios y recomendaciones sobre la pesca, el trabajo portuario y la navegación interior. En cambio, no se han incluido otros instrumentos generales, de importancia para la gente de mar, tales como el Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930 (núm. 29), el Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso, 1957 (núm. 105), el Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (núm. 111) y el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182).

De forma general, se han omitido el preámbulo, que recuerda las condiciones en las que se han adoptado un convenio o una recomendación, así como los artículos formales que aparecen al final de todos los convenios y que resultan más

## Introducción

interesantes en lo relativo al procedimiento que respecto al fondo. Estos artículos establecen los procedimientos de ratificación, fijan la fecha en la que el convenio debe entrar en vigor (normalmente 12 meses después de la segunda ratificación y, a continuación, 12 meses tras la fecha de ratificación por parte del Estado concernido), y aquella en la que puede denunciarse (normalmente diez años después de la fecha de entrada en vigor inicial), prevén la presentación a la Oficina Internacional del Trabajo de un informe sobre la aplicación del convenio, definen la relación existente entre el convenio y todo convenio que trate de la revisión y que podría ser adoptado con posterioridad, prevén la aplicación a los territorios no metropolitanos y garantizan la autenticidad de las versiones inglesa y francesa. En cualquier caso, en cuanto constituye un punto importante, por ejemplo, una condición especial para la entrada en vigor del Convenio, el texto se reproduce.

La Constitución de la OIT impone a cada Estado Miembro la obligación de: *a)* someter en un plazo determinado los instrumentos (convenios, recomendaciones y protocolos) adoptados por la Conferencia a las autoridades nacionales competentes para que decidan la actitud que han de asumir, *b)* elaborar un informe para la OIT a intervalos regulares, sobre las medidas tomadas para aplicar los convenios ratificados. Los informes de los gobiernos son evaluados por dos órganos: la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones y una Comisión tripartita de la Conferencia. Los Estados Miembros deben, por otra parte, dar cuenta de las medidas que han tomado o se proponen tomar para aplicar ciertos convenios no ratificados o recomendaciones designadas por el Consejo de Administración. La Constitución, por otra parte, prevé el examen de las reclamaciones dirigidas a la OIT por una organización profesional de empleadores o de trabajadores, relativas a la no aplicación por un Miembro de un convenio en que sea parte, así como al examen de una queja presentada por un Miembro contra otro Miembro, que a su parecer no asegura de manera satisfactoria el cumplimiento de un convenio que ambos han ratificado. El Consejo de Administración puede además seguir el mismo procedimiento de oficio o en virtud de una queja presentada por un delegado de la Conferencia. El examen de las alegaciones relativas a la violación de los derechos sindicales es objeto de un procedimiento especial.

La parte A de este volumen contiene las disposiciones de fondo de los instrumentos internacionales sobre la gente de mar adoptados hasta el momento, incluida la 84.<sup>a</sup> reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, celebrada en octubre de 1996. La parte B contiene las disposiciones de los instrumentos relativos a la pesca, el trabajo portuario y la navegación interior. La parte C consta de las disposiciones de los instrumentos aplicables a todos los trabajadores, incluida la gente de mar, previstas en el Convenio núm. 147.

En el anexo I se encuentra la lista de convenios marítimos y en el anexo II la relativa a las recomendaciones. En el anexo III figura un cuadro que muestra las ratificaciones por los Estados Miembros con fecha 15 de junio de 1999, de los convenios marítimos y otros mencionados en esta obra. Finalmente, el anexo IV consta de las declaraciones relativas a la aplicación de los convenios a los territorios no metropolitanos.

Esta compilación de normas internacionales del trabajo sobre la gente de mar, adoptadas por la Organización Internacional del Trabajo durante más de 75 años de actividad normativa, ha sido realizada con el fin de que las personas, orga-

nismos u organizaciones interesados en la contratación de gente de mar y en sus aspectos sociales puedan acceder fácilmente a la información que necesiten.

Ginebra, julio de 1999

## GENERALIDADES

### **Recomendación sobre los estatutos nacionales de la gente de mar, 1920 (núm. 9)**

\*\*\*

La Conferencia Internacional del Trabajo, considerando que, mediante una codificación clara y sistemática de la legislación nacional de cada país, la gente de mar del mundo entero, tanto si está empleada a bordo de buques de su propio país como en buques extranjeros, podrá conocer mejor sus derechos y sus deberes; y considerando que dicha codificación apresurará y facilitará el establecimiento de un estatuto internacional de la gente de mar, recomienda a cada uno de los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo que proceda a incorporar, en un estatuto de la gente de mar, todas las leyes y reglamentos relativos a la gente de mar considerada como tal.

### **Recomendación sobre el enrolamiento de la gente de mar (buques extranjeros), 1958 (núm. 107)**

\*\*\*

1. Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo debería hacer cuanto esté a su alcance para conseguir que la gente de mar de su territorio no se incorpore ni convenga en incorporarse a buques que enarbolan bandera extranjera, a menos que las condiciones en que hubiera de ser enrolada, consideradas en su conjunto, estén conformes con las previstas en los acuerdos colectivos y las normas sociales aceptadas por las organizaciones reconocidas de armadores y gente de mar de uno de los países marítimos donde dichos acuerdos y normas se observen tradicionalmente.
2. Todo Miembro debería, en particular, garantizar que se adopten debidamente medidas para:

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- a) la repatriación de un marino empleado en un buque matriculado en un país extranjero que quede en tierra en un puerto extranjero por razones ajenas a su voluntad:
  - i) al puerto de enrolamiento;
  - ii) a un puerto de su propio país o del país donde esté su centro habitual de actividad profesional;
  - iii) a otro puerto convenido entre el marino interesado y el capitán o el armador, con la aprobación de la autoridad competente o a reserva de otras garantías apropiadas;
- b) la asistencia médica y la manutención de la gente de mar empleada en un buque matriculado en un país extranjero que sea desembarcada en un puerto extranjero a causa de enfermedad o lesión sufrida al servicio del buque y que no sea imputable a falta intencionada del interesado.

### Recomendación sobre las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar, 1958 (núm. 108)

\*\*\*

Considerando que las condiciones de trabajo influyen substancialmente en la seguridad de la vida en el mar;

Considerando que los problemas en cuestión se han puesto especialmente de relieve por la importancia del tonelaje matriculado en los países que hasta el presente no se consideraban como tradicionalmente marítimos;

Considerando que la Convención sobre la alta mar, adoptada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y abierta a la firma de los Estados con fecha 29 de abril de 1958, contiene un conjunto de normas referentes:

- i) al derecho de todos los Estados de que naveguen buques bajo su bandera;
- ii) a la condición, relacionada con la nacionalidad del buque, de que debe «existir una relación auténtica entre el Estado y el buque; en particular, el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón, en los aspectos administrativo, técnico y social»;
- iii) a la obligación de que todo Estado dictará, para los buques que tengan derecho a enarbolar su bandera, las disposiciones que sean necesarias para garantizar la seguridad en el mar, sobre todo lo que respecta a la tripulación del buque y sus condiciones de trabajo, habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables en materia de trabajo,

Considerando las disposiciones de la Recomendación sobre el enrolamiento de la gente de mar (buques extranjeros), 1958, adoptada por la Conferencia, y

Considerando las disposiciones del Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946;

## Generalidades

La Conferencia recomienda que se adopten las siguientes disposiciones:

El país de matrícula debería reconocer plenamente las obligaciones que se derivan de la misma y ejercer efectivamente su jurisdicción y control para proteger la seguridad y bienestar de la gente de mar que preste servicios a bordo de los buques de su marina mercante, y debería especialmente:

- a) elaborar y adoptar reglamentos a fin de garantizar que todos los buques matriculados en su registro observen las normas de seguridad aceptadas internacionalmente;
- b) adoptar disposiciones para el funcionamiento de un buen servicio de inspección de buques que corresponda al tonelaje inscrito en su registro, de manera que todos los buques en él matriculados sean inspeccionados regularmente para dar efecto a los reglamentos que se dicten de acuerdo con el apartado a);
- c) establecer tanto en su territorio como en el extranjero los organismos necesarios que se encarguen, bajo control gubernamental, de vigilar la contratación y licenciamiento de la gente de mar;
- d) 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;
- e) asegurar, mediante reglamentaciones o legislación, si no existieran ya disposiciones al respecto, la libertad sindical de la gente de mar a bordo de sus buques;
- f) tomar las medidas del caso, mediante reglamentación o legislación, para asegurar la repatriación de la gente de mar que se embarque a bordo de sus buques, conforme a las prácticas observadas en los países tradicionalmente marítimos;
- g) velar por que se tomen las medidas pertinentes para el examen de los candidatos a certificados de capacidad y para la expedición de tales certificados.

### **Recomendación sobre el empleo de la gente de mar (evolución técnica), 1970 (núm. 139)**

#### I. PLANIFICACIÓN DE LA MANO DE OBRA

1. Todo Miembro que tenga industria marítima debería garantizar el establecimiento de planes nacionales de mano de obra para dicha industria como parte de su política nacional de empleo.

2. Al preparar dichos planes se deberían tener en cuenta:

- a) las conclusiones de los estudios periódicos sobre el volumen de la mano de obra marítima, la naturaleza y amplitud del empleo, la distribución de la fuerza de trabajo por características como edad y categoría profesional y las probables tendencias futuras en tales materias;
- b) los estudios acerca de las tendencias que siga la evolución de las nuevas técnicas en la industria marítima nacional y extranjera en relación, entre otras cosas, con los cambios estructurales que puedan ocurrir en dicha industria en forma de:

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- i) cambios en los métodos de explotación de los buques, desde los puntos de vista técnico y de organización;
- ii) modificaciones en la dotación y en el contenido de las tareas en las diferentes categorías de buques;
- c) las previsiones establecidas a la luz de dichos estudios acerca de las necesidades probables para distintas fechas posteriores y para diversos grados y categorías de gente de mar.

3. Estos planes de mano de obra deberían concebirse de modo que los armadores, la gente de mar y la colectividad entera obtengan los mayores beneficios posibles del progreso técnico, y que quede protegida contra la penuria la gente de mar en cuyo empleo repercute dicho progreso.

4. 1) Cuando no formulen ellos mismos los planes de mano de obra, los representantes de las organizaciones de armadores y de gente de mar deberían ser consultados para su formulación y adaptaciones posteriores, y se debería recabar la colaboración y la participación de dichas organizaciones para la aplicación práctica de tales planes.

2) Los armadores y la gente de mar, y sus diversas organizaciones, deberían consultarse regularmente acerca de los problemas de empleo relacionados con la evolución técnica.

## II. CONTRATACIÓN Y COLOCACIÓN

5. Para la contratación de gente de mar con destino a la industria marítima se deberían tener en cuenta los planes existentes de mano de obra y sus previsiones.

6. 1) La movilidad de la mano de obra marítima debería facilitarse mediante un eficaz servicio del empleo.

2) Cuando la colocación de la gente de mar incumba a oficinas especializadas de empleo y también corresponda a éstas encontrar empleos en tierra, se debería facilitar la colocación en dichos empleos mediante una estrecha colaboración entre las citadas oficinas y el servicio público general del empleo.

7. 1) Teniendo en cuenta la disminución natural del personal, los encargados de las cuestiones del empleo deberían tomar medidas eficaces para evitar o limitar al mínimo posible los efectos de cualquier reducción apreciable en el número de la gente de mar empleada, ofreciendo, por ejemplo, oportunidades de empleo en una variedad de buques tan amplia como sea razonable y factible y, cuando corresponda, oportunidades de readaptación profesional.

2) La selección de la gente de mar que haya de ser afectada por medidas de reducción de la mano de obra debería efectuarse de acuerdo con criterios aceptados por ambas partes y según modalidades que correspondan a las condiciones especiales de la industria marítima.

8. Para orientar a la gente de mar y a los futuros marinos se deberían poner a su disposición informaciones al día sobre la naturaleza de la evolución técnica a bordo.

## Generalidades

### III. FORMACIÓN PROFESIONAL Y READAPTACIÓN

9. Cuando la evolución técnica exija estudios sobre la necesidad de formar a la gente de mar y de prestarle ayuda para adaptarse a dicha evolución, debería tenerse en cuenta lo dispuesto por la Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970.

10. Cuando la modificación de las funciones y de las calificaciones exigida por la evolución técnica pueda afectar a la gente de mar, se debería revisar la formación básica de los interesados, incluido el personal con certificado, para atender a tales modificaciones y garantizar que la gente de mar posea la adecuada formación para ejercer las funciones que se le asignen.

11. Cuando la naturaleza de la evolución técnica lo exija, deberían considerarse las posibilidades de readaptación profesional de la gente de mar, a fin de que ésta pueda aprovechar totalmente las oportunidades que le brinda dicha evolución.

12. Deberían realizarse consultas con las organizaciones de armadores y las de gente de mar, y de éstas entre sí, cuando la evolución técnica pueda acarrear cambios en las escalas de dotación o en las calificaciones exigidas, o modificaciones importantes en las obligaciones y funciones de las diversas categorías de la gente de mar.

13. Los cambios que se efectúen en las obligaciones y funciones de las diversas categorías de gente de mar deberían explicarse claramente a los interesados con suficiente anticipación.

### IV. REGULARIDAD DEL EMPLEO Y DE LOS INGRESOS

14. 1) Debería considerarse la posibilidad de crear planes encaminados a garantizar empleos e ingresos regulares a la gente de mar y a asegurar personal calificado para la dotación de los buques.

2) Dichos planes podrían comprender, por ejemplo, contratos de empleo con una compañía o con la industria marítima para la gente de mar con calificaciones apropiadas.

15. Deberían examinarse igualmente las medidas necesarias para que, en virtud del régimen nacional de seguridad social o por otro medio, la gente de mar reciba ciertas prestaciones durante los períodos de desempleo.

16. 1) Deberían realizarse esfuerzos para atender a las necesidades de la gente de mar, particularmente la de edad avanzada, que tenga dificultades especiales para adaptarse a la evolución técnica.

2) Entre las medidas posibles se deberían considerar:

- a) la readaptación profesional de los interesados por acción del gobierno o mediante otros sistemas existentes, para proporcionarles empleo en otras industrias, y
- b) el establecimiento de prestaciones suficientes, en el ámbito de los regímenes de seguridad social o de cualquier otro sistema, a favor de quienes se vean obligados a abandonar la industria marítima a edad más temprana de la normal.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### V. COOPERACIÓN INTERNACIONAL

17. A fin de evitar penurias a la gente de mar empleada en buques extranjeros, cuya situación pueda verse afectada a causa de la evolución de las técnicas de a bordo, los gobiernos y las organizaciones interesadas de armadores y de gente de mar deberían consultarse oportunamente y colaborar con miras a:

- a) ajustar gradualmente el número de dicha gente de mar a la evolución de las necesidades en los países extranjeros en cuyos buques esté empleada, y
- b) limitar al mínimo los efectos de la reducción de mano de obra sobrante, mediante la aplicación conjunta de las disposiciones pertinentes de la presente Recomendación.

### Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145)<sup>1</sup>

\*\*\*

#### Artículo 1

1. El presente Convenio se aplicará a las personas que se dedican a trabajar como gente de mar de manera regular y que obtienen de ese trabajo la mayor parte de sus ingresos anuales.

2. A los efectos del presente Convenio, la expresión «gente de mar» designa a las personas que la legislación o la práctica nacionales o los contratos colectivos definen como tales y que estén empleadas habitualmente como miembros de la tripulación a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima que no sea:

- a) un buque de guerra;
- b) un barco dedicado a la pesca o a operaciones directamente relacionadas con esta actividad o a la caza de la ballena u operaciones similares.

3. La legislación nacional determinará cuándo los buques han de considerarse «dedicados a la navegación marítima» a los efectos del presente Convenio.

4. Se deberá consultar a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores en cuanto a la elaboración y revisión de las definiciones a que se refieren los párrafos 2 y 3 o recabar su concurso en alguna otra forma.

#### Artículo 2

1. En cada Estado Miembro que cuente con una industria marítima, la política nacional deberá estimular a todos los sectores interesados a que, en la medida de lo posible, se asegure el empleo continuo o regular de la gente de mar calificada y, al hacerlo, se proporcione a los armadores una mano de obra estable y competente.

2. Deberán desplegarse todos los esfuerzos para asegurar a la gente de mar, sea períodos mínimos de empleo, sea ingresos mínimos o subsidios en efectivo, cuya amplitud e índole dependerán de la situación económica y social del país de que se trate.

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 3 de mayo de 1979.

## Generalidades

### *Artículo 3*

Entre los medios para lograr los objetivos señalados en el artículo 2 del presente Convenio podrían figurar los siguientes:

- a) contratos o acuerdos que prevean el empleo continuo o regular al servicio de una empresa naviera o de una asociación de armadores;
- b) disposiciones por las que se regularice el empleo mediante el establecimiento y mantenimiento de registros o listas por categorías de gente de mar calificada.

### *Artículo 4*

1. Cuando la continuidad del empleo de la gente de mar sea únicamente garantizada mediante el establecimiento y mantenimiento de registros o listas, dichos registros o listas deberán comprender todas las categorías profesionales de gente de mar, en la forma que determinen la legislación o práctica nacionales o los contratos colectivos.

2. La gente de mar inscrita en estos registros o listas deberá tener prioridad para el enrolamiento.

3. La gente de mar inscrita en estos registros o listas deberá mantenerse disponible para el trabajo en la forma que determinen la legislación o práctica nacionales o los contratos colectivos.

### *Artículo 5*

1. En la medida en que lo permita la legislación nacional, el número de trabajadores inscritos en tales registros o listas deberá ser revisado periódicamente, a fin de mantenerlo a un nivel que responda a las necesidades de la industria marítima.

2. Cuando sea necesario reducir el número de los trabajadores inscritos en uno de tales registros o listas, deberán adoptarse las medidas del caso para impedir o atenuar los efectos perjudiciales consecuentes para la gente de mar, teniendo en cuenta la situación económica y social del país de que se trate.

### *Artículo 6*

Todo Estado Miembro deberá asegurarse de que la gente de mar está cubierta por disposiciones apropiadas en materia de seguridad, higiene, bienestar y formación profesional.

### *Artículo 7*

Las disposiciones de este Convenio deberán ser aplicadas por la legislación nacional, salvo en la medida en que se apliquen por contratos colectivos, laudos arbitrales o por cualquier otro medio conforme con la práctica nacional.

\*\*\*

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### Recomendación sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 154)

\*\*\*

1. 1) A reserva de lo dispuesto en el párrafo 11, la presente Recomendación se aplica a las personas que se dedican a trabajar como gente de mar de manera regular y que obtienen de ese trabajo la mayor parte de sus ingresos anuales.

2) A los efectos de la presente Recomendación, la expresión «gente de mar» designa a las personas que la legislación o la práctica nacionales o los contratos colectivos definen como tales y que están empleadas habitualmente como miembros de la tripulación a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima que no sea:

- a) un buque de guerra;
- b) un barco dedicado a la pesca o a operaciones directamente relacionadas con esta actividad, o a la caza de la ballena u operaciones similares.

3) La legislación nacional determinará cuándo los buques se considerarán «dedicados a la navegación marítima», a los efectos de la presente Recomendación.

4) Se debería consultar a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores en cuanto a la elaboración y revisión de las definiciones a que se refieren los subpárrafos 2) y 3) de este párrafo o recabar su concurso en alguna otra forma.

2. En lo posible, debería asegurarse un empleo continuo o regular a toda la gente de mar calificada.

3. 1) Salvo en los casos de empleo continuo o regular al servicio de un armador, deberían establecerse, mediante acuerdo, sistemas de asignación de puestos de trabajo que reduzcan a un mínimo la necesidad de acudir personalmente a las convocatorias para reclutar o para asignar puestos de trabajo, así como el tiempo dedicado a esos fines.

2) Siempre que sea viable, estos sistemas deberían preservar el derecho del marino a elegir el barco en que quiere emplearse, así como el derecho del armador a elegir el marino a quien va a contratar.

4. En las conclusiones que se establezcan en la legislación nacional o en los contratos colectivos, debería permitirse en caso necesario el traslado de la gente de mar empleada regularmente por un empleador a un empleo temporal con otro empleador.

5. 1) En los casos en que no sea posible el empleo continuo o regular de la gente de mar, deberían proporcionarse garantías de empleo o de ingresos, o ambas cosas a la vez; la índole y la amplitud de tales garantías dependerán de la situación económica y social del país de que se trate.

2) Entre estas garantías podrían incluirse las siguientes:

- a) empleo durante un número convenido de meses o de semanas por año o un ingreso correspondiente;
- b) prestaciones de desempleo, cuando no haya trabajo.

## Generalidades

6. 1) Cuando las medidas para asegurar un empleo regular a la gente de mar prevean el establecimiento y mantenimiento de registros o listas de gente de mar calificada, deberían establecerse criterios para determinar la gente de mar que haya de incluirse en dichos registros o listas.

2) Entre estos criterios podrían incluirse los siguientes:

- a) residencia en el país interesado;
- b) edad y estado de salud;
- c) competencia y calificaciones;
- d) servicio prestado en el mar.

7. Al proceder a la revisión de los efectivos de estos registros o listas, las partes interesadas deberían tomar en cuenta todos los factores pertinentes, incluidos los factores a largo plazo, como la modernización de la industria marítima y los cambios en las corrientes comerciales.

8. Si fuera inevitable reducir el número total de inscritos en uno de tales registros o listas, deberían hacerse todos los esfuerzos necesarios para ayudar a la gente de mar a conseguir un empleo en otra actividad, poniéndose a su disposición medios de readaptación profesional, conforme a la parte III de la Recomendación sobre el empleo de la gente de mar (evolución técnica), 1970, así como la asistencia de los servicios públicos del empleo.

9. 1) En lo posible, toda reducción del volumen de inscritos en estos registros o listas que resulte necesaria debería efectuarse gradualmente y sin recurrir a la terminación de la relación de trabajo. A este respecto, podría ser útil aplicar a la industria marítima la experiencia relativa a las técnicas de planificación del personal en la empresa y en la industria.

2) Al determinar el alcance de la reducción, deberían tomarse en cuenta, entre otros factores:

- a) la disminución natural de los efectivos;
- b) la suspensión de la contratación;
- c) la exclusión de aquellos que no obtengan sus principales medios de vida de una actividad marítima;
- d) la reducción de la edad de la jubilación o la ayuda con miras a la jubilación voluntaria, mediante la concesión de pensiones, suplementos a las pensiones del Estado o pago de sumas globales.

10. La terminación de la relación de trabajo sólo debería considerarse después de haberse tenido debidamente en cuenta los medios mencionados en el subpárrafo 2) del párrafo 9 y a reserva de las garantías de empleo que pudieren haber sido acordadas. Dentro de lo posible, la terminación de la relación de trabajo debería hacerse según criterios convenidos y con sujeción a un preaviso adecuado y al pago de asignaciones como las siguientes:

- a) un seguro de desempleo u otras formas de seguridad social;
- b) una asignación por terminación de la relación de trabajo u otro tipo de prestación por este motivo;
- c) una combinación de prestaciones según lo que la legislación nacional o los contratos colectivos prevean.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

11. Las disposiciones apropiadas de la presente Recomendación deberían aplicarse, en la medida de lo posible, a las personas que trabajan como gente de mar con carácter temporal, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales y los contratos colectivos.

### Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)<sup>1</sup>

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo [...] Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a los navíos en que prevalecen condiciones inferiores a las normas mínimas, especialmente los registrados bajo banderas de conveniencia [...] adopta el presente Convenio [...]

#### *Artículo 1*

1. A reserva de las disposiciones contrarias que figuran en este artículo, el presente Convenio 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.

2. La legislación nacional determinará cuándo los buques se considerarán dedicados a la navegación marítima a los efectos del presente Convenio.

3. El presente Convenio se aplica a los remolcadores de alta mar.

4. El presente Convenio no se aplica a:

- a) los buques propulsados principalmente por velas, tengan o no motores auxiliares;
- b) los barcos dedicados a la pesca, comprendida la pesca de la ballena u operaciones similares;
- c) los buques pequeños ni a los buques tales como plataformas taladradoras y de extracción de petróleo cuando no se usan en la navegación; la decisión relativa a qué buques son amparados por esta disposición será establecida por la autoridad competente de cada país, en consulta con las organizaciones más representativas de armadores y de gente de mar.

5. Ninguna disposición del presente Convenio será considerada como una extensión del campo de aplicación de los convenios enumerados en el anexo al presente Convenio o de las disposiciones contenidas en ellos.

#### *Artículo 2*

Todo Miembro que ratifique el presente Convenio se compromete:

- a) 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

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 28 de noviembre de 1981.

## Generalidades

- los tribunales competentes mediante decisiones igualmente obligatorias para los armadores y la gente de mar, y a verificar que las disposiciones de dicha legislación son en substancia equivalentes a los convenios o a los artículos de los mismos enumerados en el anexo de este Convenio, en la medida en que el Estado Miembro no esté obligado por otro concepto a dar efecto a estos convenios;
- b) a ejercer una jurisdicción o control efectivos sobre los buques matriculados en su territorio respecto de:
- i) normas de seguridad, incluidas normas en materia de capacidad de la tripulación, horas de trabajo a bordo y dotación prescritas por la legislación nacional;
  - ii) la aplicación del régimen de seguridad social prescrito por la legislación nacional;
  - iii) las condiciones de empleo y de vida a bordo prescritas por la legislación nacional o determinadas por los tribunales competentes mediante decisiones igualmente obligatorias para los armadores y la gente de mar;
- c) a comprobar que existen medidas de control efectivo de aquellas otras condiciones de empleo y de vida a bordo sobre las cuales no tiene una jurisdicción efectiva, según procedimientos establecidos por acuerdo entre los armadores o sus organizaciones y las organizaciones de gente de mar, constituidas de conformidad con las disposiciones esenciales del Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948, y del Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949;
- d) a asegurar:
- i) que existan procedimientos adecuados — subordinados a la supervisión general de la autoridad competente, previa consulta tripartita entre esta autoridad y las organizaciones representativas de armadores y de la gente de mar en los casos apropiados — para el enrolamiento de la gente de mar en los buques matriculados en su territorio y para el examen de las quejas que se presenten a este respecto;
  - ii) que existan procedimientos adecuados — subordinados a la supervisión general de la autoridad competente, previa consulta tripartita en los casos apropiados entre esta autoridad y las organizaciones representativas de armadores y de la gente de mar — para el examen de toda queja relativa al enrolamiento, y en lo posible formulada en el momento del mismo, en su territorio, de gente de mar de su propia nacionalidad en buques matriculados en un país extranjero y para que tales quejas, así como toda queja relativa al enrolamiento, y en lo posible formulada en el momento del mismo, en su territorio, de gente de mar extranjera en buques matriculados en un país extranjero, sean transmitidas rápidamente por la autoridad competente a la autoridad competente del país en el que está matriculado el buque, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo;
- e) a asegurar que la gente de mar enrolada en buques matriculados en su territorio posee la calificación o la formación adecuada para realizar las tareas para las que ha sido contratada, teniendo debidamente en cuenta lo dispues-

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- to en la Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970;
- f) a verificar mediante inspección u otras medidas apropiadas que los buques matriculados en su territorio cumplen con los convenios internacionales del trabajo en vigor que haya ratificado, con la legislación prevista en el apartado a) del presente artículo y, según sea apropiado con arreglo a la legislación nacional, con los contratos colectivos;
  - g) a llevar a cabo una encuesta oficial en cada caso de accidente grave en el que se vean implicados buques matriculados en su territorio, particularmente cuando haya habido heridos o pérdida de vidas humanas; el informe final de dicha encuesta debería normalmente hacerse público.

### *Artículo 3*

Todo Miembro que ratifique el presente Convenio informará a sus nacionales, en la medida en que resulte posible, sobre los problemas que puedan derivarse del enrolamiento en un buque registrado en un Estado que no lo haya ratificado, mientras no se adquiera la convicción de que se aplican normas equivalentes a las fijadas en el presente Convenio. Las medidas adoptadas con este fin por el Estado que lo haya ratificado no deberán estar en contradicción con el principio de libre circulación de trabajadores, estipulado por los tratados de los que ambos Estados puedan ser partes.

### *Artículo 4*

1. Si un Estado Miembro que ha ratificado el presente Convenio, al encontrarse en uno de sus puertos un buque que en él hace escala en el curso normal de su actividad o por razones inherentes a su utilización, recibe una queja o tiene pruebas de que en dicho buque no se observan las normas de este Convenio, podrá, una vez que éste haya entrado en vigor, enviar un informe al gobierno del país en el cual el buque 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.

2. Al tomar tales medidas, el Miembro deberá informar inmediatamente al más próximo representante marítimo, consular o diplomático del Estado de la bandera, y solicitará la presencia de dicho representante si es posible; en ningún caso deberá detener o demorar el navío sin motivo.

3. A los efectos de este artículo se entiende por «queja» la información presentada por un miembro de la tripulación, una organización profesional, una asociación, un sindicato o en general cualquier persona que tenga un interés en la seguridad del buque, incluido lo relativo a riesgos de la seguridad o salud de la tripulación.

### *Artículo 5*

1. El presente Convenio está abierto a la ratificación de los Estados Miembros que se hayan adherido a los instrumentos internacionales citados a continuación o, en el caso de los que figuran en el apartado c), hayan puesto en aplicación sus disposiciones:

## Generalidades

- a) la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, con las enmiendas que estén o entren en vigor, o la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, o cualquier otro instrumento que revise esas dos Convenciones;
  - b) el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o cualquier instrumento que lo revise, y
  - c) el Reglamento sobre prevención de los abordajes, 1960, o el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar, 1972, o cualquier instrumento que revise esos instrumentos internacionales.
2. El presente Convenio está además abierto a la ratificación de cualquier Miembro que se comprometa al ratificarlo a cumplir con las condiciones a que el párrafo 1 subordina la ratificación y que no se cumplen aún.
3. Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### Artículo 6

1. El presente Convenio obligará únicamente a aquellos Estados Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.
2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos diez Estados Miembros que posean en conjunto veinticinco por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial.
3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

\*\*\*

### Anexo

- 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), o  
Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56), o  
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);

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53) (artículos 3 y 4)<sup>1</sup>;
- 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);
- Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98).

### Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el ocho de octubre de mil novecientos noventa y seis, en su octogésima cuarta reunión;

Tomando nota de las disposiciones del artículo 2 del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (en adelante «el Convenio principal»), según el cual:

«Todo Miembro que ratifique el presente Convenio se compromete:

- a) 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,

y a 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 Convenio, en la medida en que el Estado Miembro no esté obligado por otro concepto a dar efecto a estos convenios»;

Tomando nota también de las disposiciones del párrafo 1 del artículo 4 del Convenio principal, según el cual:

«Si un Estado Miembro que ha ratificado el presente Convenio, al encontrarse en uno de sus puertos un buque que en él hace escala en el curso normal de su actividad o por razones inherentes a su utilización,

---

<sup>1</sup> Cuando el respeto estricto de las normas pertinentes que figuran en el Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936, planteara problemas susceptibles de acarrear perjuicios a los sistemas y a los procedimientos establecidos por un Estado para la concesión de certificados de capacidad, se aplicará el principio de equivalencia substancial, a fin de evitar el conflicto con las medidas tomadas por ese Estado en materia de certificados.

## Generalidades

recibe una queja o tiene pruebas de que en dicho buque no se observan las normas de este Convenio, podrá, una vez que éste haya entrado en vigor, enviar un informe al gobierno del país en el cual el buque 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»;

Recordando el Convenio relativo a la discriminación en materia de empleo y ocupación, 1958, cuyo artículo 1, apartado 1, establece:

«A los efectos de este Convenio, el término «discriminación» comprende:

- a) cualquier distinción, exclusión o preferencia basada en motivos de raza, color, sexo, religión, opinión política, ascendencia nacional u origen social que tenga por efecto anular o alterar la igualdad de oportunidades o de trato en el empleo y la ocupación;
- b) cualquier otra distinción, exclusión o preferencia que tenga por efecto anular o alterar la igualdad de oportunidades o de trato en el empleo u ocupación que podrá ser especificada por el Miembro interesado previa consulta con las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores, cuando dichas organizaciones existan, y con otros organismos apropiados»;

Recordando la entrada en vigor, el 16 de noviembre de 1994, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982;

Recordando el Convenio internacional sobre las normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su versión enmendada de 1995, de la Organización Marítima Internacional;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la revisión parcial del Convenio principal, cuestión que constituye el cuarto punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un protocolo relativo al Convenio principal,

adopta, con fecha veintidós de octubre de mil novecientos noventa y seis, el siguiente Protocolo, que podrá ser citado como el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976:

### *Artículo 1*

1. Todo Miembro que ratifique el presente Protocolo ampliará la lista de Convenios que se recoge en el anexo del Convenio principal, de modo que incluya los convenios enumerados en la parte A del anexo complementario y aquellos Convenios que acepte de los enumerados en la parte B de ese anexo, si acepta alguno, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 del presente Protocolo.

2. En cuanto al Convenio de la parte A del anexo complementario que todavía no ha entrado en vigor, esta ampliación no tendrá efecto hasta que tal Convenio entre en vigor.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 2*

Un Miembro puede ratificar el presente Protocolo al mismo tiempo que ratifica el Convenio principal, o en cualquier momento después de la ratificación de este último, comunicando su ratificación formal del Protocolo al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, para su registro.

### *Artículo 3*

1. Todo Miembro que ratifique el presente Protocolo deberá, en su caso, especificar en una declaración adjunta al instrumento de ratificación, qué Convenio o Convenios enumerados en la parte B del anexo complementario acepta, si acepta alguno.

2. Un Miembro que no haya aceptado todos los Convenios enumerados en la parte B del anexo complementario podrá especificar, mediante una declaración ulterior que comunicará al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, a cuál otro convenio o convenios enumerados en ese anexo hace extensiva su aceptación.

### *Artículo 4*

1. A los efectos del artículo 1, párrafo 1, y del artículo 3 del presente Protocolo, la autoridad competente consultará previamente a las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar.

2. La autoridad competente deberá poner a disposición de las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, desde que sea factible, las informaciones relativas a las ratificaciones, declaraciones y denuncias notificadas por el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo conforme a las disposiciones del artículo 8, párrafo 1, de este Protocolo.

### *Artículo 5*

A efectos del presente Protocolo, cuando un Miembro acepte el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987, se considerará que este último reemplaza el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926.

### *Artículo 6*

1. Este Protocolo obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

2. El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos cinco Estados Miembros, tres de los cuales deberán tener cada uno una flota mercante de por lo menos un millón de g.t.

3. Desde dicho momento, este Protocolo entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

### *Artículo 7*

Todo Miembro que haya ratificado este Protocolo podrá denunciarlo en todo momento en que el Convenio principal esté abierto a la denuncia de conformidad

## Generalidades

con su artículo 7, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia de este Protocolo no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

### Anexo complementario

#### Parte A

Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133), y

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

#### Parte B

Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108);

Convenio sobre los representantes de los trabajadores, 1971 (núm. 135);

Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164), y

Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166).

### Recomendación sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976 (núm. 155)

\*\*\*

1. 1) A reserva de las disposiciones contrarias que figuran en este párrafo, la presente Recomendación 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.

2) La legislación nacional debería determinar cuándo los buques han de considerarse dedicados a la navegación marítima a los efectos de la presente Recomendación.

3) La presente Recomendación se aplica a los remolcadores de alta mar.

4) La presente Recomendación no se aplica a:

- a) los buques propulsados principalmente por velas, tengan o no motores auxiliares;
- b) los barcos dedicados a la pesca, comprendida la pesca de la ballena u operaciones similares;
- c) los buques pequeños ni a los buques tales como plataformas taladradoras y de extracción de petróleo cuando no se usan en la navegación; la decisión relativa a qué buques han de ser amparados por esta disposición debería ser establecida por la autoridad competente de cada país, en consulta con las organizaciones más representativas de armadores y de gente de mar.

5) Ninguna disposición de la presente Recomendación debería considerarse como una extensión del campo de aplicación de los instrumentos enumerados en el anexo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976, o en el anexo a la presente Recomendación.

2. Los Miembros deberían:

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- a) asegurar que las disposiciones de la legislación prevista en el artículo 2, apartado a), del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976, y
- b) cerciorarse de que las disposiciones de los contratos colectivos que regulan las condiciones de empleo y de vida a bordo son al menos equivalentes a los convenios, o a los artículos de los mismos, enumerados en el anexo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976.

3. Además, deberían tomarse medidas, en caso necesario por etapas, para que dicha legislación o, cuando corresponda, dichos contratos colectivos contengan disposiciones al menos equivalentes a las disposiciones de los instrumentos enumerados en el anexo a la presente Recomendación.

4. 1) Si la revisión del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976, resultara necesaria a la luz de los cambios en las condiciones de explotación y las necesidades de la marina mercante, y en tanto se adoptan medidas con tal fin, debería reconocerse en la aplicación del Convenio, previa consulta con las organizaciones más representativas de los armadores y de la gente de mar, toda revisión de cada uno de los convenios enumerados en su anexo que haya entrado en vigor.

2) Al aplicar la presente Recomendación debería reconocerse, previa consulta con las organizaciones más representativas de los armadores y de la gente de mar, toda revisión que haya entrado en vigor de cada uno de los convenios enumerados en su anexo y toda revisión que se haya adoptado de los otros instrumentos enumerados en su anexo.

### Anexo

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);  
Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970 (núm. 137);  
Documento guía (OCMI/OIT), 1975.

### Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108)<sup>1</sup>

\*\*\*

#### Artículo 1

1. El presente Convenio se aplica a todo marino empleado con cualquier

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 19 de febrero de 1961.

## Generalidades

cargo a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en un territorio para el que se halle en vigor el presente Convenio y dedicado habitualmente a la navegación marítima.

2. En caso de que surgieran dudas sobre si alguna categoría de personas debe o no considerarse como gente de mar a los efectos del presente Convenio, la cuestión se resolverá por la autoridad competente de cada país previa consulta a las organizaciones de armadores y gente de mar interesadas.

### *Artículo 2*

1. Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio deberá, a petición de los interesados, otorgar a sus nacionales que ejerzan la profesión de marino un «documento de identidad de la gente de mar» conforme a las disposiciones del artículo 4 de este Convenio. Sin embargo, en caso de que no sea posible otorgar tal documento a ciertos grupos especiales de gente de mar, el Miembro podrá otorgar en su lugar un pasaporte que indique que su titular es marino; este pasaporte surtirá los mismos efectos que el documento de identidad de la gente de mar a los fines del presente Convenio.

2. Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio podrá, a petición de los interesados, otorgar el documento de identidad de la gente de mar a otros marinos empleados a bordo de un barco matriculado en su territorio o registrados en una agencia de colocación situada en su territorio.

### *Artículo 3*

El documento de identidad de la gente de mar deberá estar en todo momento en poder de su titular.

### *Artículo 4*

1. El documento de identidad de la gente de mar será de formato sencillo, estará confeccionado con una materia resistente y presentado en tal forma que cualquier modificación sea fácilmente reconocible.

2. El documento de identidad de la gente de mar contendrá el nombre y el título de la autoridad que lo otorgue, la fecha y lugar de otorgamiento y una declaración de que constituye un documento de identidad de la gente de mar a los efectos del presente Convenio.

3. El documento de identidad de la gente de mar contendrá los datos siguientes relativos al titular:

- a) nombre completo (nombres y apellidos);
- b) fecha y lugar de nacimiento;
- c) nacionalidad;
- d) características físicas;
- e) una fotografía; y
- f) la firma, o la impresión del pulgar cuando el titular no sepa firmar.

4. Cuando un Miembro extienda a un marino extranjero un documento de identidad de la gente de mar no será necesario que figure en el mismo ninguna

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

declaración relativa a la nacionalidad, y tampoco será prueba concluyente de la nacionalidad la declaración que figure a ese respecto.

5. Cualquier limitación en cuanto al período de validez de un documento de identidad de la gente de mar deberá indicarse claramente en el mismo.

6. A reserva de las disposiciones de los párrafos anteriores, el Miembro que otorgue el documento de identidad de la gente de mar determinará la forma y contenido precisos del documento, previa consulta a las organizaciones de armadores y de marinos interesadas.

7. La legislación nacional podrá prescribir la inscripción de otras indicaciones en el documento de identidad de la gente de mar.

### *Artículo 5*

1. Cualquier marino portador de un documento de identidad de la gente de mar válido y otorgado por la autoridad competente de un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio será readmitido en dicho territorio.

2. El interesado deberá asimismo ser readmitido en el territorio en cuestión durante un período de por lo menos un año a partir de la fecha, si la hubiera, en que expire la validez del documento de identidad de la gente de mar de que sea titular.

### *Artículo 6*

1. Todo Miembro permitirá la entrada en un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio a cualquier marino portador de un documento de identidad de la gente de mar válido, cuando la entrada tenga por fin una licencia temporal en tierra por el tiempo que dure la escala del buque.

2. Cuando el documento de identidad de la gente de mar contenga espacios en blanco para las anotaciones pertinentes, todo Miembro permitirá, además, la entrada en un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio de cualquier marino portador de un documento de identidad de la gente de mar válido, cuando la entrada tenga por fin:

- a) el embarco en su buque o el reembarco en otro buque;
- b) el tránsito para embarcarse en su buque en otro país o para su repatriación;
- c) cualquier otro fin aprobado por las autoridades del Miembro interesado.

3. Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio podrá exigir pruebas, incluso instrumentales, al marino, al armador o su agente, o al cónsul interesado, acerca de las intenciones del marino y de su capacidad para ponerlas en práctica, antes de permitirle la entrada en su territorio para uno de los fines especificados en el párrafo anterior. El Miembro podrá, además, limitar la estancia del marino a un período que sea razonable teniendo en cuenta su fin.

4. Ninguna de las disposiciones de este artículo será interpretada como una restricción al derecho de un Miembro a impedir a cualquier marino la entrada en su territorio o la permanencia en él.

\*\*\*

## FORMACION E INGRESO EN EL EMPLEO

### Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9)<sup>1</sup>

\* \* \*

#### *Artículo 1*

A los efectos del presente Convenio, la expresión «gente de mar» comprende de todas las personas empleadas como tripulantes a bordo de buques dedicados a la navegación marítima, excepción hecha de los oficiales.

#### *Artículo 2*

1. La colocación de la gente de mar no podrá ser objeto de un comercio ejercido con fines lucrativos por una persona, sociedad o empresa. Ninguna operación de colocación en un buque podrá dar lugar a que la gente de mar pague una remuneración cualquiera, directa o indirectamente, a una persona, sociedad o empresa.

2. En cada país, la ley establecerá sanciones penales para cualquier infracción de las disposiciones del presente artículo.

#### *Artículo 3*

1. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 2, a toda persona, sociedad o empresa que ejerza actualmente, con fines lucrativos, el comercio de la colocación se le podrá permitir temporalmente, con autorización del gobierno, que continúe dicho comercio, a condición de que sus operaciones se sometan al control del gobierno, de suerte que queden protegidos los derechos de todas las partes interesadas.

2. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio se obliga a tomar todas las medidas necesarias para abolir lo más rápidamente posible el comercio de la colocación de la gente de mar ejercido con fines lucrativos.

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 23 de noviembre de 1921.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 4*

1. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio deberá velar por la organización y sostenimiento de un sistema eficaz y adecuado de agencias gratuitas de colocación para la gente de mar. Dicho sistema podrá organizarse y sostenerse:

- a) por asociaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, que funcionen conjuntamente bajo el control de una autoridad central; o
- b) a falta de una acción combinada de esta naturaleza, por el Estado mismo.

2. Las operaciones de estas agencias de colocación se dirigirán por personas que tengan experiencia marítima práctica.

3. Cuando coexistan agencias de colocación de tipos diversos, deberán tomarse medidas para coordinar su acción sobre una base nacional.

### *Artículo 5*

Se constituirán comisiones compuestas de un número igual de representantes de los armadores y de la gente de mar, que serán consultadas en todo lo que respecta al funcionamiento de dichas agencias. Corresponderá al gobierno de cada país determinar las facultades de dichas comisiones en lo que concierne especialmente a la elección de un presidente que no sea miembro de la comisión, a su sujeción al control del Estado y a la ayuda que dichas comisiones recibirán de personas que se interesen por el bienestar de la gente de mar.

### *Artículo 6*

Durante las operaciones de colocación, la gente de mar deberá conservar el derecho de elegir su buque, y el armador el de escoger su tripulación.

### *Artículo 7*

El contrato de enrolamiento de la gente de mar deberá contener cuantas garantías sean necesarias para proteger a todas las partes interesadas, y deberá darse a la gente de mar toda clase de facilidades para examinar dicho contrato antes y después de firmarlo.

### *Artículo 8*

Todo Miembro que ratifique el presente Convenio tomará medidas, recurriendo a las oficinas públicas, si fuera necesario, para que las facilidades relativas a la colocación de la gente de mar, previstas en el presente Convenio, se pongan a disposición de la gente de mar de todos los países que ratifiquen el presente Convenio, a reserva de que las condiciones de trabajo sean aproximadamente las mismas.

### *Artículo 9*

Corresponderá a cada país decidir si ha de adoptar o no disposiciones análogas a las del presente Convenio en lo que concierne a los oficiales de puente y a los oficiales de máquinas.

## Formación e ingreso en empleo

\* \* \*

### *Artículo 13*

Tan pronto como las ratificaciones de dos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo hayan sido registradas en la Oficina Internacional del Trabajo, el Director General de la Oficina notificará el hecho a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo.

### *Artículo 14*

Este Convenio entrará en vigor en la fecha en que el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo haya efectuado dicha notificación, y sólo obligará a los Miembros que hayan registrado su ratificación en la Oficina Internacional del Trabajo. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cualquier otro Miembro, en la fecha en que haya sido registrada su ratificación en la Oficina Internacional del Trabajo.

\* \* \*

### *Artículo 16*

Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de cinco años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado en la Oficina Internacional del Trabajo.

\* \* \*

## **Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179)**

\* \* \*

### *Artículo 1*

1. A efectos del presente Convenio:
- a) la expresión «autoridad competente» designa al ministro, funcionario designado, departamento gubernamental u otra autoridad facultada para dictar reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento en materia de contratación y colocación de la gente de mar;
  - b) a expresión «servicio de contratación y colocación» designa a toda persona, empresa, institución, oficina u otra organización del sector público o priva-

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- do cuya actividad consiste en contratar marinos por cuenta de los empleadores o en proporcionar marinos a los empleadores;
- c) el término «armador» designa al propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor o el agente naval o el fletador a casco desnudo, que asume del armador la responsabilidad por la explotación del buque y que, al hacerlo, acepta hacerse cargo de todos los deberes y las responsabilidades correspondientes;
  - d) los términos «gente de mar» o «marino» designan a toda persona que cumpla las condiciones para ser empleada o contratada para cualquier puesto a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima distinto de un buque del gobierno destinado a fines militares o no comerciales.

2. En la medida en que lo considere factible, la autoridad competente, previa consulta, según los casos, con las organizaciones representativas de los propietarios de los buques de pesca y de los pescadores, o con las de los propietarios de instalaciones móviles en alta mar y de la gente de mar que trabaja en las mismas, puede aplicar las disposiciones del Convenio a los pescadores o a la gente de mar que trabaja en instalaciones móviles en alta mar.

### Artículo 2

1. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio podrá interpretarse como:

- a) un impedimento a que un Estado Miembro mantenga un servicio de contratación y colocación público y gratuito para la gente de mar en el marco de una política destinada a atender las necesidades de la gente de mar y de los armadores, ya se trate de un servicio que forme parte de un servicio público de empleo para todos los trabajadores y empleadores o que funcione en coordinación con él;
- b) una obligación impuesta a un Estado Miembro de establecer un sistema de servicios privados de contratación y colocación.

2. Cuando se hayan establecido o se estén por establecer servicios privados de contratación y colocación, sólo funcionarán en el territorio de un Estado Miembro de conformidad con un sistema de licencias o certificados u otros tipos de regulación. Dicho sistema sólo podrá establecerse, continuar funcionando, modificarse o cambiarse previa consulta con las organizaciones que representan a los armadores y la gente de mar. No se alentará la proliferación indebida de tales servicios de contratación y colocación privados.

3. Ninguna disposición del presente Convenio afectará el derecho de un Estado Miembro de aplicar en los buques que enarbolan su bandera su legislación relativa a la contratación y la colocación de la gente de mar.

### Artículo 3

Ninguna disposición del presente Convenio perjudicará de modo alguno la facultad de la gente de mar de ejercer los derechos humanos fundamentales, incluidos los derechos sindicales.

## Formación e ingreso en empleo

### Artículo 4

1. Todo Miembro deberá, por medio de la legislación nacional o la reglamentación aplicable:

- a) velar por que las retribuciones u otras sumas debidas por la contratación o la colocación de la gente de mar no estén ni total o parcialmente ni directa o indirectamente a cargo de la gente de mar; con este fin, los costes derivados del examen médico nacional obligatorio, los certificados, un documento personal de viaje y la libreta nacional de servicio, no se considerarán como «retribuciones u otras sumas debidas por la contratación»;
- b) determinar si los servicios de contratación y colocación pueden colocar o contratar a gente de mar en el extranjero, y en qué condiciones;
- c) especificar, teniendo debidamente en cuenta el derecho a la protección de la vida privada y la necesidad de proteger la confidencialidad, las condiciones en las que los datos personales de la gente de mar pueden ser tratados por los servicios de contratación y colocación, incluso para fines de acopio, almacenamiento, combinación y comunicación a terceros;
- d) determinar las condiciones en las que se puede suspender o retirar la licencia, el certificado o una autorización similar a un servicio de contratación y colocación en caso de violación de la legislación pertinente, y
- e) especificar, cuando exista un sistema de regulación distinto de un sistema de licencias o de certificación, las condiciones conforme a las cuales los servicios de contratación y colocación pueden funcionar, así como las sanciones aplicables en caso de violación de dichas condiciones.

2. Todo Miembro velará por que la autoridad competente:

- a) supervise estrechamente todos los servicios de contratación y colocación;
- b) sólo conceda o renueve una licencia, certificado o autorización similar después de haber comprobado que el servicio de contratación y colocación de que se trata cumple las disposiciones de la legislación nacional;
- c) exija que la dirección y el personal de los servicios de contratación y colocación de la gente de mar posean una formación idónea y un conocimiento adecuado del sector marítimo;
- d) prohíba que los servicios de contratación y colocación empleen medios, mecanismos o listas destinados a impedir que los marinos obtengan empleo o a disuadirlos de hacerlo;
- e) exija que los servicios de contratación y colocación adopten medidas para asegurar, en la medida de lo posible, que el empleador tiene los medios para evitar que los marinos no sean abandonados en un puerto extranjero, y
- f) asegure que se establezca un sistema de protección, por medio de un seguro o una medida apropiada equivalente, para indemnizar a los marinos las pérdidas pecuniarias debidas al incumplimiento por parte del servicio de contratación o colocación de sus obligaciones para con ellos.

### Artículo 5

1. Todos los servicios de contratación y colocación mantendrán para ins-

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

pección por parte de la autoridad competente un registro de toda la gente de mar contratada o colocada por su mediación.

2. Todos los servicios de contratación y colocación deberán velar por que:
  - a) todo marino contratado o colocado por su mediación posea las calificaciones y los documentos necesarios para el empleo de que se trate;
  - b) los contratos de trabajo y los contratos de enrolamiento sean conformes a las normas establecidas por la legislación y los convenios colectivos aplicables;
  - c) la gente de mar conozca los derechos y obligaciones que resultan de su contrato de trabajo o de enrolamiento antes de la contratación o durante el proceso de contratación, y
  - d) se adopten las medidas apropiadas para que la gente de mar pueda estudiar sus contratos de empleo y de enrolamiento antes y después de haberlos firmado y para que reciba una copia de su contrato de empleo.
3. Las obligaciones y las responsabilidades del armador o del capitán no podrán verse reducidas en virtud de las disposiciones del párrafo 2 del presente artículo.

### *Artículo 6*

1. La autoridad competente deberá velar por que existan mecanismos y procedimientos adecuados para hacer averiguaciones, en caso necesario, sobre las quejas relacionadas con las actividades de los servicios de contratación y colocación, con el concurso eventual de representantes de los armadores y de la gente de mar.
2. Todos los servicios de contratación y colocación deberán examinar y contestar toda queja relativa a sus actividades y notificar toda queja pendiente a la autoridad competente.
3. Al recibir quejas relativas a las condiciones de vida o de trabajo a bordo de los buques, los servicios de contratación y colocación deberán comunicarlas a las autoridades apropiadas.
4. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá que los marinos formulen cualquier queja directamente a la autoridad apropiada.

### *Artículo 7*

El presente Convenio revisa el Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920.

### *Artículo 8*

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas para su registro al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Artículo 9*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

## Formación e ingreso en empleo

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.
3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.
4. La ratificación, por un Miembro, del presente Convenio constituirá, a partir de la fecha en que entre en vigor, acta de denuncia inmediata del Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920.

### *Artículo 10*

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.
2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo, quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

\* \* \*

### **Recomendación sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 186)**

\* \* \*

1. La autoridad competente debería:
  - a) adoptar las medidas necesarias para promover una cooperación eficaz entre los servicios de contratación y colocación, ya sean públicos o privados;
  - b) tomar en cuenta las necesidades del sector marítimo, tanto en el plano nacional como internacional, al desarrollar programas de estudio para la formación de gente de mar, con la participación de armadores, gente de mar e instituciones de formación pertinentes;
  - c) adoptar las medidas que procedan para que las organizaciones representativas de armadores y de gente de mar cooperen en la organización y funcionamiento de los servicios públicos de contratación y colocación, cuando existan;
  - d) disponer de un mecanismo para reunir y analizar toda la información pertinente sobre el mercado de trabajo marítimo, en especial en lo que atañe a:

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- i) la oferta actual y la oferta previsible de gente de mar, clasificada según su edad, sexo, rango y calificaciones, y según las necesidades del sector, en el entendimiento de que la recopilación de información sobre edad y sexo sólo podrá realizarse con fines estadísticos o si se emplea en el marco de un programa para evitar la discriminación basada en motivos de edad o sexo;
  - ii) las posibilidades de empleo en los buques nacionales y extranjeros;
  - iii) la continuidad en el empleo;
  - iv) la colocación de aprendices, oficiales de marina y demás personal en formación;
  - v) la orientación profesional para futuros marinos;
- e) asegurar que el personal que se ocupa de la supervisión de los servicios de contratación y colocación posea una formación idónea y un conocimiento apropiado del sector marítimo;
  - f) establecer o aprobar normas de funcionamiento y alentar la adopción de códigos de conducta o de deontología aplicables a estos servicios;
  - g) promover un control continuo en el marco de un sistema de normas de calidad.

2. Las normas de funcionamiento a las que se refiere el párrafo 1, f) deberán incluir disposiciones acerca de:

- a) las calificaciones y la formación que se exige a la dirección y al personal de los servicios de contratación y colocación, que debería incluir conocimientos del sector marítimo, especialmente los instrumentos internacionales marítimos pertinentes en materia de formación, titulación y normas de trabajo;
- b) el mantenimiento de un registro de la gente de mar que busca empleo a bordo;
- c) las cuestiones relativas a los exámenes médicos, las vacunas, la obtención de los documentos necesarios para la gente de mar y otros trámites que ésta tenga que cumplir para obtener un empleo.

3. En particular, las normas de funcionamiento a las que se refiere el párrafo 1, f) deberían estipular que cada servicio de contratación y colocación:

- a) mantenga, teniendo debidamente en cuenta el derecho a la vida privada y la necesidad de proteger la confidencialidad, un registro completo de la gente de mar incluida en sus sistemas de contratación y colocación, que debería comprender por lo menos la siguiente información:
  - i) las calificaciones de la gente de mar;
  - ii) las hojas de servicios;
  - iii) los datos personales pertinentes al empleo;
  - iv) los datos médicos pertinentes al empleo;
- b) mantenga una lista actualizada de la tripulación de los buques a los que abastece de tripulación y asegure que haya un modo para contactarlo en todo momento en casos de urgencia;
- c) disponga de medidas formales para asegurar que ni las agencias ni su personal exploten a los marinos con respecto a la oferta de contratación a bordo de un determinado buque o por parte de una compañía en especial;

## Formación e ingreso en empleo

- d) disponga de medidas formales para evitar las situaciones en que pueda explotarse a la gente de mar mediante el pago de anticipos sobre sus salarios o por cualquier otro tipo de transacción económica entre el empleador y el marino de la que se ocupe;
- e) haga públicos claramente los gastos que el marino deba pagar por concepto de certificados médicos u otros documentos necesarios;
- f) asegure que la gente de mar esté informada acerca de cualquier condición especial aplicable al trabajo para el que ha sido contratada, así como de las prácticas especiales adoptadas por los empleadores con respecto a su empleo;
- g) disponga de medidas formales para tratar los casos de incompetencia o indisciplina de conformidad con los principios de equidad, la legislación y la práctica nacionales así como, cuando corresponda, los convenios colectivos;
- h) disponga de medidas formales para asegurar, en la medida de lo posible, que los certificados de competencia y los certificados médicos presentados por los marineros para obtener un empleo estén al día y no hayan sido obtenidos de manera fraudulenta, y que sus referencias profesionales hayan sido verificadas;
- i) disponga de medidas formales para asegurar que las solicitudes de información o de consejos formulados por las familias de los marineros, mientras éstos están en alta mar, se respondan rápidamente, con comprensión y sin costos;
- j) como cuestión de principio, proporcione marinos solamente a los empleadores que ofrecen condiciones de empleo que se ajustan a la legislación aplicable o a los convenios colectivos.

4. Se debería alentar la cooperación internacional entre los Estados Miembros y las organizaciones interesadas, que podría incluir:

- a) el intercambio sistemático de información acerca de la situación del sector y del mercado de trabajo marítimo, sobre una base bilateral, regional y multilateral;
- b) el intercambio de información acerca de la legislación laboral marítima;
- c) la armonización de las políticas, los métodos de trabajo y la legislación que rigen la contratación y la colocación de la gente de mar;
- d) la mejora de los procedimientos y las condiciones para la contratación y la colocación de la gente de mar en el plano internacional;
- e) la planificación de la mano de obra, teniendo en cuenta la oferta y la demanda de gente de mar y las necesidades del sector marítimo.

### Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22)<sup>1</sup>

\*\*\*

#### Artículo 1

1. El presente Convenio se aplica a todos los buques que se dediquen a la navegación marítima y estén matriculados en el país de uno de los Miembros que

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 4 de abril de 1928.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

haya ratificado el presente Convenio, y a los armadores, capitanes y gente de mar de estos buques.

2. El presente Convenio no se aplica:

- a) a los buques de guerra;
- b) a los buques del Estado que no estén dedicados al comercio;
- c) a los buques dedicados al cabotaje nacional;
- d) a los yates de recreo;
- e) a las embarcaciones comprendidas en la denominación de «Indian country craft»;
- f) a los barcos de pesca;
- g) a las embarcaciones cuyo desplazamiento sea inferior a 100 toneladas o a 300 metros cúbicos, ni a los buques destinados al «home trade» cuyo desplazamiento sea inferior al límite fijado para el régimen especial de estos buques por la legislación nacional vigente al adoptarse el presente Convenio.

### Artículo 2

A los efectos del presente Convenio, las expresiones que aparecen a continuación tendrán el significado siguiente:

- a) el término «buque» comprende cualquier clase de barco o embarcación, de propiedad pública o privada, que se dedique habitualmente a la navegación marítima;
- b) la expresión «gente de mar» comprende todas las personas (excepto los capitanes, prácticos, alumnos de los buques escuela y aprendices obligados por un contrato especial de aprendizaje) empleadas o contratadas a bordo, que figuren en la lista de la tripulación, y excluye a los tripulantes de la flota de guerra y demás personal al servicio permanente del Estado;
- c) el término «capitán» se refiere a todas las personas, excepción hecha de los prácticos, que manden y tengan la responsabilidad de un buque;
- d) la expresión «buque destinado al home trade» se aplica a los buques que realizan el comercio entre los puertos de un país determinado y los puertos de un país vecino, dentro de los límites geográficos fijados por la legislación nacional.

### Artículo 3

1. El contrato de enrolamiento será firmado por el armador o su representante y por la gente de mar. Deberán darse facilidades a la gente de mar y a sus consejeros para que examinen el contrato de enrolamiento antes de ser firmado.

2. Las condiciones en las que la gente de mar firmará el contrato deberán fijarse por la legislación nacional de forma que quede garantizado el control de la autoridad pública competente.

3. Las disposiciones relativas a la firma del contrato se considerarán cumplidas si la autoridad competente certifica que las cláusulas del contrato le han sido presentadas por escrito y han sido confirmadas a la vez por el armador o su representante y por la gente de mar.

## Formación e ingreso en empleo

4. La legislación nacional deberá prever disposiciones para garantizar que la gente de mar comprenda el sentido de las cláusulas del contrato.

5. El contrato no deberá contener ninguna disposición contraria a la legislación nacional o al presente Convenio.

6. La legislación nacional deberá prever todas las demás formalidades y garantías concernientes a la celebración del contrato que se consideren necesarias para proteger los intereses del armador y de la gente de mar.

### *Artículo 4*

1. Deberán tomarse medidas adecuadas, de acuerdo con la legislación nacional, para impedir que el contrato de enrolamiento contenga alguna cláusula por la que las partes convengan de antemano en separarse de las reglas normales de la competencia jurisdiccional.

2. No deberá interpretarse que esta disposición excluye el recurso al arbitraje.

### *Artículo 5*

1. La gente de mar deberá recibir un documento que contenga una relación de sus servicios a bordo. La legislación nacional deberá determinar la forma de este documento, los datos que en él deban figurar y las condiciones en las que éstos deban incluirse.

2. Este documento no contendrá apreciación alguna sobre la calidad del trabajo de la gente de mar ni ninguna indicación sobre su salario.

### *Artículo 6*

1. El contrato de enrolamiento podrá celebrarse por duración determinada, o por un viaje, o, si la legislación nacional lo permite, por duración indeterminada.

2. El contrato de enrolamiento deberá indicar claramente las obligaciones y los derechos respectivos de cada una de las partes.

3. El contrato de enrolamiento deberá contener, obligatoriamente, los siguientes datos:

- 1.º el nombre y apellidos de la gente de mar, la fecha de nacimiento o la edad, así como el lugar de nacimiento;
- 2.º el lugar y la fecha de la celebración del contrato;
- 3.º la designación del buque o buques a bordo del cual o de los cuales se compromete a servir el interesado;
- 4.º el número de tripulantes a bordo del buque, si dicho dato lo exige la legislación nacional;
- 5.º el viaje o viajes que van a emprender, si ello puede determinarse al celebrarse el contrato;
- 6.º el servicio que va a desempeñar el interesado;

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- 7.º si es posible, el lugar y la fecha en que el interesado esté obligado a presentarse a bordo para comenzar su servicio;
- 8.º los víveres que se suministrarán a la gente de mar, salvo el caso en que la legislación nacional prevea un régimen diferente;
- 9.º el importe de los salarios;
- 10.º la terminación del contrato, es decir:
  - a) si el contrato se ha celebrado por una duración determinada, la fecha fijada para la expiración del contrato;
  - b) si el contrato ha sido celebrado por un viaje, el puerto de destino y el tiempo que deberá transcurrir después de la llegada para que el interesado pueda ser licenciado;
  - c) si el contrato se ha celebrado por duración indeterminada, las condiciones que permitirán a cada parte terminarlo, así como el plazo de aviso, que no podrá ser más corto para el armador que para la gente de mar;
- 11.º las vacaciones anuales pagadas que se concedan a la gente de mar, después de pasar un año al servicio del mismo armador, si la legislación nacional prevé dichas vacaciones;
- 12.º todos los demás datos que la legislación nacional pueda exigir.

### *Artículo 7*

Cuando la legislación nacional exija llevar a bordo una lista de la tripulación, deberá especificar si el contrato de enrolamiento ha de transcribirse o anexarse a dicha lista.

### *Artículo 8*

A fin de permitir que la gente de mar conozca la naturaleza y el alcance de sus derechos y obligaciones, la legislación nacional deberá prever disposiciones que establezcan las medidas necesarias para que la gente de mar se pueda informar a bordo, de manera precisa, sobre las condiciones de su empleo, ya sea fijando las cláusulas del contrato de enrolamiento en un sitio fácilmente accesible a la tripulación, o adoptando cualquier otra medida adecuada.

### *Artículo 9*

1. El contrato de enrolamiento por duración indeterminada podrá darse por terminado, por una de las partes, en un puerto de carga o de descarga del buque, a condición de que se observe el plazo de aviso convenido, que no será menor de veinticuatro horas.
2. El aviso deberá comunicarse por escrito y la legislación nacional determinará las condiciones en que deba ser comunicado, para evitar cualquier posible conflicto entre las partes.
3. La legislación nacional deberá determinar las circunstancias excepcionales en las que el plazo de aviso, aun comunicado en forma regular, no tendrá por efecto la terminación del contrato.

## Formación e ingreso en empleo

### Artículo 10

El contrato de enrolamiento que se celebre por un viaje, por duración determinada o por duración indeterminada, quedará legalmente terminado en los casos siguientes:

- a) mutuo consentimiento de las partes;
- b) fallecimiento de la gente de mar;
- c) pérdida o incapacidad absoluta del buque para la navegación;
- d) cualquier otra causa que pueda establecer la legislación nacional o el presente Convenio.

### Artículo 11

La legislación nacional deberá determinar las circunstancias en las que el armador o el capitán podrán despedir inmediatamente a la gente de mar.

### Artículo 12

La legislación nacional también deberá determinar las circunstancias en las que la gente de mar podrá solicitar su desembarco inmediato.

### Artículo 13

1. Si la gente de mar prueba al armador o a su representante que tiene la posibilidad de obtener el mando de un buque, el empleo de oficial, el de oficial mecánico, o cualquier otro empleo de mayor categoría que el que ocupa, o que, por circunstancias surgidas después de su contrato, el abandono de su empleo presenta para ella interés capital, podrá pedir su licenciamiento, a condición de que asegure su substitución por una persona competente, aceptada por el armador o su representante, sin que ello signifique nuevos gastos para el armador.

2. En este caso, la gente de mar tiene derecho a percibir los salarios correspondientes a la duración del servicio prestado.

### Artículo 14

1. Cualquiera que sea la causa de expiración o de terminación del contrato, todo licenciamiento deberá inscribirse en el documento entregado a la gente de mar, en virtud del artículo 5, y en la lista de la tripulación, y a instancia de una de las partes dicha inscripción deberá ser aprobada por la autoridad pública competente.

2. La gente de mar tendrá derecho, en cualquier caso, a obtener del capitán un certificado separado que califique la calidad de su trabajo o que, por lo menos, indique si ha satisfecho totalmente las obligaciones de su contrato.

### Artículo 15

La legislación nacional establecerá las medidas adecuadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio.

## **Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo**

### *Artículo 16*

Las ratificaciones formales del presente Convenio, de acuerdo con las condiciones establecidas por la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Artículo 17*

1. Este Convenio entrará en vigor en la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo hayan sido registradas por el Director General.

2. Sólo obligará a los Miembros cuya ratificación haya sido registrada en la Oficina Internacional del Trabajo.

3. Posteriormente, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, en la fecha en que su ratificación haya sido registrada en la Oficina Internacional del Trabajo.

\* \* \*

### *Artículo 21*

Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado en la Oficina Internacional del Trabajo.

\* \* \*

## **Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970 (núm. 137)**

\* \* \*

### **I. CAMPO DE APLICACIÓN**

1. 1) La presente Recomendación se aplica a toda formación destinada a preparar candidatos para el servicio a bordo de buques dedicados a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, destinados, con fines comerciales, al transporte de mercancías o de pasajeros, o dedicados a la enseñanza o a la investigación científica. La legislación nacional, los laudos arbitrales o los contratos colectivos, según corresponda a las condiciones de cada país, determinarán en qué casos se considerará que un buque está dedicado a la navegación marítima.

## Formación e ingreso en empleo

2) La presente Recomendación se aplica a la formación del personal que se prepara para ejercer las funciones del servicio de cubierta, de máquinas, de radio o de fonda o de varios de estos servicios. No se aplica a los pescadores.

### II. OBJETIVOS DE LA FORMACIÓN

2. Los objetivos básicos de la política referente a la formación profesional de la gente de mar deberían ser:

- a) mantener y mejorar la eficacia de la industria marítima y la capacidad profesional actual y potencial de la gente de mar, teniendo debidamente en cuenta sus necesidades educativas y los intereses económicos y sociales del país;
- b) mantener y mejorar las normas sobre prevención de accidentes a bordo de los buques mercantes, en el mar o en puerto, a fin de reducir los riesgos de accidente;
- c) alentar a un número suficiente de personas idóneas a hacer carrera en la marina mercante;
- d) asegurar que se dé formación adecuada de iniciación a todos los que ingresen en la marina mercante, dentro de lo posible en tierra firme, o a bordo de un buque;
- e) ofrecer medios de formación y de readaptación que correspondan a las necesidades actuales y futuras de la industria marítima en materia de gente de mar de todos los grados y categorías;
- f) ofrecer los medios de formación necesarios para que puedan introducirse innovaciones técnicas en la explotación, la navegación y la seguridad de los buques;
- g) ofrecer una formación que permita a todos los marinos idóneos el perfeccionamiento o el ascenso hasta las más altas funciones a bordo, y ayudarlos así a desarrollar su competencia, su productividad potencial y la satisfacción derivada de su trabajo;
- h) ofrecer formación práctica adecuada para los diversos grados y categorías de la gente de mar;
- i) asegurar, en lo posible, la colocación de la gente de mar que haya terminado un curso de formación.

### III. PLANIFICACIÓN Y ADMINISTRACIÓN NACIONALES

#### A. Organización y coordinación

3. En los países donde haya o se piense crear una industria marítima, las autoridades competentes, al planificar la política nacional de enseñanza y formación, deberían cuidar de que se dé un lugar adecuado en el sistema general de medios de formación a la capacitación de la gente de mar, con el propósito de alcanzar los objetivos indicados en el párrafo 2 de la presente Recomendación.

4. Cuando las circunstancias del país no permitan organizar medios de formación para la gente de mar de todos los grados y categorías que se necesiten, se debería estudiar la posibilidad de colaborar con otros países y con organizaciones

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

internacionales para establecer regímenes comunes de formación para el trabajo marítimo, destinados a la gente de mar que no pueda recurrir a los programas nacionales.

5. 1) Los programas de formación de todas las instituciones públicas y privadas dedicadas a la formación de la gente de mar deberían coordinarse y desarrollarse en cada país con arreglo a normas prescritas al nivel nacional.

2) Tales programas deberían establecerse en colaboración con los servicios oficiales, las instituciones docentes y demás organismos que conozcan plenamente el problema de la formación profesional de la gente de mar, y deberían concebirse de manera que respondan a las exigencias de explotación de la industria marítima, determinadas en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar.

6. Los organismos que establezcan dichos programas deberían, en particular:

- a) mantener estrechas relaciones entre las instituciones de formación y todos los interesados, para que la formación se ajuste a las necesidades de la industria;
- b) organizar visitas periódicas a los establecimientos de formación con los que estén en relación y mantenerse perfectamente al corriente de los programas aplicados;
- c) asegurar que se difunda información sobre posibilidades de formación entre todos los interesados;
- d) colaborar en el establecimiento y aplicación de programas prácticos de formación marítima;
- e) participar en el establecimiento de las normas generales de formación previstas en el párrafo 11;
- f) participar en el establecimiento de las normas nacionales de certificación que sean apropiadas para los diversos grados y categorías de la gente de mar;
- g) fomentar la colaboración directa entre las instituciones de formación y los encargados de las cuestiones de contratación y de empleo.

7. Las autoridades y organismos competentes, en colaboración con las organizaciones de armadores y de gente de mar, deberían velar por que se ponga a disposición de cuantos proporcionan servicios de orientación profesional y de asesoramiento en materia de empleo, de los servicios públicos del empleo y de las instituciones de formación profesional y técnica informaciones completas sobre los regímenes públicos y privados de formación de la gente de mar y sobre las condiciones de ingreso en la industria marítima.

8. Las autoridades y organismos competentes deberían tratar de que:

- a) las instalaciones de los astilleros, talleres de mecánica, fábricas de material, instalaciones navales, etc., se utilicen, siempre que se pueda y sea apropiado, para dar formación tanto a los oficiales como al personal subalterno;
- b) se tomen disposiciones para que, en igualdad de condiciones, se pueda dar preferencia para la colocación en el empleo a quienes hayan recibido formación apropiada y debidamente reconocida.

## Formación e ingreso en empleo

9. 1) Los programas de formación deberían revisarse y actualizarse regularmente conforme evolucionen las necesidades de la industria.

2) Al revisar los programas de formación se debería tener en cuenta el Documento para guía de los gobiernos establecido conjuntamente por la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental en 1968 y adoptado por ambas, que trata en forma técnica detallada de los temas directamente relacionados con la seguridad de la vida humana en el mar, así como cualquier enmienda o adición posterior a dicho documento.

### *B. Financiación*

10. 1) Los programas de formación de la gente de mar deberían organizarse sistemáticamente y su financiación debería tener una base regular y suficiente, habida cuenta de las necesidades y transformaciones actuales y proyectadas de la industria marítima.

2) Cuando corresponda, el gobierno debería contribuir financieramente a los programas de formación administrados por autoridades locales u organismos privados. Su contribución puede consistir en subvenciones, donación de terrenos, edificios o material de demostración, como barcas, motores, instrumentos de navegación y otros aparatos, provisión gratuita de instructores y pago de asignaciones o de gastos de escuela a los alumnos en régimen de externado o de internado o a bordo de buques escuela.

3) Por falta de recursos económicos o de oportunidades de formación, la gente de mar no debería verse en la imposibilidad de alcanzar las más altas funciones a bordo. Por lo tanto, la gente de mar debería tener la posibilidad de ganar o recibir suficientes recursos para poder recibir una formación apropiada.

4) Siempre que sea posible, la formación de la gente de mar en los establecimientos públicos debería ser gratuita para los alumnos.

5) Siempre que la introducción de innovaciones técnicas haga necesaria una readaptación profesional, ésta debería ser ofrecida gratuitamente a la gente de mar interesada. Durante el curso de readaptación profesional, los interesados deberían percibir subsidios adecuados. La gente de mar enviada a tales cursos por una compañía de navegación debería percibir salarios básicos completos.

### *C. Normas de formación*

11. Las normas de formación deberían establecerse conforme a lo exigido en el país para obtener los diversos certificados de competencia de marino. En particular, se deberían establecer:

a) el carácter de los exámenes médicos que se exigirán para ingresar en los programas de formación, y que comprenderán exámenes radiológicos del tórax, control de la existencia de diabetes y exámenes del oído y de la vista; las normas de esos exámenes, especialmente los del oído y de la vista, podrán diferir según el servicio a que se destinen los interesados, pero en ningún caso serán inferiores a las normas médicas exigidas para ingresar en el trabajo en la industria marítima;

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- b) el nivel de instrucción general exigido para ser admitido en los cursos de formación profesional que capaciten para los certificados de competencia;
- c) las materias que deban figurar en los programas de estudio, como navegación, prácticas de marinería, radiotelegrafía, electrónica, mecánica, servicio de fonda y relaciones humanas;
- d) la naturaleza de los exámenes que deban pasarse al terminar los cursos de formación que requieran tal formalidad;
- e) un procedimiento por el que las autoridades aseguren que el personal docente de los establecimientos de formación tenga la experiencia y calificaciones necesarias, incluidos los conocimientos adecuados teóricos y prácticos de los progresos en el equipo y en la explotación marítima.

### IV. PROGRAMAS DE FORMACIÓN

12. Los diversos programas de formación deberían basarse de manera práctica en el trabajo que deba efectuarse a bordo. Deberían revisarse y actualizarse periódicamente para mantenerlos al nivel del progreso técnico. Deberían comprender los temas siguientes, según corresponda:

- a) navegación, prácticas de marinería, maniobra del buque, señalización, manipulación y estiba de la carga, conservación del buque y demás materias relacionadas con la explotación de los buques mercantes;
- b) empleo de instrumentos electrónicos y mecánicos de navegación, como instalaciones de radio y radar, radiogoniómetros y brújulas;
- c) teoría y práctica del equipo de salvamento y de lucha contra incendios, procedimientos de supervivencia en el mar y demás aspectos de la seguridad de la vida humana en el mar;
- d) teoría y práctica del manejo, conservación y reparación de las instalaciones básicas de propulsión y de la maquinaria auxiliar, con especial atención a las clases de aparatos, incluidos los electrónicos, de que estén dotados los buques del país;
- e) funciones diversas del servicio de fonda, según corresponda, para quienes se empleen como camareros, cocineros, mozos de comedor y personal de despensa, teniendo en cuenta las exigencias de formación en las distintas categorías de buques;
- f) prevención de accidentes a bordo, especialmente en lo que se refiere a la aplicación de métodos seguros de trabajo en todos los servicios, incluida la seguridad individual como parte de la enseñanza profesional, primeros auxilios, asistencia médica y otras materias afines, e higiene y educación física, especialmente natación; la formación relativa a la asistencia médica, y más particularmente la destinada al personal encargado de dicha asistencia a bordo, debería en todos los casos inspirarse en los manuales médicos compilados por las autoridades competentes y tener en cuenta la mejor utilización posible de los servicios médicos por radio;
- g) materias que mejoren la cultura general, en particular cuando se trate de alumnos menores de dieciocho años;

## Formación e ingreso en empleo

- h) nociones de legislación social y laboral relacionadas con la explotación de los buques mercantes y las relaciones de trabajo, reglamentación referente a la gente de mar, economía de la industria del transporte, seguros marítimos, derecho marítimo, etc.;
- i) técnicas de gestión, incluidos temas como las relaciones entre la dirección y el personal y el estudio del trabajo.

13. Los programas de formación deberían concebirse, entre otros fines, con el de preparar a los alumnos para obtener certificados de competencia, y deberían estar directamente relacionados, cuando corresponda, con las normas nacionales de certificación. Deberían comprender suficiente formación práctica y tener en cuenta cualquier requisito mínimo de edad y de experiencia profesional exigido por las autoridades competentes para conceder los certificados de diversos grados. También deberían tenerse en cuenta otros certificados reconocidos en el país.

14. La duración de los diversos programas de formación debería ser suficiente para que los alumnos puedan asimilar la enseñanza recibida y debería determinarse en función de factores tales como:

- a) el nivel de formación exigido por la profesión marítima para la cual se previó el curso;
- b) el nivel de cultura general y la edad que se exijan a los alumnos que comienzan el curso;
- c) la experiencia práctica anterior de los alumnos.

### V. PROGRAMAS GENERALES DE FORMACIÓN PARA LA GENTE DE MAR

15. Para los adolescentes sin experiencia marítima debería haber cursos de iniciación destinados a hacerles conocer la vida a bordo y los métodos seguros de trabajo a bordo, o bien, cuando corresponda y sea factible, cursos de formación prenáutica que los capaciten suficientemente para ejecutar las tareas normalmente asignadas al personal subalterno de cubierta, de máquinas y del servicio de fonda, que formen el carácter e inculquen el sentido de autodisciplina y de responsabilidad.

16. Deberían ofrecerse también cursos o instrucción apropiados para que los adolescentes con las aptitudes requeridas puedan prepararse a fin de obtener los certificados o diplomas reglamentarios vigentes en la marina mercante de su país, tanto de oficiales como de personal subalterno.

17. La formación para el perfeccionamiento o el ascenso debería darse, entre otros medios, en cursos breves en las escuelas de navegación y establecimientos técnicos y mediante cursos por correspondencia especialmente adaptados a las necesidades de cada categoría de oficiales y de personal subalterno y a los grados a que aspiren.

### VI. PERFECCIONAMIENTO

18. 1) Deberían ponerse a disposición de los oficiales y del personal subalterno idóneos, según las necesidades, cursos de adaptación profesional, actualización, familiarización y perfeccionamiento, a fin de que puedan mejorar y ampliar

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

sus calificaciones y conocimientos técnicos, mantenerse al corriente de las modificaciones tecnológicas, en particular la evolución en los buques automatizados, y responder a las exigencias de los nuevos métodos de trabajo a bordo.

2) Dichos cursos se pueden utilizar, por ejemplo, para completar los cursos generales y dar formación superior especializada que abra el camino a futuros ascensos, así como para ofrecer cursos superiores de electrónica al personal adecuado.

3) Se debería dedicar particular atención a la capacidad de los capitanes, otros oficiales y personal subalterno para navegar y maniobrar de manera segura buques de nuevo tipo.

19. Cuando ello facilite la formación, los armadores deberían dar licencia a los marinos idóneos que trabajen a bordo de sus buques para que sigan cursos de formación en tierra, en escuelas apropiadas, con objeto de mejorar sus calificaciones, aprender a utilizar nuevas técnicas e instalaciones y adquirir méritos para ascender. Las personas que desempeñen cargos de responsabilidad a bordo del buque deberían contribuir activamente a estimular dicha formación.

### VII. MÉTODOS DE FORMACIÓN

20. Los métodos de formación que se adopten deberían tener el máximo de eficacia posible, teniendo en cuenta el carácter de la enseñanza, la experiencia, la instrucción general y la edad de los alumnos, así como el material de demostración y los recursos financieros de que se disponga.

21. Debería ocupar un lugar importante en todos los programas de formación un entrenamiento práctico que exija la participación activa de los propios alumnos. Podría ofrecerse destacando gente de mar para navegar en buques mercantes durante períodos de formación en el mar, o para trabajar en talleres o astilleros o en oficinas de compañías navieras.

22. Los buques escuela utilizados por los establecimientos de formación deberían ofrecer cursos prácticos de navegación, prácticas de marinería, manejo y conservación de la maquinaria y demás materias náuticas, así como amplia enseñanza de los métodos de seguridad a bordo.

23. En los programas de formación debería utilizarse material apropiado de demostración, como simuladores, máquinas, modelos de buques, instalaciones de a bordo, equipo de salvamento, instrumentos de navegación y aparatos de carga. Ese material debería seleccionarse según las máquinas e instalaciones de a bordo que los alumnos probablemente tengan que utilizar.

24. Deberían utilizarse películas y otros medios audiovisuales, cuando sea pertinente:

- a) para completar, no para substituir, el material de demostración utilizado con la activa participación de los alumnos;
- b) como medio de formación básica en ciertas materias, como, por ejemplo, los idiomas.

25. La formación teórica y la enseñanza general impartidas en los cursos de formación deberían tener relación con los conocimientos teóricos y prácticos que necesita la gente de mar.

## Formación e ingreso en empleo

### VIII. COOPERACIÓN INTERNACIONAL

26. Los países deberían cooperar entre ellos para promover la formación profesional de la gente de mar; en ciertos casos esta cooperación podría realizarse útilmente a nivel regional.

27. En el marco de esa cooperación, los países podrían colaborar con la Organización Internacional del Trabajo y otras instituciones internacionales, en particular con la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, y con otros países con objeto de:

- a) contratar y formar personal docente;
- b) crear y mejorar los medios de formación para oficiales y personal subalterno;
- c) crear medios de formación comunes con otros países cuando sea necesario;
- d) ofrecer posibilidades de formación a ciertos alumnos o futuros instructores extranjeros, y enviar alumnos y futuros instructores a otros países;
- e) organizar intercambios internacionales de personal, de informaciones y de material de enseñanza, así como seminarios y grupos de trabajo internacionales;
- f) ofrecer instructores calificados y experimentados a las escuelas de formación marítima de otros países.

### IX. EFECTO SOBRE RECOMENDACIONES ANTERIORES

28. Esta Recomendación sustituye a la Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1946.

## CONDICIONES DE ADMISION AL EMPLEO O TRABAJO

### Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm 7)<sup>1</sup>

\* \* \*

#### *Artículo 1*

A los efectos del presente Convenio, el término «buque» comprende todas las embarcaciones, buques o barcos, cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la navegación marítima, excepción hecha de los buques de guerra.

#### *Artículo 2*

Los niños menores de catorce años no podrán prestar servicios a bordo de ningún buque, excepción hecha de aquellos buques en los que estén empleados únicamente los miembros de una misma familia.

#### *Artículo 3*

Las disposiciones del artículo 2 no se aplicarán al trabajo de los niños en los buques escuela, a condición de que la autoridad pública apruebe y vigile dicho trabajo.

#### *Artículo 4*

A fin de permitir el control de la aplicación de las disposiciones del presente Convenio, todo capitán o patrón deberá llevar un registro de inscripción o una lista de la tripulación, donde se mencione a todas las personas menores de dieciséis años empleadas a bordo y donde se indique la fecha de su nacimiento.

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 27 de septiembre de 1921. Este convenio ha sido revisado en 1936 por el Convenio núm. 58 y en 1973 por el Convenio núm. 138.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

\* \* \*

### *Artículo 7*

Tan pronto como las ratificaciones de dos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo hayan sido registradas en la Oficina Internacional del Trabajo, el Director General de la Oficina notificará el hecho a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo.

### *Artículo 8*

Este Convenio entrará en vigor en la fecha en que el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo haya efectuado dicha notificación, y sólo obligará a los Miembros que hayan registrado su ratificación en la Oficina Internacional del Trabajo. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cualquier otro Miembro, en la fecha en que haya sido registrada su ratificación en la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Artículo 9*

A reserva de las disposiciones del artículo 8, todo Miembro que ratifique el presente Convenio se obliga a aplicar sus disposiciones a más tardar el 1.º de julio de 1922, y a tomar las medidas necesarias para el cumplimiento de dichas disposiciones.

### *Artículo 10*

Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado en la Oficina Internacional del Trabajo.

\* \* \*

## Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58)<sup>1</sup>

\* \* \*

### *Artículo 1*

A los efectos del presente Convenio, el término «buque» comprende todas las embarcaciones, buques o barcos, cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la navegación marítima, excepción hecha de los buques de guerra.

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 11 de abril de 1939.

## Condiciones de admisión al empleo o trabajo

### Artículo 2

1. Los niños menores de quince años no podrán prestar servicios a bordo de ningún buque, excepción hecha de aquellos buques en los que estén empleados únicamente los miembros de una misma familia.

2. Sin embargo, la legislación nacional podrá autorizar la entrega de certificados que permitan a los niños de catorce años de edad, por lo menos, ser empleados cuando una autoridad escolar u otra autoridad apropiada, designada por la legislación nacional, se cerciore de que este empleo es conveniente para el niño, después de haber considerado debidamente su salud y su estado físico, así como las ventajas futuras e inmediatas que el empleo pueda proporcionarle.

### Artículo 3

Las disposiciones del artículo 2 no se aplicarán al trabajo de los niños en los buques escuela, a condición de que la autoridad pública apruebe y vigile dicho trabajo.

### Artículo 4

A fin de permitir el control de la aplicación de las disposiciones del presente Convenio, todo capitán o patrón deberá llevar un registro de inscripción o una lista de la tripulación donde se mencione a todas las personas menores de dieciséis años empleadas a bordo y donde se indique la fecha de su nacimiento.

\* \* \*

## Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16)<sup>1</sup>

\* \* \*

### Artículo 1

A los efectos del presente Convenio, el término «buque» comprende todas las embarcaciones, buques o barcos, cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la navegación marítima, excepción hecha de los buques de guerra.

### Artículo 2

Las personas menores de dieciocho años no podrán ser empleadas a bordo, salvo en los buques en que sólo estén empleados los miembros de una misma familia, sin previa presentación de un certificado médico que pruebe su aptitud para dicho trabajo, firmado por un médico reconocido por la autoridad competente.

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 20 de noviembre de 1922.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 3*

El empleo de estos menores en el trabajo marítimo no podrá continuar sino mediante renovación del examen médico, a intervalos que no excedan de un año, y la presentación, después de cada nuevo examen, de un certificado médico que pruebe la aptitud para el trabajo marítimo. Sin embargo, si el término del certificado caducase en el curso de un viaje, se prorrogará hasta el fin del mismo.

### *Artículo 4*

En casos urgentes, la autoridad competente podrá admitir que una persona menor de dieciocho años se embarque sin haberse sometido a los exámenes previstos por los artículos 2 y 3 del presente Convenio, a condición de que dicho examen se realice en el primer puerto donde toque el buque.

\* \* \*

### *Artículo 6*

1. Este Convenio entrará en vigor en la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo hayan sido registradas por el Director General.
2. Sólo obligará a los Miembros cuya ratificación haya sido registrada en la Oficina Internacional del Trabajo.
3. Posteriormente, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, en la fecha en que su ratificación haya sido registrada en la Oficina Internacional del Trabajo.

\* \* \*

### *Artículo 10*

Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado en la Oficina Internacional del Trabajo.

\* \* \*

## Condiciones de admisión al empleo o trabajo

### Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73)<sup>1</sup>

\* \* \*

#### Artículo 1

1. Este Convenio 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 y matriculado en un territorio para el cual se halle en vigor este Convenio.

2. La legislación nacional determinará en qué casos se considerará que un buque está dedicado a la navegación marítima.

3. Este Convenio no se aplica a:

- a) los buques cuyo tonelaje bruto de registro sea inferior a 200 toneladas;
- b) los barcos de madera de construcción primitiva, tales como los «dhows» y los juncos;
- c) los barcos de pesca;
- d) los buques dedicados a la navegación en estuarios.

#### Artículo 2

Sin perjuicio de las medidas que deberían tomarse para garantizar que las personas mencionadas a continuación se encuentren en buen estado de salud y no constituyan ningún peligro para la salud de las demás personas que se encuentren a bordo, el presente Convenio se aplica a toda persona que desempeñe una función cualquiera, a bordo de un buque, con excepción de:

- a) el práctico que no sea miembro de la tripulación;
- b) las personas empleadas a bordo por un empleador que no sea el armador, excepción hecha de los oficiales u operadores de radio que estén al servicio de una compañía de radiotelegrafía;
- c) los cargadores a bordo que no sean miembros de la tripulación;
- d) las personas empleadas en los puertos que no estén habitualmente empleadas en el mar.

#### Artículo 3

1. Ninguna persona a la que se aplique el presente Convenio podrá ser empleada a bordo de un buque al cual se aplique este Convenio si no posee un certificado que pruebe su aptitud física para el trabajo marítimo en que vaya a ser empleada, firmado por un médico, o, en caso de un certificado que concierna únicamente a la vista, por una persona autorizada por la autoridad competente para expedir dicho certificado.

2. Sin embargo, durante los dos años siguientes a la entrada en vigor de este Convenio en el territorio en cuestión se podrá contratar a cualquier persona

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 17 de agosto de 1955.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

que pruebe haber estado empleada durante un período considerable, en los dos años precedentes, en un buque que se dedique a la navegación marítima y al cual se aplique el presente Convenio.

### Artículo 4

1. La autoridad competente, previa consulta a las organizaciones interesadas de armadores y de gente de mar, determinará la naturaleza del examen médico que deba efectuarse y las indicaciones que deban anotarse en el certificado médico.

2. Cuando se determine la naturaleza del examen, se tendrán en cuenta la edad de la persona que vaya a ser examinada y la clase de trabajo que deba efectuar.

3. En el certificado médico se deberá hacer constar en especial:

- a) que el oído y la vista del interesado son satisfactorios y, cuando se trate de una persona que vaya a ser empleada en el servicio de puente (excepción hecha de cierto personal especializado cuya aptitud para el trabajo que deba efectuar no pueda ser disminuida por el daltonismo), que su percepción de los colores es también satisfactoria;
- b) que el interesado no sufre ninguna enfermedad que pueda agravarse con el servicio en el mar, que lo incapacite para realizar dicho servicio, o que pueda constituir un peligro para la salud de las demás personas a bordo.

### Artículo 5

1. El certificado médico será válido durante un período que no exceda de dos años a partir de la fecha en que fue expedido.

2. En lo que concierne a la percepción de los colores, el certificado será válido durante un período que no exceda de seis años a partir de la fecha en que fue expedido.

3. Si el período de validez del certificado expira durante una travesía, el certificado seguirá siendo válido hasta el fin de la misma.

### Artículo 6

1. En casos urgentes, la autoridad competente podrá autorizar el empleo de una persona, para un solo viaje, sin que ésta haya cumplido los requisitos de los artículos precedentes.

2. En tales casos, las condiciones de empleo deberán ser las mismas que las de la gente de mar de igual categoría que posea un certificado médico.

3. En ningún caso podrá considerarse un empleo autorizado en virtud de este artículo como un empleo previo a los efectos del artículo 3.

## Condiciones de admisión al empleo o trabajo

### *Artículo 7*

La autoridad competente podrá permitir que en substitución del certificado médico se presente una prueba, en la forma que se determine, de que el certificado ha sido entregado.

### *Artículo 8*

Deberán dictarse disposiciones para que la persona a quien se le haya negado un certificado después de haber sido examinada pueda pedir otro reconocimiento por uno o más árbitros médicos que sean independientes de cualquier armador u organización de armadores o de gente de mar.

### *Artículo 9*

La autoridad competente, previa consulta a las organizaciones de armadores y de gente de mar, podrá librarse de cualquiera de las funciones que le incumben en virtud del presente Convenio, delegando todo o parte del trabajo en una organización o en una autoridad que ejerza funciones análogas respecto a la gente de mar en general.

\* \* \*

### *Artículo 11*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor seis meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de siete de los siguientes países: Estados Unidos de América, República Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, China, Dinamarca, Finlandia, Francia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Grecia, India, Irlanda, Italia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Suecia, Turquía y Yugoslavia, quedando entendido que, por lo menos, cuatro de estos siete países deberán poseer una marina mercante de un millón de toneladas brutas de registro como mínimo. Se incluye esta disposición con el propósito de facilitar y estimular la pronta ratificación del Convenio por los Estados Miembros.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, seis meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

\* \* \*

## CERTIFICADOS DE CAPACIDAD

### Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53)<sup>1</sup>

\* \* \*

#### *Artículo 1*

1. El presente Convenio se aplica a todos los buques matriculados en un territorio donde se halle en vigor este Convenio, y dedicados a la navegación marítima, con excepción de:

- a) los buques de guerra;
- b) los buques del Estado y los buques al servicio de una administración pública que no estén destinados a fines comerciales;
- c) los barcos de madera, de construcción primitiva, tales como los «dhows» y los juncos.

2. La legislación nacional podrá exceptuar o eximir a los buques cuyo tonelaje bruto sea inferior a 200 toneladas.

#### *Artículo 2*

A los efectos del presente Convenio, los términos que aparecen a continuación deben interpretarse en la forma siguiente:

- a) «capitán o patrón» significa toda persona encargada del mando de un buque;
- b) «oficial de puente encargado de la guardia» significa toda persona, con excepción de los prácticos, que de hecho esté encargada de la navegación o de las maniobras de un buque;
- c) «primer maquinista» significa toda persona que dirija de una manera permanente el servicio que asegura la propulsión mecánica de un buque;
- d) «maquinista encargado de la guardia» significa toda persona que de hecho esté encargada de la marcha de las máquinas propulsoras de un buque.

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 29 de marzo 1939.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### Artículo 3

1. Nadie podrá ejercer ni ser contratado para ejercer a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio las funciones de capitán o patrón, de oficial de puente o encargado de la guardia, de primer maquinista o de maquinista encargado de la guardia, si no posee un certificado que pruebe su capacidad para el ejercicio de estas funciones, expedido o aprobado por la autoridad pública del territorio donde el buque esté matriculado.

2. No se admitirá excepción alguna a las disposiciones del presente artículo, salvo en caso de fuerza mayor.

### Artículo 4

1. Nadie podrá recibir un certificado de capacidad:

- a) si no ha alcanzado la edad mínima exigida para la obtención de este certificado;
- b) si su experiencia profesional no ha alcanzado el mínimo exigido para la obtención de este certificado;
- c) si no ha aprobado los exámenes organizados y vigilados por la autoridad competente, a fin de comprobar si posee la aptitud necesaria para ejercer las funciones correspondientes al certificado a cuya obtención aspira.

2. La legislación nacional deberá:

- a) fijar la edad mínima y la experiencia profesional que habrá de exigirse a los candidatos que aspiren a cada una de las categorías de certificados de capacidad;
- b) proveer a la organización y a la vigilancia de uno o varios exámenes, por la autoridad competente, a fin de comprobar si los candidatos que aspiran a los certificados de capacidad poseen la aptitud exigida para el desempeño de las funciones correspondientes al certificado a que aspiran.

3. Todo Miembro de la Organización podrá, durante un período de tres años a partir de la fecha de su ratificación, expedir certificados de capacidad a las personas que no hayan celebrado los exámenes organizados en virtud del párrafo 2, b), del presente artículo, siempre que:

- a) estas personas posean de hecho experiencia práctica suficiente para el desempeño de la función correspondiente al certificado de que se trate;
- b) no se haya imputado a estas personas ninguna falta técnica grave.

### Artículo 5

1. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio deberá garantizar su aplicación efectiva mediante un sistema de inspección eficaz.

2. La legislación nacional deberá prever los casos en que las autoridades de un Miembro podrán detener buques matriculados en su territorio que hayan infringido las disposiciones del presente Convenio.

3. Cuando las autoridades de un Miembro que haya ratificado el presente Convenio comprueben una infracción de sus disposiciones en un buque matriculado en el territorio de otro Miembro, que también lo haya ratificado, deberán comunicarla al cónsul del Miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque.

## Certificados de capacidad

### *Artículo 6*

1. La legislación nacional deberá establecer sanciones penales o disciplinarias para los casos de infracción de las disposiciones del presente Convenio.

2. Estas sanciones penales o disciplinarias se establecerán principalmente contra:

- a) el armador, su agente, el capitán o el patrón que contrate a una persona que no posea el certificado exigido por el presente Convenio;
- b) el capitán o el patrón que permita ejercer una de las funciones definidas en el artículo 2 del presente Convenio a una persona que no posea un certificado que corresponda, por lo menos, a dicha función;
- c) las personas que obtengan con fraude o documentación falsa un contrato para ejercer una de las funciones definidas en el artículo 2 del presente Convenio, sin poseer el certificado exigido a estos efectos.

\* \* \*

### **Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69)<sup>1</sup>**

\* \* \*

### *Artículo 1*

1. Este Convenio 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 y matriculado en un territorio en el cual se halle en vigor este Convenio.

2. La legislación nacional, o, en su defecto, los contratos colectivos celebrados entre empleadores y trabajadores, determinarán los buques o clases de buques que a los efectos de este Convenio deberán considerarse dedicados a la navegación marítima.

### *Artículo 2*

A los efectos del presente Convenio, la expresión «cocinero de buque» significa la persona directamente responsable de la preparación de las comidas para la tripulación del buque.

### *Artículo 3*

1. Nadie podrá ser contratado como cocinero a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio, a menos que posea un certificado de aptitud profesional como cocinero de buque, expedido de conformidad con las disposiciones de los artículos siguientes.

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 22 de abril de 1953.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

2. Sin embargo, la autoridad competente podrá conceder excepciones a las disposiciones de este artículo, si, en su opinión, no hay suficiente número de cocineros de buque que posean certificados.

### *Artículo 4*

1. La autoridad competente deberá dictar todas las disposiciones necesarias para celebrar exámenes y expedir certificados de aptitud profesional.

2. Nadie podrá obtener un certificado de aptitud profesional, a menos:

- a) que haya cumplido la edad mínima que prescriba la autoridad competente;
- b) que haya servido en el mar durante el período mínimo que prescriba la autoridad competente; y
- c) que haya aprobado el examen que prescriba la autoridad competente.

3. El examen prescrito deberá comprender un ejercicio práctico, a fin de probar la aptitud del candidato para la preparación de comidas, y un ejercicio para probar sus conocimientos sobre el valor nutritivo de los alimentos, la preparación de menús variados y adecuadamente combinados y la manipulación y almacenamiento de los víveres a bordo.

4. La autoridad competente, directamente, podrá organizar el examen prescrito y expedir el certificado, o bien, bajo su control, podrá realizar estas funciones una escuela reconocida de cocineros o cualquier otra institución reconocida.

### *Artículo 5*

El artículo 3 de este Convenio deberá aplicarse después de la expiración de un período que no exceda de tres años a partir de la fecha en que el Convenio entre en vigor para el territorio donde el buque esté matriculado. Sin embargo, en el caso de un marino que haya realizado dos años de servicios satisfactorios en calidad de cocinero antes de la expiración de dicho período, la legislación nacional podrá prever que el certificado que acredite dicho servicio sea reconocido como equivalente del certificado de aptitud.

### *Artículo 6*

La autoridad competente podrá prever el reconocimiento de los certificados de aptitud expedidos en otros territorios.

### *Artículo 7*

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Artículo 8*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

## Certificados de capacidad

2. Entrará en vigor seis meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de nueve de los siguientes países: Estados Unidos de América, República Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, China, Dinamarca, Finlandia, Francia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Grecia, India, Irlanda, Italia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Suecia, Turquía y Yugoslavia, quedando entendido que, por lo menos, cinco de estos nueve países deberán poseer una marina mercante de un millón de toneladas brutas de registro como mínimo. Se incluye esta disposición con el propósito de facilitar y estimular la pronta ratificación del Convenio por los Estados Miembros.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, seis meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

\* \* \*

## Convenio sobre el certificado de mariner preferente, 1946 (núm. 74)<sup>1</sup>

\* \* \*

### Artículo 1

Nadie podrá ser contratado como mariner preferente a bordo de un buque, a menos que la legislación nacional lo considere competente para realizar cualquier trabajo que pueda exigirse de un miembro de la tripulación destinado al servicio de puente (que no sea oficial, miembro de la maestranza o mariner especializado), y a menos que posea un certificado de mariner preferente expedido de acuerdo con las disposiciones de los artículos siguientes.

### Artículo 2

1. La autoridad competente tomará las disposiciones necesarias para organizar exámenes y expedir certificados de mariner preferente.

2. Nadie podrá obtener un certificado de mariner preferente a menos que:

- a) haya cumplido la edad mínima que prescriba la autoridad competente;
- b) haya prestado servicios en el mar, como miembro del personal de puente, durante el período mínimo que prescriba la autoridad competente; y
- c) haya aprobado el examen de capacidad que prescriba la autoridad competente.

3. La edad mínima prescrita por la autoridad competente no será inferior a dieciocho años.

4. El período mínimo de servicio en el mar, prescrito por la autoridad competente, no será inferior a treinta y seis meses. Sin embargo, la autoridad competente podrá:

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 14 de julio de 1951.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- a) permitir, en el caso de personas que hayan completado, por lo menos, veinticuatro meses de servicio a bordo y que hayan aprobado un curso de formación profesional, en alguna escuela reconocida, que todo o parte del tiempo consagrado a dicha formación sea considerado como período de servicio en el mar;
- b) autorizar la concesión de certificados de mariner preferente a los alumnos de los buques escuela reconocidos y dedicados a la navegación marítima, que hayan prestado un servicio durante dieciocho meses a bordo de tales buques y hayan cumplido satisfactoriamente sus obligaciones.

5. El examen prescrito deberá comprender un ejercicio práctico a fin de probar los conocimientos de marinería del candidato y su aptitud para cumplir, de manera eficaz, todas las labores que puedan exigirse a un mariner preferente, comprendidas las maniobras de los botes salvavidas. Dicho examen deberá ser de naturaleza tal que permita al candidato que haya aprobado obtener el certificado especial de «mariner de bote salvavidas», previsto por el artículo 22 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1929, o por las disposiciones correspondientes de cualquier otro convenio posterior que revise o sustituya al indicado Convenio y esté en vigor en el territorio en cuestión.

### *Artículo 3*

El certificado de mariner preferente podrá concederse a toda persona que, en la fecha de entrada en vigor de este Convenio en el territorio en cuestión, desempeñe o haya desempeñado todas las funciones de mariner preferente o de miembro del personal de maestranza.

### *Artículo 4*

La autoridad competente podrá prever el reconocimiento de los certificados de mariner preferente expedidos en otros territorios.

\* \* \*

## CONDICIONES GENERALES DE EMPLEO

### Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180)

\* \* \*

#### I. CAMPO DE APLICACIÓN Y DEFICIONES

##### *Artículo 1*

1. El presente Convenio se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, matriculado en el territorio de un Estado Miembro para el cual el Convenio se halle en vigor, y dedicado normalmente a operaciones marítimas comerciales. A efectos del presente Convenio, un buque matriculado en el territorio de dos Miembros se considerará matriculado en el territorio del Miembro cuyo pabellón enarbole.

2. En la medida en que lo considere factible, y tras consultar con las organizaciones representativas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente aplicará las disposiciones del presente Convenio a la pesca marítima comercial.

3. En caso de duda respecto de si un buque ha de considerarse o no a efectos del presente Convenio como un buque dedicado a la navegación marítima, o como un buque dedicado a operaciones marítimas comerciales o a la pesca marítima comercial, la cuestión deberá ser resuelta por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores, de gente de mar y de pescadores.

4. El Convenio no se aplicará a los buques de madera de construcción tradicional, tales como los «dhows» y los juncos.

##### *Artículo 2*

A efectos del presente Convenio:

- a) la expresión «autoridad competente» designa al ministro, departamento gubernamental u otra autoridad facultada para dictar reglamentos, ordenan-

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- zas u otras instrucciones de obligado cumplimiento en materia de horas de trabajo u horas de descanso de la gente de mar, o de dotación de los buques;
- b) la expresión «horas de trabajo» designa el tiempo durante el cual un marino está obligado a efectuar un trabajo para el buque;
  - c) la expresión «horas de descanso» designa el tiempo que no está comprendido en las horas de trabajo; esta expresión no abarca las pausas breves;
  - d) los términos «gente de mar» o «marino» designan a toda persona que la legislación nacional o los convenios colectivos califiquen como tal, y que esté empleada o contratada con cualquier cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima al cual se aplique el presente Convenio;
  - e) el término «armador» designa al propietario del buque o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que asume del armador la responsabilidad por la explotación del buque y que, al hacerlo, acepta hacerse cargo de todos los deberes y responsabilidades correspondientes.

### II. HORAS DE TRABAJO Y DE DESCANSO DE LA GENTE DE MAR

#### *Artículo 3*

Dentro de los límites que se establecen en el artículo 6 se deberá fijar, ya sea el número máximo de horas de trabajo que no deberá sobrepasarse en un período determinado, ya sea el número mínimo de horas de descanso que deberá concederse dentro de un período de tiempo determinado.

#### *Artículo 4*

Todo Miembro que ratifique el presente Convenio reconoce que la pauta en materia de horas normales de trabajo de la gente de mar, al igual que la de los demás trabajadores, deberá basarse en una jornada laboral de ocho horas, con un día de descanso semanal y con los días de descanso que correspondan a los días festivos oficiales. No obstante, lo anterior no será óbice a que todo Miembro cuente con procedimientos para autorizar o registrar un convenio colectivo que determine las horas normales de trabajo de la gente de mar sobre una base que no sea menos favorable que la de dicha pauta.

#### *Artículo 5*

1. Los límites en relación con las horas de trabajo o de descanso serán los siguientes:

- a) el número máximo de horas de trabajo no excederá de:
  - i) 14 horas por cada período de 24 horas; ni
  - ii) 72 horas por cada período de siete días;o bien
- b) el número mínimo de horas de descanso no será inferior a:
  - i) diez horas por cada período de 24 horas; ni
  - ii) 77 horas por cada período de siete días.

## Condiciones generales de empleo

2. Las horas de descanso podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de 14 horas.

3. Los ejercicios de reunión de urgencia, lucha contra incendios, salvamento y otros ejercicios similares que prescriban la legislación nacional y los instrumentos internacionales deberán realizarse de tal forma que perturben lo menos posible los períodos de descanso y no provoquen fatiga.

4. Con respecto a situaciones en que un marino está en espera de llamada, como cuando una sala de máquinas funciona sin presencia de personal, el marino deberá gozar de un período de descanso compensatorio adecuado si resulta perturbado su período de descanso por el hecho de haberse producido una llamada.

5. En ausencia de convenio colectivo o laudo arbitral, o si la autoridad competente determina que las disposiciones de un convenio o laudo relativas a los párrafos 3 y 4 del presente artículo son inadecuadas, la autoridad competente adoptará medidas para garantizar que la gente de mar afectada disfrute de un período de descanso suficiente.

6. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo no impedirán que un Miembro cuente con medidas en la legislación nacional o con procedimientos que faculten a la autoridad competente a autorizar o registrar convenios colectivos que permitan excepciones a los límites establecidos. Tales excepciones deberán ajustarse en la medida de lo posible a las normas establecidas, pero podrán tomarse en cuenta la mayor frecuencia o duración de los períodos de licencia o el otorgamiento de licencias compensatorias a la gente de mar que realiza guardias o que trabaja a bordo de buques dedicados a travesías de corta duración.

7. Todo Miembro deberá exigir que se coloque en un lugar fácilmente accesible un cuadro en el que se especifique la organización del trabajo a bordo y en el que figuren, por lo menos, para cada cargo:

- a) el programa de servicio en el mar y en los puertos; y
- b) el número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso que fijan las leyes, los reglamentos o los convenios colectivos en vigor en el Estado del pabellón.

8. El cuadro al que se refiere el párrafo 7 del presente artículo deberá establecerse con un formato normalizado en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés.

### *Artículo 6*

Ningún marino menor de 18 años realizará trabajos de noche. A efectos del presente artículo, el término «noche» designa un período de al menos nueve horas consecutivas, que incluya el intervalo comprendido entre la medianoche y las cinco de la mañana. No será necesario aplicar la presente disposición cuando ello afecte la eficacia de la formación que de acuerdo con los programas y planes establecidos se imparta a los marinos de entre 16 y 18 años de edad.

### *Artículo 7*

1. Ninguna disposición del presente Convenio se interpretará en menoscabo del derecho del capitán de un buque a exigir que un marino efectúe las horas de

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

trabajo necesarias para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o la carga, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar.

2. De conformidad con el párrafo 1 del presente artículo, el capitán podrá suspender los horarios normales de trabajo o de descanso y exigir que un marino efectúe las horas de trabajo necesarias hasta que se haya restablecido la normalidad.

3. Tan pronto como sea posible después de restablecida la normalidad, el capitán deberá velar por que se conceda a todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso un período adecuado de descanso.

### *Artículo 8*

1. El Miembro deberá exigir que se mantengan registros de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso de la gente de mar para posibilitar el control del cumplimiento de las disposiciones establecidas en el artículo 5. La gente de mar recibirá una copia de los registros que le incumban, la cual deberá ser rubricada por el capitán, o la persona que éste designe, y por el marino.

2. La autoridad competente deberá determinar los procedimientos que habrán de seguirse para llevar estos registros a bordo, así como los intervalos con que deberá registrarse la información. La autoridad competente establecerá un modelo para el registro de las horas de trabajo o de las horas de descanso de la gente de mar que tome en cuenta toda directriz de la Organización Internacional del Trabajo, o utilizará el formato normalizado que esta última pueda proporcionar. Dicho modelo deberá establecerse en el idioma o los idiomas previstos en el artículo 5, párrafo 8.

3. Se deberá mantener a bordo, en un lugar fácilmente accesible a la tripulación, una copia de las disposiciones pertinentes de la legislación nacional relativas a este Convenio, así como una copia de los convenios colectivos aplicables.

### *Artículo 9*

La autoridad competente deberá examinar y refrendar a intervalos apropiados los registros a que se refiere el artículo 8, con el fin de comprobar que se cumplen las disposiciones adoptadas en aplicación del Convenio en materia de horas de trabajo y horas de descanso.

### *Artículo 10*

Si los registros u otras pruebas indican que se han infringido las disposiciones relativas a las horas de trabajo o las horas de descanso, la autoridad competente deberá exigir que se adopten medidas, incluida de ser necesario la revisión de la dotación del buque, con el fin de evitar futuras infracciones.

## III. DOTACIÓN DE LOS BUQUES

### *Artículo 11*

1. Todo buque al que se aplique el Convenio deberá contar con una dotación suficiente, segura y eficiente, con arreglo a lo dispuesto en el documento que

## Condiciones generales de empleo

especifica la dotación mínima de seguridad, o en un documento equivalente, que emita la autoridad competente.

2. Al determinar, aprobar o revisar los niveles de dotación, la autoridad competente tendrá en cuenta:

- a) la necesidad de evitar o de reducir al mínimo, en la medida de lo posible, el exceso de horas de trabajo, de garantizar un descanso suficiente y de limitar la fatiga; y
- b) los instrumentos internacionales enumerados en el Preámbulo.

### *Artículo 12*

Ninguna persona menor de 16 años de edad realizará trabajos a bordo de un buque.

## IV. RESPONSABILIDADES DEL ARMADOR Y DEL CAPITÁN

### *Artículo 13*

El armador deberá asegurarse de que el capitán dispone de todos los recursos necesarios, comprendida la dotación suficiente del buque, a efectos de la observancia de las obligaciones del presente Convenio. El capitán deberá adoptar todas las medidas necesarias para garantizar que se observen las condiciones en materia de horas de trabajo y de descanso de la gente de mar establecidas por el presente Convenio.

## V. APLICACIÓN

### *Artículo 14*

Todo Estado Miembro que ratifique el presente Convenio será responsable de la aplicación de sus disposiciones por medio de la legislación, salvo cuando éstas se hagan efectivas mediante convenios colectivos, laudos arbitrales o decisiones judiciales.

### *Artículo 15*

El Miembro deberá:

- a) adoptar todas las medidas necesarias para aplicar de manera eficaz las disposiciones del presente Convenio, incluido el establecimiento de sanciones apropiadas y de medidas correctoras;
- b) disponer de servicios de inspección adecuados para supervisar la aplicación de las medidas adoptadas en cumplimiento del presente Convenio, y dotarlos de los medios necesarios para lograr este objetivo; y
- c) establecer, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, procedimientos para la investigación de las quejas relacionadas con cualquier asunto contemplado en el presente Convenio.

## VI. DISPOSICIONES FINALES

### *Artículo 16*

El presente Convenio revisa el Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958; el Convenio sobre salarios, horas de trabajo

## **Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo**

a bordo y dotación (revisado), 1949; el Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946, y el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936. A partir de la fecha en que entre en vigor el presente Convenio, los Convenios arriba enumerados dejarán de estar abiertos a la ratificación.

### *Artículo 17*

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas para su registro al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Artículo 18*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

2. El presente Convenio entrará en vigor seis meses después de la fecha en que el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo haya registrado las ratificaciones de cinco Estados Miembros, tres de los cuales deberán tener cada uno una flota mercante de por lo menos un millón de g.t.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, seis meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

### *Artículo 19*

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado, durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

\* \* \*

## Condiciones generales de empleo

### Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187)

\* \* \*

#### I. CAMPO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

1. 1) La Recomendación se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, matriculado en el territorio de un Estado Miembro y dedicado normalmente a operaciones marítimas comerciales.

2) En la medida en que lo considere factible, y tras consultar con las organizaciones representativas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente debería aplicar las disposiciones de la presente Recomendación a la pesca marítima comercial.

3) En caso de duda respecto de si un buque ha de considerarse o no a efectos de la presente Recomendación como un buque dedicado a la navegación marítima, o como un buque dedicado a operaciones marítimas comerciales o a la pesca marítima comercial, la cuestión debería ser resuelta por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores, de gente de mar y de pescadores.

4) La Recomendación no se aplicará a los buques de madera de construcción tradicional, tales como los «dhows» y los juncos.

2. A efectos de la presente Recomendación:

- a) los términos «paga o salario básico» designan la remuneración, cualesquiera que sean los elementos que la componen, recibida a cambio de las horas normales de trabajo; no incluye pagos en concepto de horas extraordinarias, primas, asignaciones, licencias pagadas o cualquier otra remuneración adicional;
- b) la expresión «autoridad competente» designa al ministro, departamento gubernamental u otra autoridad facultada para dictar reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento en materia de salarios, horas de trabajo u horas de descanso de la gente de mar, o de dotación de los buques;
- c) la expresión «salario consolidado» designa un sueldo o salario que comprende el salario básico y otros complementos salariales; el salario consolidado puede incluir la remuneración de las horas extraordinarias trabajadas y todos los demás complementos salariales, o bien puede sólo incluir algunos de estos complementos en una consolidación parcial;
- d) la expresión «horas de trabajo» designa el tiempo durante el cual un marino está obligado a efectuar un trabajo para el buque;
- e) la expresión «horas extraordinarias» designa las horas trabajadas en exceso de las horas normales de trabajo;
- f) los términos «gente de mar» o «marino» designan a toda persona que la legislación nacional o los convenios colectivos califiquen como tal y que esté empleada o contratada con cualquier cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima al cual se aplique la presente Recomendación;

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- g) el término «armador» designa al propietario del buque o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que asume del armador la responsabilidad por la explotación del buque y que, al hacerlo, acepta hacerse cargo de todos los deberes y responsabilidades correspondientes.

### II. SALARIOS DE LA GENTE DE MAR

3. Para la gente de mar cuya remuneración incluye la compensación por separado de las horas extraordinarias trabajadas:

- a) a efectos del cálculo del salario, las horas normales de trabajo en el mar y en el puerto no deberían exceder de ocho horas diarias;
- b) a efectos del cálculo de las horas extraordinarias, el número de horas normales de trabajo por semana comprendido en la paga o salario básico debería determinarse en la legislación nacional si no ha sido fijado por convenio colectivo, pero no debería exceder de 48 horas por semana; los convenios colectivos pueden prever un trato diferente pero no menos favorable;
- c) la tasa o las tasas de remuneración de las horas extraordinarias, que en todo caso deberían suponer un incremento de por lo menos el 25 por ciento respecto de la tasa de remuneración horaria de la paga o salario básico, deberían fijarse en la legislación nacional o en los convenios colectivos;
- d) el capitán, o la persona que éste designe, debería encargarse de llevar registros de todas las horas extraordinarias trabajadas; dichos registros deberían ser rubricados por los marinos a intervalos regulares;

4. Para la gente de mar cuyo salario está plena o parcialmente consolidado:

- a) debería especificarse claramente en el convenio colectivo el contrato de enrolamiento, el contrato de trabajo y la carta de contratación, el monto de la remuneración pagadera al marino y, cuando así proceda, el número de horas de trabajo que se espera del marino a cambio de dicha remuneración, así como cualquier prestación adicional que pudiera deberse además del salario consolidado y las circunstancias en que ésta se debe;
- b) cuando se deban pagar horas trabajadas en exceso de las abarcadas por el salario consolidado, la tasa horaria debería suponer un incremento de por lo menos el 25 por ciento respecto de la tasa horaria básica correspondiente a las horas normales de trabajo definidas en el párrafo 3; debería aplicarse el mismo principio a las horas extraordinarias comprendidas en el salario consolidado;
- c) la parte del salario total o parcialmente consolidado que corresponde a la remuneración de las horas normales de trabajo, tal y como se definen en el apartado a) del párrafo 3, no debería ser inferior al salario mínimo aplicable; y
- d) para la gente de mar cuyos salarios estén parcialmente consolidados, se deberían llevar registros de todas las horas extraordinarias, y éstos ser rubricados según se prevé en el apartado d) del párrafo 3.

5. La legislación nacional o los convenios colectivos pueden disponer que las horas extraordinarias o el trabajo realizado durante el día de descanso semanal y durante los días festivos oficiales se compensen mediante la concesión, como mínimo, de un tiempo equivalente libre de servicio y fuera del buque, o de una

## Condiciones generales de empleo

licencia adicional en lugar de la remuneración correspondiente o de cualquier otra compensación prevista.

6. La legislación nacional adoptada tras consultar a las organizaciones representativas de la gente de mar y de los armadores o, cuando proceda, los convenios colectivos, deberían tener en cuenta los siguientes principios:

- a) el principio de igual remuneración por un trabajo de igual valor debería aplicarse a toda la gente de mar empleada en el mismo buque, sin discriminación alguna por razón de raza, color, sexo, religión, opinión política, ascendencia nacional u origen social;
- b) el contrato de enrolamiento o acuerdo de otro tipo en el que se especifique el salario o las tasas salariales aplicables debería encontrarse a bordo del buque; debería facilitarse a cada marino la información relativa al importe del salario o a las tasas salariales, proporcionándole, cuando menos, una copia de la información pertinente, firmada y en un idioma que entienda, o exhibiendo una copia del acuerdo en un lugar al que tenga acceso la tripulación, o por otro medio que se considere apropiado;
- c) el salario se debería pagar en moneda de curso legal; cuando proceda, el pago podrá realizarse por transferencia bancaria, cheque bancario, cheque postal o giro postal;
- d) el salario debería pagarse mensualmente o a otros intervalos regulares y, a la terminación del contrato, debería procederse sin demora indebida al pago de cualquier cantidad adeudada en concepto de remuneración;
- e) la autoridad competente debería imponer sanciones adecuadas o prever otras medidas apropiadas para los casos en que los armadores no paguen toda la remuneración debida dentro de los plazos que correspondan;
- f) el salario debería abonarse directamente al marino, o bien en la cuenta bancaria que éste designe, salvo si solicita por escrito que se haga de otro modo;
- g) a reserva de lo dispuesto en el apartado h), el armador no debería imponer límite alguno a la libertad del marino para disponer de su remuneración;
- h) sólo deberían permitirse deducciones de la remuneración en caso de que:
  - i) exista una disposición expresa al respecto en la legislación nacional o en un convenio colectivo aplicable;
  - ii) se haya informado al marino, del modo que la autoridad competente considere más apropiado, acerca de las condiciones que se aplican a dichas deducciones, y
  - iii) el total de las mismas no rebase el límite que para tales deducciones pueda haberse fijado en la legislación nacional, los convenios colectivos o las decisiones judiciales;
- i) no debería deducirse de la remuneración de un marino ninguna cantidad para la obtención o la conservación del empleo;
- j) la autoridad competente debería estar facultada para inspeccionar los almacenes y servicios disponibles a bordo del buque a fin de garantizar que se aplican precios justos y razonables que redunden en beneficio de la gente de mar interesada, y

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

k) en la medida en que las reclamaciones de la gente de mar respecto de los salarios y de otras sumas debidas en relación con su empleo no estén aseguradas de conformidad con las disposiciones del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993, dichas reclamaciones deberían asegurarse con arreglo a las disposiciones del Convenio de la Organización Internacional del Trabajo sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador, 1992.

7. Todo Estado Miembro debería, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, disponer de procedimientos para investigar las quejas en relación con cualquiera de los asuntos de que se ocupa la presente Recomendación.

### III. SALARIO MÍNIMO

8. 1) Sin perjuicio del principio de la libre negociación colectiva, todo Estado Miembro debería, previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, establecer procedimientos para fijar el salario mínimo de la gente de mar. Las organizaciones representativas de armadores y de gente de mar deberían participar en la aplicación de esos procedimientos.

2) Al instaurar dichos procedimientos y al fijar el salario mínimo, deberían tenerse debidamente en cuenta las normas internacionales del trabajo en materia de fijación de los salarios mínimos, así como los principios siguientes:

- a) el nivel del salario mínimo debería tener en cuenta las características propias del empleo marítimo, los niveles de dotación de los buques y las horas normales de trabajo de la gente de mar, y
- b) el nivel del salario mínimo debería adaptarse a las variaciones del costo de la vida y de las necesidades de la gente de mar.

3) La autoridad competente debería garantizar:

- a) mediante un sistema de supervisión y de sanciones, que la remuneración pagada no es inferior a la tasa o tasas establecidas, y
- b) a todo marino que haya sido remunerado a una tasa inferior al salario mínimo la posibilidad de recuperar, ya sea a través de un procedimiento judicial poco oneroso y expeditivo, ya sea por otro procedimiento, la cantidad que se le adeude.

### IV. SALARIO BÁSICO O REMUNERACIÓN MÍNIMA MENSUAL

#### PARA LOS MARINEROS PREFERENTE

9. A efectos de esta parte del instrumento, la expresión «marinero preferente» designa a todo marino que posea la competencia profesional necesaria para desempeñar cualquier trabajo cuya ejecución pueda ser exigida a un miembro del personal subalterno destinado al servicio de cubierta, que no sea especialista ni desempeñe funciones de mando, o a todo marino calificado como preferente por la legislación o la práctica nacional o por los convenios colectivos.

10. La paga o salario básico correspondiente a un mes civil de servicio para un marinero preferente no debería ser inferior al importe que determine periódica-

## Condiciones generales de empleo

mente la Comisión Paritaria Marítima u otro órgano autorizado por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo. Una vez que el Consejo de Administración haya adoptado una decisión, el Director General de la OIT notificará toda revisión de dicho importe a los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo. El importe determinado por la Comisión Paritaria Marítima el 1.º de enero de 1995 es de 385 dólares de los Estados Unidos.

11. Ninguna de las disposiciones recogidas en esta parte de la Recomendación debería interpretarse en perjuicio de los acuerdos suscritos entre los armadores o sus organizaciones y las organizaciones de gente de mar en lo que atañe a la reglamentación relativa a las condiciones mínimas de empleo, siempre que la autoridad competente reconozca dichas condiciones.

### V. EFECTOS SOBRE RECOMENDACIONES ANTERIORES

12. La presente Recomendación sustituye a la Recomendación sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1958.

## Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91)<sup>1</sup>

\* \* \*

### Artículo 1

1. Este Convenio se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propulsión mecánica, de propiedad pública o privada, destinado, con fines comerciales, al transporte de mercancías o de pasajeros y matriculado en un territorio para el cual se halle en vigor este Convenio.

2. La legislación nacional determinará en qué casos se considerará que un buque está dedicado a la navegación marítima.

3. Este Convenio no se aplica a:

- a) los barcos de madera de construcción primitiva, tales como los «dhows» y los juncos;
- b) los barcos dedicados a la pesca o a operaciones directamente relacionadas con esta actividad, o a la caza de la foca u operaciones análogas;
- c) los buques dedicados a la navegación en estuarios.

4. La legislación nacional o los contratos colectivos podrán exceptuar de la aplicación del presente Convenio a los buques cuyo tonelaje bruto de registro sea inferior a 200 toneladas.

### Artículo 2

1. El presente Convenio se aplica a toda persona empleada en una función cualquiera a bordo de un buque, con excepción de:

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 14 de septiembre de 1967.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- a) el práctico que no sea miembro de la tripulación;
- b) el médico que no sea miembro de la tripulación;
- c) el personal de enfermería y el personal de sanidad que se dedique exclusivamente a trabajos de enfermería y no forme parte de la tripulación;
- d) las personas que trabajen exclusivamente por su propia cuenta o aquellas que estén remuneradas exclusivamente con una participación en las utilidades o ganancias;
- e) las personas que no reciban remuneración por sus servicios o no tengan sino un salario o sueldo nominal;
- f) las personas empleadas a bordo por un empleador que no sea el armador, excepción hecha de los oficiales u operadores de radio que estén al servicio de una compañía de radiotelegrafía;
- g) los cargadores a bordo que no sean miembros de la tripulación;
- h) las personas empleadas en barcos dedicados a la pesca de la ballena, a la transformación industrial de los productos de esta pesca o en cualquier otra labor de la pesca de la ballena u operaciones similares, en las condiciones reguladas por las disposiciones de un contrato colectivo sobre la pesca de la ballena, o un acuerdo análogo, celebrado por una organización de gente de mar, que determine las tasas de los salarios, las horas de trabajo y demás condiciones del empleo;
- i) las personas empleadas en los puertos que no estén habitualmente empleadas en el mar.

2. La autoridad competente, previa consulta a las organizaciones interesadas de armadores y de gente de mar, podrá exceptuar de la aplicación de este Convenio a los capitanes, primeros oficiales y jefes de máquinas a quienes la legislación nacional o los contratos colectivos garanticen condiciones de servicio por lo menos tan favorables, en lo que concierne a las vacaciones pagadas, como las previstas en este Convenio.

### *Artículo 3*

1. Toda persona a la que se aplique el presente Convenio tendrá derecho, después de doce meses de servicio continuo, a vacaciones anuales pagadas cuya duración será:

- a) de dieciocho días laborables, por lo menos, por cada año de servicio, para los capitanes y oficiales, así como para los oficiales u operadores de radiotelegrafía;
- b) de doce días laborables, por lo menos, por cada año de servicio, para los demás miembros de la tripulación.

2. Toda persona que haya prestado, por lo menos, seis meses de servicio ininterrumpido tendrá derecho, al dejar el servicio, por cada mes completo de servicio, a un día y medio laborable de vacaciones, si se trata de un capitán, oficial, u oficial u operador de radiotelegrafía, y a un día si se trata de cualquier otro miembro de la tripulación.

3. Toda persona que haya sido despedida, sin falta de su parte, antes de haber completado seis meses de servicio ininterrumpido tendrá derecho, por cada

## Condiciones generales de empleo

mes completo de servicio, a un día y medio laborable de vacaciones, si se trata de un capitán, oficial, u oficial u operador de radiotelegrafía, y a un día si se trata de cualquier otro miembro de la tripulación.

4. Con objeto de determinar el momento en que la gente de mar tendrá derecho a tomar vacaciones:

- a) cualquier servicio prestado que no esté prescrito en el contrato de enrolamiento será incluido al calcularse el período de servicio ininterrumpido;
- b) las interrupciones de corta duración en el servicio que no sean imputables a una falta o a un acto del interesado y cuyo total no exceda de seis semanas, dentro de cualquier período de doce meses, no deberán considerarse como una interrupción de la continuidad del período de servicio que las preceda o subsiga;
- c) la continuidad del servicio no deberá considerarse interrumpida por un cambio en la gestión o en la propiedad del buque o de los buques a bordo del cual o de los cuales haya servido el interesado.

5. No se computan, a los efectos de las vacaciones anuales pagadas:

- a) los días feriados oficiales o establecidos por la costumbre;
- b) las interrupciones en el servicio producidas por enfermedad o accidente.

6. La legislación nacional o los contratos colectivos podrán prever el fraccionamiento de las vacaciones anuales, devengadas en virtud del presente Convenio, o la acumulación de las vacaciones, devengadas durante un año, a unas vacaciones ulteriores.

7. La legislación nacional o los contratos colectivos podrán prever la sustitución de las vacaciones anuales pagadas, devengadas en virtud del presente Convenio, en casos muy excepcionales en que las necesidades del servicio así lo exijan, por una indemnización equivalente, por lo menos, a la remuneración prevista en el artículo 5.

### Artículo 4

1. Cuando se tenga derecho a tomar vacaciones anuales, se concederán, de común acuerdo, tan pronto lo permitan las necesidades del servicio.

2. Nadie podrá estar obligado, sin prestar su consentimiento, a tomar las vacaciones anuales que le correspondan en un puerto que no sea del territorio donde fue contratado o del territorio donde residía. A reserva de esta disposición, las vacaciones se concederán en un puerto previsto por la legislación nacional o por los contratos colectivos.

### Artículo 5

1. Toda persona que tome vacaciones en virtud del artículo 3 del presente Convenio deberá percibir su remuneración habitual mientras duren aquéllas.

2. La remuneración habitual pagadera en virtud del párrafo precedente, que podrá comprender una asignación adecuada para alimentos, se calculará en la forma que determine la legislación nacional o un contrato colectivo.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### Artículo 6

A reserva de lo dispuesto en el párrafo 7 del artículo 3, se considerará nulo todo acuerdo que implique el abandono del derecho a vacaciones pagadas o la renuncia a las mismas.

### Artículo 7

Toda persona que abandone el servicio del empleador, o que sea despedida antes de haber tomado las vacaciones que le correspondan, deberá recibir, por cada día de vacaciones a que tenga derecho, en virtud del presente Convenio, la remuneración prevista en el artículo 5.

### Artículo 8

Todo Miembro que ratifique el presente Convenio deberá garantizar la aplicación efectiva de sus disposiciones.

### Artículo 9

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio menoscabará en modo alguno las leyes, sentencias, costumbres o acuerdos celebrados entre armadores y gente de mar que garanticen condiciones más favorables que las prescritas en este Convenio.

### Artículo 10

1. Se podrá dar cumplimiento a las disposiciones de este Convenio por medio de: a) la legislación; b) los contratos colectivos entre armadores y gente de mar, o c) la acción combinada de la legislación y los contratos colectivos celebrados entre armadores y gente de mar. Salvo disposición en contrario, las disposiciones de este Convenio se aplicarán a todo buque matriculado en el territorio de un Miembro que haya ratificado el Convenio y a toda persona empleada en dicho buque.

2. Cuando se haya dado cumplimiento a cualquier disposición de este Convenio por medio de un contrato colectivo, de conformidad con el párrafo 1 de este artículo, el Miembro en cuyo territorio esté en vigencia el contrato colectivo no estará obligado, a pesar de las disposiciones contenidas en el artículo 8 de este Convenio, a dictar las medidas previstas en dicho artículo respecto a cualquiera de las disposiciones de este Convenio a la que se haya dado cumplimiento por medio de un contrato colectivo.

3. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio proporcionará al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo información sobre las medidas tomadas para su aplicación, con indicaciones precisas sobre cualquier contrato colectivo que dé cumplimiento a cualquiera de sus disposiciones y esté en vigor en la fecha en que el Miembro ratifique el Convenio.

4. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio se obliga a participar, por medio de una delegación tripartita, en cualquier comisión que pueda crearse con el propósito de examinar las medidas dictadas para dar cumplimiento a este Convenio, en la que estén representados los gobiernos y las organizaciones de armadores y de gente de mar, y a la que asistan, en calidad consultiva, repre-

## Condiciones generales de empleo

sentantes de la Comisión Paritaria Marítima de la Oficina Internacional del Trabajo.

5. El Director General someterá a las comisiones que se creen un resumen de la información que haya recibido en virtud del párrafo 3 de este artículo.

6. La comisión examinará los contratos colectivos que se le sometan a fin de comprobar si dan cumplimiento a las disposiciones de este Convenio. Todo Miembro que haya ratificado el Convenio se obliga a tener en cuenta cualquier observación o sugerión que formule la comisión sobre la aplicación del Convenio, y se obliga también a comunicar a las organizaciones de empleadores y de gente de mar que sean parte en cualquiera de los contratos colectivos mencionados en el párrafo 1 cualquier observación o sugerión de dicha comisión respecto al grado en que esos contratos colectivos dan cumplimiento a las disposiciones del presente Convenio.

### Artículo 11

A los efectos del artículo 17 del Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936, se considerará que el presente Convenio constituye un convenio revisado del primer Convenio.

\* \* \*

### Artículo 13

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor seis meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de nueve de los siguientes países: Estados Unidos de América, República Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, China, Dinamarca, Finlandia, Francia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Grecia, India, Irlanda, Italia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Suecia, Turquía y Yugoslavia, quedando entendido que, por lo menos, cinco de estos nueve países deberán poseer una marina mercante de un millón de toneladas brutas de registro como mínimo. Se incluye esta disposición con el propósito de facilitar y estimular la pronta ratificación del Convenio por los Estados Miembros.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, seis meses después de la fecha en que se haya registrado su ratificación.

\* \* \*

### Artículo 18

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, ipso jure, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 14 siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
  - b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.
2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

\* \* \*

### Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146)<sup>1</sup>

\* \* \*

#### *Artículo 1*

La legislación nacional deberá dar efecto a las disposiciones del presente Convenio en la medida en que esto no se haga por medio de contratos colectivos, laudos arbitrales, sentencias judiciales, procedimientos legales para la fijación de salarios o de otra manera compatible con la práctica nacional que sea apropiada a las condiciones del país.

#### *Artículo 2*

1. El presente Convenio se aplica a todas las personas que trabajan como gente de mar.

2. A los efectos del presente Convenio, la expresión «gente de mar» designa a las personas empleadas en cualquier función a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima matriculado en el territorio de un Estado que haya ratificado el presente Convenio, que no sea:

- a) un buque de guerra;
- b) un barco dedicado a la pesca o a operaciones directamente relacionadas con esta actividad, o a la pesca de la ballena u operaciones análogas.

3. La legislación nacional determinará, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, cuando tales organizaciones existan, qué buques han de considerarse dedicados a la navegación marítima, a los efectos del presente Convenio.

4. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio podrá, previa consulta con las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores, cuando tales organizaciones existan, ampliar su campo de aplicación, con las modificaciones exigidas por las condiciones propias de la industria de que se trate, a las per-

## Condiciones generales de empleo

sonas excluidas de la definición de gente de mar por el apartado b) del párrafo 2 del presente artículo o a ciertas categorías de éstas.

5. Todo Miembro que, con arreglo al párrafo 4 de este artículo, ampliare el campo de aplicación del presente Convenio en el momento de su ratificación, deberá especificar en una declaración anexa a su ratificación las categorías a que se aplica esta ampliación y las modificaciones eventuales que tal ampliación haya exigido.

6. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio podrá asimismo notificar ulteriormente al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, por medio de una declaración, que amplía el campo de aplicación del Convenio a otras categorías que las que especificó en el momento de la ratificación.

7. En la medida en que sea necesario y previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, cuando tales organizaciones existan, por parte de la autoridad competente o mediante procedimientos apropiados, se podrán adoptar medidas en cada país para excluir del campo de aplicación del Convenio a categorías limitadas de personas empleadas a bordo de buques dedicados a la navegación marítima.

8. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio deberá enumerar en la primera memoria sobre la aplicación del Convenio que someta en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, las categorías que hubieren sido excluidas en virtud de los párrafos 3 y 7 de este artículo, explicando los motivos de dicha exclusión, y deberá indicar en memorias subsiguientes el estado de su legislación y práctica respecto de las categorías excluidas y la medida en que se ha puesto o se propone poner en ejecución el Convenio respecto de tales categorías.

### Artículo 3

1. La gente de mar a quien se aplique el presente Convenio tendrá derecho a vacaciones anuales pagadas de una duración mínima determinada.

2. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio deberá especificar la duración de las vacaciones anuales en una declaración anexa a su ratificación.

3. Las vacaciones no deberán en ningún caso ser inferiores a treinta días civiles por año de servicios.

4. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio podrá notificar ulteriormente al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, por medio de una nueva declaración, que establece vacaciones de mayor duración que las que especificó en el momento de la ratificación.

### Artículo 4

1. La gente de mar cuyo período de servicios en cualquier año sea inferior al requerido para tener derecho al total de vacaciones prescrito en el artículo anterior, tendrá derecho, respecto de ese año, a vacaciones anuales pagadas proporcionales a la duración de sus servicios en dicho año.

2. A los efectos del presente Convenio, la expresión «año» significa un año civil o cualquier otro período de la misma duración.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### Artículo 5

1. El modo de calcular el período de servicios a efectos del derecho a vacaciones deberá ser determinado por la autoridad competente o por medio de procedimientos apropiados en cada país.

2. En las condiciones que en cada país se determinen por la autoridad competente o por medio de procedimientos apropiados, los servicios prestados que no figuren en el contrato de enrolamiento serán contados como períodos de servicios.

3. En las condiciones que en cada país se determinen por la autoridad competente o por medio de procedimientos apropiados, se contarán como parte del período de servicios a efectos de vacaciones anuales las ausencias del trabajo para asistir a un curso autorizado de formación profesional marítima o por motivos independientes de la voluntad de la gente de mar interesada, tales como enfermedad, accidente o maternidad.

### Artículo 6

No serán contados como parte de las vacaciones anuales pagadas mínimas prescritas en el párrafo 3 del artículo 3 del presente Convenio:

- a) los días feriados oficiales y los establecidos por la costumbre reconocidos como tales en el país de bandera del buque, ya coincidan o no con las vacaciones anuales pagadas;
- b) los períodos de incapacidad de trabajo por motivo de enfermedad, accidente o maternidad, en las condiciones que se determinen en cada país por la autoridad competente o por medio de procedimientos apropiados;
- c) las licencias temporales en tierra concedidas a la gente de mar durante el contrato de enrolamiento;
- d) los permisos compensatorios de cualquier clase, en las condiciones que se determinen en cada país por la autoridad competente o por medio de procedimientos apropiados.

### Artículo 7

1. La gente de mar que tome las vacaciones prescritas en el presente Convenio percibirá, por el período entero de las mismas, por lo menos su remuneración normal (incluido el equivalente en efectivo de cualquier parte de esa remuneración pagada en especie), calculada en la forma que se determine en cada país por la autoridad competente o por medio de procedimientos apropiados.

2. El monto debido en virtud del párrafo 1 del presente artículo deberá ser pagado a la gente de mar interesada antes de sus vacaciones, a menos que se haya previsto de otro modo por la legislación nacional o en un acuerdo aplicable al empleador y a dicha gente de mar.

3. La gente de mar que abandone el servicio del empleador, o que sea despedida antes de haber tomado las vacaciones que le corresponden, deberá percibir por cada día de vacaciones a que tenga derecho la remuneración prevista en el párrafo 1 de este artículo.

## Condiciones generales de empleo

### Artículo 8

1. El fraccionamiento de las vacaciones anuales pagadas, o la acumulación de las vacaciones correspondientes a un año con las del año siguiente, podrán ser autorizados en cada país por la autoridad competente o por medio de procedimientos apropiados.

2. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo y a menos que se prevea de otro modo en un acuerdo aplicable al empleador y a la gente de mar interesada, las vacaciones anuales pagadas prescritas en el presente Convenio deberán consistir en un período ininterrumpido.

### Artículo 9

En casos excepcionales podrá disponerse por la autoridad competente o por medio de procedimientos apropiados en cada país la substitución de las vacaciones anuales debidas en virtud del presente Convenio por un pago en efectivo equivalente por lo menos a la remuneración prevista en el artículo 7.

### Artículo 10

1. La época en que se tomarán las vacaciones, siempre que no se fije por reglamentos, contratos colectivos, laudos arbitrales o de otra manera compatible con la práctica nacional, se determinará por el empleador, previa consulta y, en lo posible, de acuerdo con la gente de mar interesada o con sus representantes.

2. No podrá requerirse a la gente de mar, sin su consentimiento, que tome las vacaciones anuales que se le deban en otro lugar que el de enrolamiento o de reclutamiento, según la proximidad de su domicilio, excepto en el caso de que así disponga un contrato colectivo o la legislación nacional.

3. La gente de mar obligada a tomar sus vacaciones anuales cuando está en otro lugar que los autorizados en el párrafo 2 del presente artículo tendrá derecho al transporte gratuito hasta el lugar de enrolamiento o de reclutamiento, según la proximidad de su domicilio; la subsistencia y otros gastos relacionados directamente con su retorno correrán a cargo del empleador; el tiempo de viaje no será deducido de las vacaciones anuales pagadas debidas a la gente de mar interesada.

### Artículo 11

Se considerará nulo todo acuerdo que implique el abandono del derecho a vacaciones anuales pagadas prescritas en el párrafo 3 del artículo 3 o, salvo en los casos excepcionales previstos por el artículo 9 de este Convenio, la no utilización de las mismas.

### Artículo 12

Únicamente en caso de extrema urgencia y con un aviso previo razonable se podrá solicitar el regreso a bordo de la gente de mar que está gozando de sus vacaciones anuales.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 13*

Se adoptarán medidas efectivas, apropiadas a la manera en que se dé efecto a las disposiciones del presente Convenio, para asegurar, por medio de una inspección adecuada o de otra forma, la correcta aplicación y observancia de los reglamentos o disposiciones sobre vacaciones anuales pagadas.

### *Artículo 14*

El presente Convenio revisa el Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949.

\* \* \*

## Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23)<sup>1</sup>

\* \* \*

### *Artículo 1*

1. El presente Convenio se aplica a todos los buques que se dediquen a la navegación marítima y que estén matriculados en el país de uno de los Miembros que haya ratificado el presente Convenio, y a los armadores, capitanes y gente de mar de estos buques.

2. El presente Convenio no se aplica:

- a) a los buques de guerra;
- b) a los buques del Estado que no estén dedicados al comercio;
- c) a los buques dedicados al cabotaje nacional;
- d) a los yates de recreo;
- e) a las embarcaciones comprendidas en la denominación de «Indian country craft»;
- f) a los barcos de pesca;
- g) a las embarcaciones cuyo desplazamiento sea inferior a 100 toneladas o a 300 metros cúbicos, ni a los buques destinados al «home trade» cuyo desplazamiento sea inferior al límite fijado para el régimen especial de estos buques por la legislación nacional vigente al adoptarse el presente Convenio.

### *Artículo 2*

A los efectos del presente Convenio, los términos que aparecen a continuación tendrán el significado siguiente:

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 16 de abril de 1928.

## Condiciones generales de empleo

- a) el término «buque» comprende cualquier clase de barco o embarcación, de propiedad pública o privada, que se dedique habitualmente a la navegación marítima;
- b) la expresión «gente de mar» comprende todas las personas (excepto los capitanes, prácticos, alumnos de los buques escuela y aprendices obligados por un contrato especial de aprendizaje) empleadas o contratadas a bordo, que figuren en la lista de la tripulación, y excluye a los tripulantes de la flota de guerra y demás personal al servicio permanente del Estado;
- c) el término «capitán» se refiere a todas las personas, excepción hecha de los prácticos, que manden y tengan la responsabilidad de un buque;
- d) la expresión «buque destinado al home trade» se aplica a los buques que realizan el comercio entre los puertos de un país determinado y los puertos de un país vecino, dentro de los límites geográficos fijados por la legislación nacional.

### Artículo 3

1. La gente de mar que haya sido desembarcada mientras el contrato tenía validez o a su terminación tendrá derecho a ser transportada a su propio país, ya sea al puerto donde fue contratada o al puerto de zarpa del buque, según lo establecido por la legislación nacional, que deberá prever las disposiciones necesarias a estos efectos y determinar a quién incumbe la carga de la repatriación.

2. Se considerará que la gente de mar ha sido debidamente repatriada cuando se le haya obtenido un empleo conveniente a bordo de un buque que se dirija a uno de los puntos de destino determinados en el párrafo precedente.

3. Se considerará repatriada a la gente de mar que haya desembarcado en su propio país, en el puerto donde fue contratada o en un puerto vecino, o en el puerto de zarpa del buque.

4. La legislación nacional, o en su defecto el contrato de enrolamiento, determinará las condiciones en que tendrá derecho a ser repatriada la gente de mar extranjera embarcada en un país que no sea el suyo. Sin embargo, las disposiciones de los párrafos precedentes seguirán siendo aplicables a la gente de mar embarcada en su propio país.

### Artículo 4

Los gastos de repatriación no estarán a cargo de la gente de mar si ésta ha sido licenciada por:

- a) accidente ocurrido al servicio del buque;
- b) naufragio;
- c) enfermedad que no pueda imputarse a falta o acto voluntario;
- d) despido por cualquier causa de la que no sea responsable.

### Artículo 5

1. 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

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

el momento fijado para su salida.

2. Cuando el interesado sea repatriado como miembro de una tripulación, tendrá derecho a la remuneración por los servicios prestados durante el viaje.

### *Artículo 6*

La autoridad pública del país donde esté matriculado el buque tendrá obligación de velar por la repatriación de la gente de mar, sin distinción de nacionalidad, en los casos en que este Convenio le sea aplicable, y, si fuere necesario, adelantará los gastos de repatriación.

\* \* \*

### *Artículo 8*

1. Este Convenio entrará en vigor en la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo hayan sido registradas por el Director General.

2. Sólo obligará a los Miembros cuya ratificación haya sido registrada en la Oficina Internacional del Trabajo.

3. Posteriormente, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, en la fecha en que su ratificación haya sido registrada en la Oficina Internacional del Trabajo.

\* \* \*

### *Artículo 12*

Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado en la Oficina Internacional del Trabajo.

\* \* \*

## **Recomendación sobre la repatriación de capitanes y aprendices, 1926 (núm. 27)**

\* \* \*

La Conferencia recomienda que los gobiernos adopten las medidas necesari-

## Condiciones generales de empleo

rias para garantizar la repatriación de capitanes y la repatriación de los aprendices sujetos a un contrato especial, que no estén amparados por las disposiciones del Convenio relativo a la repatriación de la gente de mar, adoptado por la Conferencia General en su novena reunión.

### Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166)

#### I. CAMPO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

##### *Artículo 1*

1. El presente Convenio se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, matriculado en el territorio de todo Miembro para el cual el Convenio se halle en vigor y destinado normalmente a la navegación marítima comercial, así como a los armadores y a los marinos de tales buques.

2. En la medida en que lo considere factible, previa consulta con las organizaciones representativas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente deberá aplicar las disposiciones de este Convenio a la pesca marítima comercial.

3. En caso de existir dudas acerca de si, a efectos del Convenio, un buque debe o no considerarse destinado a la navegación marítima comercial o a la pesca marítima comercial, la cuestión se resolverá por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores, de gente de mar y de pescadores.

4. A los efectos del presente Convenio, los términos «gente de mar» o «marinos» designan a todas las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima al cual se aplique el presente Convenio.

#### II. DERECHOS

##### *Artículo 2*

1. Todo marino tendrá derecho a ser repatriado en las circunstancias siguientes:

- a) cuando un contrato de duración determinada o para un viaje específico expire en el extranjero;
- b) cuando expire el período de preaviso dado de conformidad con las disposiciones del contrato de enrolamiento o del contrato de trabajo del marino;
- c) en caso de enfermedad o de accidente o de cualquier otra razón médica que exija su repatriación, a reserva de la correspondiente autorización médica para viajar;
- d) en caso de naufragio;
- e) cuando el armador no pueda seguir cumpliendo sus obligaciones legales o contractuales como empleador del marino a causa de quiebra, venta del buque, cambio de matrícula del buque o por cualquier otro motivo análogo;
- f) cuando un buque se dirija hacia una zona de guerra, tal como la definen la legislación nacional o los convenios colectivos, a la cual el marino no con-

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- sienta ir;
- g) en caso de terminación o interrupción del empleo del marino como consecuencia de un laudo arbitral o de un convenio colectivo, o en caso de terminación del empleo o por cualquier otro motivo similar.

2. La legislación nacional o los convenios colectivos deberán prescribir la duración máxima del período de servicio a bordo al término del cual el marino tiene derecho a la repatriación. Tal período será inferior a doce meses. Al determinar dicho período máximo, deberán tenerse en cuenta los factores que afectan el medio ambiente de trabajo de la gente de mar. Todo Miembro deberá, en la medida posible, esforzarse en reducir ese período en función de los cambios tecnológicos y podrá inspirarse en las recomendaciones formuladas por la Comisión Paritaria Marítima.

### III. DESTINO

#### *Artículo 3*

1. Todo Estado Miembro para el cual el presente Convenio se halle en vigor prescribirá, mediante la legislación nacional, los puntos de destino a los cuales podrá repatriarse a la gente de mar.

2. Los puntos de destino así prescritos incluirán 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. El marino tendrá el derecho a elegir, de entre los diferentes puntos de destino prescritos, el lugar al que desea que se le repatrie.

### IV. DISPOSICIONES PARA LA REPATRIACIÓN

#### *Artículo 4*

1. Incumbirá al armador la responsabilidad de organizar la repatriación por medios apropiados y rápidos. El medio de transporte normal será la vía aérea.

2. El costo de la repatriación lo sufragará el armador.

3. Cuando la repatriación haya tenido lugar por haberse reconocido a un marino culpable, de conformidad con la legislación nacional o con los convenios colectivos, de una infracción grave de las obligaciones que entraña su empleo, ninguna disposición del presente Convenio menoscabará el derecho de recuperar del marino total o parcialmente el costo de su repatriación, de conformidad con la legislación nacional o con los convenios colectivos.

4. Los costos que debe sufragar el armador incluirán:

- a) el pasaje hasta el punto de destino elegido para la repatriación de conformidad con el artículo 3 supra;
- b) el alojamiento y la alimentación desde el momento en que el marino abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación;
- c) la remuneración y las prestaciones del marino desde el momento en que abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación, si ello está previsto en la legislación nacional o en los convenios

## Condiciones generales de empleo

- colectivos;
- d) el transporte de 30 kg de equipaje personal del marino hasta el punto de destino elegido para la repatriación;
  - e) el tratamiento médico, si es necesario, hasta que el estado de salud del marino le permita viajar hasta el punto de destino elegido para la repatriación.
5. El armador no podrá exigir del marino, al comienzo de su empleo, ningún anticipo con miras a sufragar el costo de su repatriación, ni tampoco podrá deducir dicho costo de la remuneración u otras prestaciones a que tenga derecho el marino, salvo en las condiciones estipuladas en el párrafo 3 supra.
6. La legislación nacional no obstaculizará los derechos del armador a recuperar el costo de la repatriación de la gente de mar no empleada por él del empleador de dicha gente de mar.

### Artículo 5

Si un armador no toma las disposiciones necesarias para la repatriación de un marino que tenga derecho a ella o no sufraga el costo de la misma:

- a) la autoridad competente del Miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque organizará la repatriación del marino y asumirá el costo de la misma; caso de no hacerlo, el Estado de cuyo territorio deba ser repatriado el marino o el Estado del cual sea nacional el marino podrán organizar su repatriación y recuperar el costo de la misma del Miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque;
- b) el Miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque podrá recuperar del armador los gastos ocasionados por la repatriación del marino;
- c) los gastos de repatriación no correrán en ningún caso a cargo del marino, salvo en las condiciones estipuladas en el párrafo 3 del artículo 4 supra.

## V. OTRAS DISPOSICIONES

### Artículo 6

La gente de mar que ha de ser repatriada deberá poder obtener su pasaporte y otros documentos de identidad a fines de repatriación.

### Artículo 7

No deberá descontarse de las vacaciones retribuidas devengadas por la gente de mar el tiempo invertido en espera de la repatriación ni el tiempo invertido en el viaje de repatriación.

### Artículo 8

Se considerará la repatriación efectuada cuando la gente de mar haya sido desembarcada en un punto de destino prescrito de conformidad con las disposiciones del artículo 3 supra, o cuando el marino no reivindique su derecho a la repatriación dentro de un plazo razonable de tiempo que se definirá mediante legisla-

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

ción nacional o convenio colectivo.

### *Artículo 9*

Se dará efecto a las disposiciones del presente Convenio por medio de la legislación nacional, siempre que no sean ya aplicadas en virtud de convenios colectivos o de cualquier otra manera apropiada habida cuenta de las condiciones nacionales.

### *Artículo 10*

Todo Miembro facilitará la repatriación de la gente de mar que sirve en buques que atracan en sus puertos o que atraviesan sus aguas territoriales o vías internas de navegación, así como su reemplazo a bordo.

### *Artículo 11*

La autoridad competente de todo Miembro para el cual el presente Convenio se halle en vigor velará, mediante un control apropiado, por que los armadores de buques matriculados en su territorio cumplan las disposiciones del Convenio, y facilitará la pertinente información a la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Artículo 12*

El texto del presente Convenio deberá estar a la disposición de los miembros de la tripulación en un idioma apropiado, en todo buque matriculado en el territorio de un Miembro para el cual el Convenio se halle en vigor.

### *Artículo 13*

El presente Convenio revisa el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926.

\* \* \*

### **Recomendación sobre la repatriación de la gente de mar, 1987 (núm. 174)**

\* \* \*

Siempre que un marino tenga derecho a ser repatriado de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987, y tanto el armador como el Miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque incumplan la obligación que les impone el Convenio de organizar su repatriación y de asumir el costo de la misma, el Estado de cuyo territorio deba ser repatriado el marino, o el Estado del cual el marino sea nacional, debería organizar dicha repatriación y recuperar el costo de la misma del Miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque, de conformidad con el apartado a) del artículo 5

## Condiciones generales de empleo

del Convenio.

### Recomendación sobre la protección de los jóvenes marinos, 1976 (núm. 153)

#### I. MÉTODOS DE APLICACIÓN

1. La presente Recomendación podrá aplicarse mediante la legislación nacional, contratos colectivos, reglamentos de empresa, laudos arbitrales o sentencias judiciales o de cualquier otra forma que resulte apropiada en función de las condiciones nacionales.

#### II. DEFINICIÓN Y CAMPO DE APLICACIÓN

2. 1) A los efectos de la presente Recomendación, la expresión «jóvenes marinos» incluye a todos los jóvenes menores de dieciocho años de edad empleados con cualquier cargo a bordo de un buque que se dedique a la navegación marítima, que no sea:

- a) un buque de guerra;
- b) un barco dedicado a la pesca o a operaciones directamente relacionadas con esta actividad o a la pesca de la ballena u operaciones similares.

2) La legislación nacional debería determinar, previa consulta a las organizaciones interesadas de armadores y de la gente de mar, cuándo los buques han de considerarse dedicados a la navegación marítima a los efectos de la presente Recomendación.

3) La presente Recomendación no se aplica a los jóvenes en buques escuela o que siguen un programa de formación realizado en condiciones aprobadas por la autoridad competente, previa consulta a las organizaciones interesadas de armadores y de la gente de mar.

#### III. OBJETIVOS

3. En todo país en que se hayan registrado buques en los cuales se emplee a jóvenes marinos deberían tomarse medidas a fin de asegurar:

- a) la protección eficaz de dichos marinos, incluidos la protección de su salud, moral y seguridad y el fomento de su bienestar general;
- b) la orientación profesional, la educación general y la formación profesional de los jóvenes marinos, en su propio interés y en el de la eficacia de las operaciones a bordo y de la seguridad de vidas y bienes en el mar, así como para crearles oportunidades de promoción profesional.

#### IV. HORAS DE TRABAJO AUTORIZADAS Y PERÍODOS DE DESCANSO

4. 1) Tanto en el mar como en los puertos deberían aplicarse las disposiciones contenidas en los apartados siguientes:

- a) el horario normal de trabajo de los jóvenes marinos no debería exceder de

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- ocho horas diarias ni de cuarenta semanales, y, en la medida de lo posible, debería evitarse la práctica habitual de las horas extraordinarias;
- b) aunque debería concederse un período de tiempo suficiente para todas las comidas, los jóvenes marinos deberían disponer de una pausa de una hora como mínimo para la comida principal del día;
  - c) ningún joven marino debería trabajar por la noche; a los efectos del presente apartado, se entiende por «noche» un período de tiempo de nueve horas consecutivas por lo menos que comience antes y termine después de medianoche; tal período debería ser determinado por la legislación nacional o los contratos colectivos;
  - d) los jóvenes marinos deberían disfrutar de un período de descanso de quince minutos, lo antes posible después de cada dos horas de trabajo ininterrumpido.

2) Excepcionalmente, las disposiciones del subpárrafo 1) de este párrafo podrán no aplicarse cuando:

- a) no resulte posible ponerlas en práctica en el caso de los jóvenes marinos asignados a turnos de vigilancia en el puente, en la sala de máquinas o en los servicios de fonda, o que trabajen según un sistema de turnos preestablecido;
- b) la formación eficaz de los jóvenes marinos, realizada según programas y planes de estudio establecidos, pueda verse comprometida;
- c) las necesidades operacionales lo justifiquen. Dichas excepciones deberían ser registradas con indicación de motivos y firmadas por el capitán.

5. Las disposiciones del párrafo 4 de la presente Recomendación no dispensan a los jóvenes marinos de la obligación de trabajar bajo el mando del capitán en cualquier situación de urgencia en que esté en juego:

- a) la seguridad de la tripulación, de los pasajeros, del buque o del cargamento;
- b) la seguridad de otros buques, o de las vidas y cargamentos a bordo de dichos buques.

## V. REPATRIACIÓN

6. 1) Si después de haber servido al menos durante cuatro meses en su primer viaje al extranjero en un buque que se dedique a la navegación marítima se evidencia que un joven marino no es apto para la vida marinera, debería tener la posibilidad de ser repatriado, sin gastos para él, en el primer puerto de escala que se preste a ello y en que haya servicios consulares del país, sea de la bandera del buque, sea de la nacionalidad del joven marino. Debería notificarse tal repatriación, con las razones que la motivaron, a la autoridad que expidió la documentación que permitió al joven marino embarcarse.

2) Después de seis meses de servicio sin vacaciones en un buque que efectúe un viaje al extranjero que no haya vuelto al país de residencia del joven marino en ese período y no vaya a volver a dicho país en el curso de los tres meses de viaje siguientes, el joven marino debería tener derecho a ser repatriado al lugar de primera contratación en su país de residencia, sin gastos para él, con el fin de tomar

## Condiciones generales de empleo

las vacaciones acumuladas durante el viaje.

### VI. SEGURIDAD EN EL TRABAJO Y EDUCACIÓN EN MATERIA DE PROTECCIÓN DE LA SALUD

7. Deberían adoptarse reglamentos relativos a la seguridad e higiene de los jóvenes marinos que trabajen a bordo de buques.

8. Estos reglamentos deberían referirse a todas las disposiciones de índole general sobre el examen médico previo al empleo y los exámenes médicos periódicos durante el empleo así como sobre prevención de accidentes y protección de la salud en el trabajo que sean aplicables a las actividades de la gente de mar; tales reglamentos deberían especificar medidas para reducir al mínimo los peligros a que estén expuestos los jóvenes marinos en su trabajo.

9. 1) Excepto en los casos en que un joven marino haya sido reconocido plenamente calificado para determinada tarea por la autoridad competente, los reglamentos deberían establecer restricciones a la ocupación de jóvenes marinos, sin vigilancia e instrucción apropiadas, en ciertos tipos de trabajo que representen riesgos especiales de accidente o cuyos efectos sean perjudiciales para su salud o desarrollo físico o que exijan un determinado grado de madurez, experiencia o calificaciones.

2) Al determinar los tipos de trabajos que deben ser objeto de restricciones por los reglamentos, las autoridades competentes podrían tener en cuenta en particular los trabajos que impliquen:

- a) elevación, desplazamiento o transporte de cargas u objetos pesados;
- b) entrada en calderas, tanques y cofferdams;
- c) exposición a niveles nocivos de ruido y de vibraciones;
- d) manipulación de dispositivos de elevación y de otras máquinas o herramientas motrices, o realización de señales a los operadores de dicho equipo;
- e) manipulación de las estachas de amarre o de cabos de remolque o de equipo de fondeo;
- f) aparejamiento;
- g) trabajo en la arboladura o en el puente con mar gruesa;
- h) vigilancia por la noche;
- i) cuidado del equipo eléctrico;
- j) exposición a materiales potencialmente nocivos o a agentes físicos nocivos, tales como substancias peligrosas o tóxicas y radiaciones ionizantes;
- k) la limpieza de los aparatos de cocina;
- l) la manipulación o la responsabilidad de las lanchas.

10. Deberían adoptarse medidas prácticas por las autoridades competentes o mediante procedimientos apropiados para informar a los jóvenes marinos de todo lo relativo a la prevención de accidentes y a la protección de su salud en el trabajo a bordo, por ejemplo, mediante instrucción adecuada en escuelas de formación marítima, divulgación de medidas de prevención de accidentes destinada a los jóvenes en las formas indicadas en el párrafo 8, subpárrafo 2), de la Recomendación sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970, y

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

garantizando la instrucción e inspección competentes de los jóvenes marinos a bordo.

11. La educación y la formación de los jóvenes marinos tanto en tierra como a bordo deberían incluir instrucción apropiada a sus necesidades en las cuestiones indicadas en el párrafo 12, apartado f), de la Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970, y en la regla 237 del Reglamento-tipo de seguridad en los establecimientos industriales para guía de los gobiernos y de la industria, de la OIT, texto modificado, y una orientación sobre los efectos nocivos para su salud y bienestar del uso de drogas y otras sustancias potencialmente nocivas y de otras actividades perjudiciales.

### VII. OPORTUNIDADES DE ORIENTACIÓN, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN PROFESIONAL

12. La autoridad competente debería, en función de las condiciones nacionales, examinar la posibilidad de poner en práctica las distintas políticas y medidas enunciadas en los párrafos 13 a 20.

13. Se debería facilitar a los jóvenes información sobre formación, oportunidades de carrera y condiciones de ingreso en la industria marítima, de acuerdo con el párrafo 7 de la Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970, así como sobre el empleo a bordo y las condiciones de trabajo, aspectos generales de los contratos colectivos y derechos y obligaciones de la gente de mar en virtud de la legislación laboral marítima.

14. Deberían adoptarse medidas para dar a los jóvenes marinos educación, orientación profesional y formación profesional conforme a los objetivos especificados en el párrafo 2 de la Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970.

15. 1) La formación para las profesiones en la industria marítima, ya se trate de formación inicial o de perfeccionamiento, debería ser amplia y sólida y combinarse eventualmente con la continuación de la educación general.

2) Tal formación debería combinar la instrucción teórica con un programa sistemático de prácticas destinado a preparar para una carrera en la industria marítima.

3) Las normas de formación para la profesión marítima deberían estar coordinadas en la medida de lo posible con las aplicadas a empleos en tierra, de forma que los interesados puedan adquirir calificaciones reconocidas a nivel nacional que les sirvan tanto en la industria marítima como en otras ramas de la actividad económica.

16. Debería ayudarse a los jóvenes marinos a que reciban educación y formación para el empleo a bordo y subsiguientemente a que continúen su educación general y profesional mediante las diversas formas de ayuda financiera especificadas en el párrafo 10, subpárrafos 1) a 5), de la Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970.

17. La educación general y la formación profesional mencionadas en el párrafo 12, apartado g), y en el párrafo 15, respectivamente, de la Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970, deberían facilitarse a todos los jóvenes sin experiencia en un buque dedicado a la navegación marítima.

## Condiciones generales de empleo

18. Debería facilitarse a los jóvenes marinos la oportunidad de continuar su educación y formación profesionales mientras estén trabajando a bordo del buque, a fin de que puedan adquirir los conocimientos y experiencias esenciales para el cumplimiento eficaz de sus funciones, reunir las calificaciones necesarias para ascender en su profesión y continuar su educación general y técnica. A este respecto los capitanes y oficiales deberían estimular y ayudar a los jóvenes marinos a poner en práctica y desarrollar plenamente los conocimientos y calificaciones obtenidos en la formación preparatoria, a obtener a bordo la experiencia práctica apropiada y a seguir cursos en régimen autodidáctico mientras permanecen embarcados.

19. Además de los métodos de formación mencionados en los párrafos 20 a 25 de la Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970, deberían facilitarse a los jóvenes marinos a bordo oportunidades:

- a) de continuar su formación a bordo del buque con medios tales como la formación en el empleo a bordo, cursos por correspondencia, instrucción programada y otros medios autodidácticos de carácter general y marítimo y concebidos en función de las necesidades de los jóvenes marinos que desean reunir las calificaciones necesarias para su promoción;
- b) de continuar a bordo estudios que les permitan obtener calificaciones reconocidas nacionalmente en otros campos.

\* 20. Cuando fuere posible, las facilidades de formación profesional puestas a disposición de los jóvenes marinos a bordo deberían incluir un local conveniente para el estudio, una biblioteca y equipo autodidáctico apropiado; los jóvenes marinos a bordo deberían recibir ayuda especial en sus estudios, si fuese posible por parte de instructores itinerantes encargados de la formación que embarcarían periódicamente con tal fin.

## SEGURIDAD, SALUD Y BIENESTAR

### Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68)<sup>1</sup>

\* \* \*

#### *Artículo 1*

1. Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo para el cual se halle en vigor este Convenio tendrá la obligación de establecer un nivel satisfactorio para la alimentación y el servicio de fonda de la tripulación de aquellos de sus buques que, dedicados a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, y destinados con fines comerciales al transporte de mercancías o de pasajeros, estén matriculados en un territorio para el cual se halle en vigor este Convenio.

2. La legislación nacional, o, en su defecto, los contratos colectivos celebrados entre empleadores y trabajadores, determinarán los buques o clases de buques que a los efectos de este Convenio deberán considerarse dedicados a la navegación marítima.

#### *Artículo 2*

La autoridad competente deberá ejercer las siguientes funciones, excepto en la medida en que las mismas se cumplan adecuadamente por medio de contratos colectivos:

- a) elaboración y aplicación de reglamentos sobre las provisiones de víveres y agua potable y sobre el personal de fonda, la construcción, ubicación, ventilación, calefacción, el alumbrado, el sistema de agua corriente y el material de cocina y de otros locales dedicados al servicio de fonda, incluidas las despensas y cámaras frigoríficas;

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 24 de marzo de 1957.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- b) inspección a bordo del abastecimiento de víveres y agua potable y de los locales, instalaciones y organización para el almacenaje, manipulación y preparación de los artículos alimenticios;
- c) concesión de certificados de aptitud profesional a los miembros del personal de fonda a quienes se exijan determinadas calificaciones; y
- d) estudio de los métodos más apropiados para conseguir que la tripulación reciba una alimentación y un servicio de fonda satisfactorios, y difusión de información educativa sobre estos métodos.

### Artículo 3

1. La autoridad competente deberá ejercer sus actividades en estrecha colaboración con las organizaciones de armadores y de gente de mar y con las autoridades nacionales y locales encargadas de la alimentación y sanidad públicas, y podrá, si ello fuere necesario, utilizar los servicios de dichas autoridades.

2. Las actividades de estas diversas autoridades estarán debidamente coordinadas, a fin de evitar toda duplicación de trabajo o cualquier incertidumbre sobre su competencia.

### Artículo 4

La autoridad competente deberá disponer de un personal permanente plenamente calificado, que comprenda inspectores.

### Artículo 5

1. Todo Miembro deberá mantener en vigor una legislación sobre la alimentación y el servicio de fonda, destinada a proteger la salud y lograr el bienestar de la tripulación de los buques mencionados en el artículo 1.

2. Esta legislación deberá exigir:

- a) que el abastecimiento de víveres y agua potable, habida cuenta del número de tripulantes y la duración y naturaleza del viaje, sea adecuado en cuanto a su cantidad, valor nutritivo, calidad y variedad;
- b) que la organización y el equipo del servicio de fonda de todo buque permitan servir comidas adecuadas a los miembros de la tripulación.

### Artículo 6

La legislación nacional deberá establecer un sistema de inspección, ejercido por la autoridad competente, sobre:

- a) las provisiones de agua y víveres;
- b) todas las instalaciones y locales utilizados para el almacenaje y manipulación de víveres y agua;
- c) la cocina y demás instalaciones utilizadas para preparar y servir comidas; y
- d) la aptitud profesional de los miembros del personal del servicio de fonda de la tripulación a quienes dicha legislación exija la posesión de determinadas calificaciones.

## Seguridad, salud y bienestar

### Artículo 7

1. La legislación nacional, o, en su defecto, los contratos colectivos celebrados entre empleadores y trabajadores, deberán prever la inspección, a intervalos determinados, durante la travesía, por el capitán, o un oficial especialmente designado por él a este efecto, acompañado por un miembro responsable del personal de fonda, de:

- a) las provisiones de agua y víveres;
- b) todos los locales e instalaciones utilizados para el almacenaje y manipulación de víveres y agua, así como las cocinas y cualquier otra instalación utilizada para preparar y servir comidas.

2. El resultado de cada inspección deberá registrarse por escrito.

### Artículo 8

Los representantes de la autoridad competente del territorio de matrícula deberán efectuar inspecciones especiales cuando reciban por escrito una protesta formulada por el número o proporción de tripulantes que fije la legislación nacional, o por una organización reconocida de armadores o de gente de mar. Con el fin de evitar un retraso en la salida del buque, se deberán formular las protestas con la mayor anticipación posible, y, por lo menos, veinticuatro horas antes de la hora fijada para la salida.

### Artículo 9

1. Los inspectores estarán facultados para hacer recomendaciones al armador, al capitán de un buque o a cualquier otra persona responsable, a fin de mejorar las condiciones del servicio de fonda.

2. La legislación nacional deberá establecer sanciones contra:

- a) cualquier armador, capitán, miembro de la tripulación u otra persona responsable, que no se conforme a las disposiciones de la legislación nacional vigente;
- b) cualquier tentativa para impedir a un inspector el ejercicio de sus funciones.

3. Los inspectores deberán presentar a la autoridad competente informes periódicos, preparados de conformidad con un modelo determinado, sobre sus actividades profesionales y los resultados logrados.

### Artículo 10

1. La autoridad competente deberá preparar un informe anual.

2. Este informe deberá publicarse lo más pronto posible después de terminado el año a que se refiera y deberá ponerse a disposición de todos los organismos y personas interesados.

3. Deberán enviarse copias del informe anual a la Oficina Internacional del Trabajo.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### Artículo 11

1. Deberán organizarse cursos de formación profesional para el personal de fonda de los buques destinados a la navegación marítima en escuelas reconocidas o por otros medios aceptados de común acuerdo por las organizaciones de armadores y las organizaciones de gente de mar.
2. Deberán preverse cursos de perfeccionamiento que permitan a las personas que posean ya una formación profesional actualizar sus conocimientos técnicos y prácticos.

### Artículo 12

1. La autoridad competente deberá recoger la información más reciente sobre la alimentación y los métodos para comprar, almacenar, conservar, cocinar y servir los alimentos, teniendo especialmente en cuenta las condiciones exigidas por el servicio de fonda a bordo.
2. Esta información deberá facilitarse gratuitamente o a un precio reducido a los fabricantes y comerciantes especializados en la provisión de víveres y material para el servicio de fonda, a los capitanes, mayordomos y cocineros de buques, a los armadores y gente de mar y a sus organizaciones en general. A estos efectos, se utilizarán medios apropiados de divulgación, tales como manuales, folletos, carteles y gráficos y anuncios en revistas profesionales.
3. La autoridad competente deberá hacer todas las recomendaciones necesarias, a fin de evitar el desperdicio de víveres, facilitar el mantenimiento de un nivel adecuado de limpieza y dar las mayores facilidades posibles para el trabajo.

### Artículo 13

La autoridad competente podrá cumplir cualesquiera de sus funciones relativas a la concesión de certificados de aptitud profesional al personal de fonda y a la reunión y distribución de informaciones, delegando su trabajo o parte del mismo en una organización o autoridad central que ejerza funciones análogas con respecto a la gente de mar en general.

\* \* \*

### Artículo 15

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.
2. Entrará en vigor seis meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de nueve de los siguientes países: Estados Unidos de América, República Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, China, Dinamarca, Finlandia, Francia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Polonia, Portugal, Suecia, Turquía y Yugoslavia, quedando entendido que, por lo

## Seguridad, salud y bienestar

menos, cinco de estos nueve países deberían poseer una marina mercante de un millón de toneladas brutas de registro como mínimo. Se incluye esta disposición con el propósito de facilitar y estimular la pronta ratificación del Convenio por los Estados Miembros.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, seis meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

\* \* \*

### **Recomendación sobre el suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos (tripulación de buques), 1946 (núm. 78)**

\* \* \*

La Conferencia recomienda a cada Miembro de la Organización Internacional del Trabajo que aplique los principios siguientes, y que informe a la Oficina Internacional del Trabajo, conforme lo solicite el Consejo de Administración, sobre las medidas dictadas para ponerlos en práctica:

1. 1) El armador debería proporcionar a los miembros de la tripulación sábanas, frazadas, colchas y vajilla limpias, para que las utilicen a bordo mientras estén al servicio del buque. Los tripulantes estarán obligados a devolverlas en las ocasiones que determine el capitán y cuando terminen su servicio en el mar.

2) En el caso de no devolverse cualquier artículo en buen estado, excepción hecha del deterioro ocasionado por el uso normal, el miembro de la tripulación responsable debería reembolsar su precio de costo.

2. Las sábanas, frazadas y colchas deberían ser de buena calidad, y los platos, vasos y demás artículos de vajilla deberían ser de material aprobado y fáciles de limpiar.

3. El armador debería proporcionar a los miembros de la tripulación toallas, jabón y papel higiénico.

### **Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92)<sup>1</sup>**

\* \* \*

#### I. DISPOSICIONES GENERALES

##### *Artículo 1*

1. Este Convenio se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propulsión mecánica, de propiedad pública o privada, destinado, con fines

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 29 de enero de 1953.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

comerciales, al transporte de mercancías o de pasajeros y matriculado en un territorio para el cual se halle en vigor este Convenio.

2. La legislación nacional determinará en qué casos se considerará que un buque está dedicado a la navegación marítima, a los efectos de este Convenio.

3. Este Convenio no se aplica a:

- a) los buques de menos de 500 toneladas;
- b) los buques que, propulsados principalmente por velas, tengan motores auxiliares;
- c) los barcos dedicados a la pesca, comprendida la pesca de la ballena, o a fines similares;
- d) los remolcadores.

4. Sin embargo, el Convenio se aplica, siempre que sea posible y razonable:

- a) a los buques de 200 a 500 toneladas;
- b) al alojamiento de las personas empleadas en el trabajo normal a bordo de barcos dedicados a la pesca de la ballena o a fines similares.

5. Además, podrá cambiarse, con respecto a todo buque, cualquiera de las prescripciones contenidas en la parte III de este Convenio, si la autoridad competente, previa consulta a las organizaciones de armadores o a los armadores, o a ambos, y a las organizaciones de gente de mar reconocidas bona fide, considera que los cambios que van a efectuarse habrán de producir ventajas cuyo efecto será establecer condiciones que, en su conjunto, no serán menos favorables que aquellas que hubieren podido obtenerse de la plena aplicación del Convenio. Los pormenores de todos los cambios de esta índole deberán ser comunicados por el Miembro al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, quien los notificará a los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo.

### Artículo 2

En este Convenio:

- a) el término «buque» significa cualquier embarcación a la que se aplique el Convenio;
- b) el término «toneladas» significa las toneladas brutas de registro;
- c) la expresión «buque de pasajeros» significa cualquier embarcación para la cual esté en vigor: i) un certificado de seguridad expedido de acuerdo con las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar; o ii) una licencia para el transporte de pasajeros;
- d) el término «oficial» significa toda persona, con excepción de los capitanes, que posea el grado de oficial, de acuerdo con la legislación nacional o, en su defecto, de acuerdo con los contratos colectivos o la costumbre;
- e) la expresión «personal subalterno» comprende a todo miembro de la tripulación, con excepción de los oficiales;

## Seguridad, salud y bienestar

- f) la expresión «miembro del personal de maestranza» significa todo miembro del personal subalterno que desempeñe una función de vigilancia o de responsabilidad especial y esté considerado como tal por la legislación nacional o, en su defecto, por los contratos colectivos o la costumbre;
- g) la expresión «alojamiento de la tripulación» comprende los dormitorios, comedores, instalaciones sanitarias, enfermerías y lugares de recreo previstos para uso de la tripulación;
- h) el término «prescrito» significa prescrito por la legislación nacional o por la autoridad competente;
- i) el término «aprobado» significa aprobado por la autoridad competente;
- j) la expresión «matriculado de nuevo» significa nueva matrícula obtenida a raíz de un cambio simultáneo en el pabellón y en la propiedad del buque.

### Artículo 3

1. Todo Miembro para el cual se halle en vigor el presente Convenio se obliga a mantener en vigor una legislación que garantice la aplicación de las disposiciones contenidas en las partes II, III y IV de este Convenio.

2. Dicha legislación:

- a) exigirá que las autoridades competentes notifiquen a todas las personas interesadas las disposiciones que se adopten;
- b) determinará las personas encargadas de garantizar su aplicación;
- c) prescribirá sanciones adecuadas para cualquier infracción;
- d) preverá la creación y el mantenimiento de un sistema de inspección que pueda garantizar el cumplimiento de las disposiciones adoptadas;
- e) exigirá que la autoridad competente consulte a las organizaciones de armadores o a los armadores, o a ambos, y a las organizaciones de gente de mar reconocidas bona fide, a fin de elaborar los reglamentos y de colaborar, siempre que sea posible, con las partes interesadas en la aplicación de dichos reglamentos.

## II. PLANOS Y CONTROL DEL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACIÓN

### Artículo 4

1. Antes de comenzar la construcción de un buque se deberá someter a la aprobación de la autoridad competente un plano del buque en el que se indiquen, conforme a la escala prescrita, la ubicación y las disposiciones generales para el alojamiento de la tripulación.

2. Antes de comenzar la construcción del alojamiento de la tripulación y antes de modificar o reconstruir el alojamiento de la tripulación en un buque ya existente se deberá someter a la aprobación de la autoridad competente el plano detallado del alojamiento, junto con toda la información pertinente; dicho plano indicará, según la escala y los detalles prescritos, el destino de cada local, la disposición del mobiliario y de las instalaciones, los medios y la colocación de la ventilación, el alumbrado, la calefacción y las instalaciones sanitarias. Sin embargo,

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

en caso de urgencia, y en caso de modificación o reconstrucción temporal realizada fuera del país donde el buque esté matriculado, bastará, en lo que respecta a la aplicación del presente artículo, que los planos se sometan posteriormente a la aprobación de la autoridad competente.

### *Artículo 5*

La autoridad competente deberá inspeccionar el buque para cerciorarse de que el alojamiento de la tripulación reúne todas las condiciones exigidas por la legislación, cuando:

- a) el buque se matricule por primera vez o cuando se matricule de nuevo;
- b) el alojamiento de la tripulación haya sufrido alguna modificación importante o haya sido reconstruido;
- c) una organización de gente de mar reconocida bona fide, que represente a toda o a parte de la tripulación, o un número o porcentaje prescrito de miembros de la tripulación, se queje a la autoridad competente, en la forma prescrita y con el tiempo necesario para evitar al buque cualquier retraso, de que el alojamiento de la tripulación no se conforma a las disposiciones del Convenio.

### III. PRESCRIPCIONES SOBRE EL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACIÓN

#### *Artículo 6*

1. La ubicación, los medios de acceso, la estructura y la disposición del alojamiento de la tripulación, en relación con otras partes del buque, garantizarán una adecuada seguridad y la protección contra la intemperie y el mar, así como el aislamiento del calor, del frío, del ruido excesivo o de las emanaciones provenientes de otras partes del buque.

2. No deberá haber ninguna abertura directa que comunique los dormitorios con las bodegas, salas de máquinas y calderas, cocinas, caja de farolería, pañol de pinturas, pañol de máquinas, pañol de cubierta, y cualquier otro pañol, tenderos, cuartos de baño o retretes. Las partes de los mamparos que separen estos lugares de los dormitorios y los mamparos exteriores de estos últimos estarán debidamente contruidos con acero o con cualquier otro material aprobado, estanco al agua y al gas.

3. Los mamparos exteriores de los dormitorios y de los comedores estarán debidamente aislados. Las cubiertas de protección de las máquinas, así como los mamparos de las cocinas o de otros locales que exhalen calor, estarán debidamente aislados, siempre que el calor pueda resultar molesto en los compartimientos o pasadizos adyacentes. También se adoptarán disposiciones para lograr la protección contra los efectos del calor despedido por las tuberías de vapor y de agua caliente.

4. Los mamparos interiores estarán contruidos con un material aprobado que no permita anidar parásitos.

5. Los dormitorios, comedores, salas de recreo y pasadizos situados en el espacio reservado al alojamiento de la tripulación estarán debidamente aislados para impedir toda condensación o un calor excesivo.

## Seguridad, salud y bienestar

6. Las tuberías maestras de vapor y de escape de los chigres y aparatos auxiliares similares no deberán pasar por el alojamiento de la tripulación, ni tampoco, cuando sea técnicamente posible, por los pasadizos que conduzcan a este alojamiento; cuando dichas tuberías pasen por tales pasadizos, estarán debidamente aisladas y recubiertas.

7. Los paneles o vagras interiores deberán ser de un material cuya superficie pueda mantenerse limpia fácilmente. Se deberá prohibir el uso de entarimado machihembrado o de cualquier otra forma de construcción que permita anidar parásitos.

8. La autoridad competente decidirá las medidas que deban tomarse en la construcción del alojamiento, para prevenir incendios o retardar su propagación.

9. Los mamparos y techos de los dormitorios y comedores se deberán poder mantener limpios fácilmente y si se pintan será de colores claros; el empleo de capas de cal estará prohibido.

10. La superficie de los mamparos interiores deberá renovarse o restaurarse siempre que sea necesario.

11. Los materiales y la construcción del piso de los locales destinados al alojamiento de la tripulación deberán ser aprobados, y la superficie de los pisos deberá poder limpiarse fácilmente y ser impermeable a la humedad.

12. Cuando los pisos sean de una materia compuesta, se deberán redondear los ajustes con los mamparos para evitar la formación de grietas.

13. Se deberán proveer los dispositivos necesarios para el desagüe.

### *Artículo 7*

1. Los dormitorios y los comedores estarán debidamente ventilados.

2. El sistema de ventilación deberá poderse regular de suerte que permita mantener el aire en condiciones satisfactorias y garantice suficientemente su circulación en todas las condiciones atmosféricas y climáticas.

3. Los buques destinados regularmente a la navegación en los trópicos y en el golfo Pérsico deberán estar provistos de medios mecánicos de ventilación y de ventiladores eléctricos, quedando entendido que podrá ser empleado uno solo de esos medios en los lugares donde el mismo garantice una ventilación satisfactoria.

4. Los buques que no estén destinados a la navegación en los trópicos deberán estar provistos de medios mecánicos de ventilación o de ventiladores eléctricos. La autoridad competente podrá exceptuar de esta disposición a los buques que naveguen regularmente en los mares fríos septentrionales o meridionales.

5. La fuerza motriz necesaria para hacer funcionar los sistemas de ventilación previstos en los párrafos 3 y 4 deberá estar disponible, cuando ello sea factible, durante todo el tiempo en que la tripulación habite o trabaje a bordo y las circunstancias lo requieran.

### *Artículo 8*

1. Todos los buques, con excepción de aquellos destinados exclusivamente a navegar en los trópicos y en el golfo Pérsico, deberán estar provistos de un sistema de calefacción adecuado para el alojamiento de la tripulación.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

2. El sistema de calefacción deberá funcionar, cuando ello sea factible, durante todo el tiempo en que la tripulación habite o trabaje a bordo y las circunstancias lo requieran.

3. En todo buque que deba estar provisto de un sistema de calefacción se utilizará para este fin el vapor, el agua caliente, el aire caliente o la electricidad.

4. En todo buque en el que la calefacción esté garantizada por medio de una estufa se tomarán las medidas necesarias para que dicha estufa sea de dimensiones suficientes, para que esté debidamente instalada y protegida y para que no se vicie el aire.

5. El sistema de calefacción deberá permitir el mantenimiento de la temperatura, en el alojamiento de la tripulación, a un nivel satisfactorio, dadas las condiciones normales del tiempo y del clima que el buque probablemente encuentre durante su servicio. La autoridad competente prescribirá las normas a que deba ajustarse la calefacción.

6. Los radiadores y demás aparatos de calefacción deberán estar instalados de suerte que se evite el riesgo de incendio y no constituyan un peligro o una incomodidad para los ocupantes de los locales. Si fuere necesario, estarán provistos de una pantalla de protección.

### Artículo 9

1. A reserva de las excepciones especiales que puedan concederse a los buques de pasajeros, los dormitorios y los comedores dispondrán de luz natural suficiente y de una instalación adecuada de alumbrado artificial.

2. Todos los locales destinados a la tripulación deberán estar suficientemente alumbrados. La luz natural, en los locales de habitación, deberá permitir que una persona cuya vista sea normal pueda leer, en un día claro, un periódico corriente, en cualquier parte del espacio disponible para circular. Cuando no sea posible obtener luz natural suficiente, se deberá instalar un sistema de alumbrado artificial que ofrezca los mismos resultados.

3. El alojamiento de la tripulación de todo buque deberá estar provisto de luz eléctrica. Si no hubiere a bordo dos fuentes generadoras de electricidad independientes para el alumbrado, se proveerá un sistema suplementario de alumbrado, para los casos de emergencia, con lámparas u otros medios de alumbrado adecuados.

4. El sistema de alumbrado artificial estará instalado de suerte que los ocupantes del cuarto puedan obtener del mismo el mayor beneficio posible.

5. En los dormitorios, cada litera deberá estar provista de una lámpara eléctrica de cabecera.

### Artículo 10

1. Los dormitorios deberán estar situados sobre la línea de máxima carga, en el centro o en la popa del buque.

2. En casos excepcionales, la autoridad competente podrá autorizar la instalación de dormitorios en la proa del buque, pero nunca delante del mamparo de

## Seguridad, salud y bienestar

abordaje, si cualquier otro emplazamiento se considera poco conveniente o poco práctico a causa del tipo del buque, de sus dimensiones o del servicio que esté destinado a prestar.

3. A reserva de que se adopten disposiciones satisfactorias para el alumbrado y la ventilación, la autoridad competente podrá permitir la instalación de dormitorios, en los buques de pasajeros, debajo de la línea de máxima carga, pero en ningún caso inmediatamente debajo de los pasadizos de servicio.

4. La superficie, por ocupante, de cualquier dormitorio destinado al personal subalterno no será inferior a:

- a) 1,85 m<sup>2</sup> (20 pies cuadrados), en buques de menos de 800 toneladas;
- b) 2,35 m<sup>2</sup> (25 pies cuadrados), en buques que desplacen 800 toneladas o más, pero menos de 3.000 toneladas;
- c) 2,78 m<sup>2</sup> (30 pies cuadrados), en buques que desplacen 3.000 toneladas o más.

No obstante, en los buques de pasajeros en los que más de cuatro miembros de la tripulación compartan el mismo dormitorio, la superficie mínima por persona podrá ser de 2,22 m<sup>2</sup> (24 pies cuadrados).

5. En el caso de buques en los que se hallen empleados grupos de personal subalterno que requieran el empleo de personal considerablemente más numeroso del que hubiera sido empleado normalmente, la autoridad competente podrá, en lo que a dichos grupos se refiere, reducir la superficie mínima por persona de los dormitorios, siempre que:

- a) la superficie total de los dormitorios destinados al grupo o grupos no sea inferior a la que se habría previsto si el número no hubiera aumentado; y
- b) la superficie mínima de los dormitorios, por ocupante, no sea inferior a:
  - i) 1,67 m<sup>2</sup> (18 pies cuadrados), en buques que desplacen menos de 3.000 toneladas;
  - ii) 1,85 m<sup>2</sup> (20 pies cuadrados), en buques que desplacen 3.000 toneladas o más.

6. En el cálculo de la superficie se deberá incluir el espacio ocupado por las literas, armarios, cómodas y asientos. Los espacios reducidos o de forma irregular, que no aumenten de una manera efectiva el espacio disponible para circular y que no puedan ser utilizados para colocar muebles, serán excluidos del cálculo.

7. La altura libre de los dormitorios de la tripulación no deberá ser inferior a 1,90 m (6 pies y 3 pulgadas).

8. Deberá haber un número suficiente de dormitorios para que cada categoría de la tripulación pueda disponer de uno o de varios dormitorios diferentes. No obstante, la autoridad competente podrá exceptuar de la aplicación de esta disposición a los buques de poco tonelaje.

9. El número de personas autorizadas a ocupar cada dormitorio no deberá exceder del siguiente máximo:

- a) oficiales encargados de un departamento, oficiales de navegación y oficiales de máquinas encargados de la guardia y primeros oficiales u operadores radiotelegrafistas: una persona por dormitorio;

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- b) otros oficiales: una persona por dormitorio, cuando fuere posible, y en ningún caso más de dos;
- c) personal de maestranza: una o dos personas por dormitorio, y en ningún caso más de dos;
- d) demás personal subalterno: dos o tres personas por dormitorio, cuando fuere posible, y en ningún caso más de cuatro.

10. Con objeto de garantizar un alojamiento adecuado y más confortable, la autoridad competente, previa consulta a las organizaciones de armadores o a los armadores, o a ambos, y a las organizaciones de gente de mar reconocidas bona fide, podrá conceder la autorización de alojar, como máximo, diez miembros de la tripulación en el mismo dormitorio, en el caso de ciertos buques de pasajeros.

11. El número máximo de personas que puedan alojarse en un mismo dormitorio deberá estar indicado, en forma indeleble y legible, en un lugar de la habitación donde se vea fácilmente.

12. Los miembros de la tripulación dispondrán de literas individuales.

13. Las literas no deberán estar colocadas inmediatamente una al lado de la otra, de suerte que para llegar a una de ellas haya que pasar por encima de la otra.

14. No deberán superponerse más de dos literas y, en el caso de que éstas se hallen colocadas a lo largo de la banda del buque, no deberán estar superpuestas si se hallan colocadas debajo de un ventanillo.

15. En el caso de literas superpuestas, la litera inferior no deberá estar colocada a menos de 30 cm. (12 pulgadas) del suelo; la litera superior deberá estar colocada aproximadamente a la mitad de la distancia entre el fondo de la litera inferior y la cara inferior de las vigas del techo.

16. Las dimensiones interiores mínimas de toda litera serán 190 cm. por 68 cm. (6 pies y 3 pulgadas por 2 pies y 3 pulgadas).

17. La armazón de toda litera y la barandilla de protección, si hubiere alguna, deberán ser de un material aprobado, duro y liso, que no se corroa fácilmente y que no permita anidar parásitos.

18. En los casos en que se utilicen armazones tubulares para la construcción de las literas, los tubos deberán estar herméticamente cerrados y no deberán tener ninguna perforación que pueda permitir el acceso de parásitos.

19. Toda litera deberá tener un fondo elástico o un somier elástico y un colchón de material aprobado. No deberá utilizarse para rellenar colchones paja u otro material que permita anidar parásitos.

20. En el caso de literas superpuestas, se deberá colocar debajo del somier elástico de la litera superior un fondo de madera, lona u otro material apropiado que no deje pasar el polvo.

21. Todo dormitorio deberá estar construido y equipado de suerte que facilite la limpieza y proporcione a sus ocupantes una comodidad razonable.

22. El mobiliario deberá comprender un armario para cada ocupante. El armario deberá tener, por lo menos, 152 cm. de altura (5 pies) y una sección transversal de 19,30 dm<sup>2</sup> (300 pulgadas cuadradas), y estará provisto de un estante y de aldabas para candado. El candado lo deberá proporcionar el ocupante.

## Seguridad, salud y bienestar

23. Todo dormitorio deberá estar provisto de una mesa o de un escritorio de modelo fijo o de corredera, o de un modelo que permita bajar el tablero, y del número de asientos cómodos que sea necesario.

24. El mobiliario deberá estar construido con un material liso y duro que no se deforme ni corroa.

25. Cada ocupante deberá disponer de un cajón o de un espacio equivalente cuya capacidad no sea inferior a 0,056 m<sup>3</sup> (2 pies cúbicos).

26. Los ventanillos de los dormitorios deberán estar provistos de cortinas.

27. Todo dormitorio deberá estar provisto de un espejo, de pequeñas alacenas para los artículos empleados en el aseo personal, de un estante para libros y de un número suficiente de ganchos para colgar ropa.

28. Siempre que sea posible, las literas de la tripulación deberán estar distribuidas de suerte que las guardias estén separadas y que las personas que trabajan durante el día no compartan el mismo dormitorio con personas que hagan guardia nocturna.

### *Artículo 11*

1. En todos los buques se deberá instalar un número suficiente de comedores.

2. Los buques que desplacen menos de 1.000 toneladas deberán tener comedores separados para:

- a) el capitán y los oficiales;
- b) el personal de maestranza y demás personal subalterno.

3. Los buques que desplacen 1.000 o más toneladas deberán tener comedores separados para:

- a) el capitán y los oficiales;
- b) el personal de maestranza y demás personal de cubierta;
- c) el personal de maestranza y demás personal subalterno de máquinas.

Sin embargo:

- i) uno de los dos comedores destinados al personal de maestranza y demás personal subalterno podrá asignarse al personal de maestranza y el otro al resto del personal subalterno;
- ii) podrá proveerse un solo comedor para el personal de maestranza y demás personal subalterno de cubierta y de máquinas cuando los armadores o sus organizaciones interesadas, o ambos, y las organizaciones reconocidas bona fide de la gente de mar interesada prefieran esta solución.

4. Se deberán tomar las medidas pertinentes para que el personal de fonda pueda disponer de un comedor propio o para que tenga derecho a utilizar los comedores destinados a otras categorías del personal. En el caso de buques de 5.000 toneladas o de un tonelaje mayor, que cuenten con más de cinco personas en el servicio de fonda, se examinará la posibilidad de instalar un comedor independiente.

5. Las dimensiones y el equipo de los comedores deberán ser suficientes para el número de personas que los utilicen al mismo tiempo.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

6. Los comedores deberán estar provistos de un número suficiente de mesas y asientos aprobados, para el número probable de personas que los utilicen al mismo tiempo.

7. La autoridad competente podrá permitir excepciones a las disposiciones precedentes relativas a la reglamentación de los comedores, siempre que fuere necesario ajustarse a las condiciones especiales existentes a bordo de los buques de pasajeros.

8. Los comedores deberán estar separados de los dormitorios y lo más cerca posible de la cocina.

9. Se deberán proveer armarios para guardar los utensilios de mesa y una instalación para su lavado, cuando las despensas existentes no sean directamente accesibles desde los comedores.

10. La superficie de las mesas y de los asientos deberá ser de un material que no tenga grietas, resistente a la humedad y fácil de limpiar.

### *Artículo 12*

1. En todos los buques se deberá reservar, en una cubierta abierta, un lugar o lugares suficientemente grandes, habida cuenta de las dimensiones del buque y del número de tripulantes, a los cuales tendrá acceso la tripulación cuando no esté de servicio.

2. Se deberán instalar salas de recreo, adecuadamente situadas y con muebles apropiados, para los oficiales y el personal subalterno. Cuando no haya salas de esta clase instaladas separadamente de los comedores, estos últimos se amueblarán e instalarán en forma que puedan ser utilizados como lugares de recreo.

### *Artículo 13*

1. Todos los buques deberán tener un número suficiente de instalaciones sanitarias que comprendan lavabos, y bañeras o duchas o ambas.

2. Se deberán instalar retretes independientes en la proporción mínima siguiente:

- a) en buques de menos de 800 toneladas: tres;
- b) en buques de 800 o más toneladas, pero de menos de 3.000 toneladas: cuatro;
- c) en buques de 3.000 o más toneladas: seis;
- d) cuando se trate de buques en los cuales el oficial radiotelegrafista esté alojado en un puesto aislado se deberán colocar contiguamente o en un lugar cercano las instalaciones sanitarias necesarias.

3. La legislación nacional determinará la distribución de retretes entre las diferentes categorías de la tripulación, a reserva de las disposiciones del párrafo 4 de este artículo.

4. Se deberán proveer instalaciones sanitarias para todos los miembros de la tripulación que no ocupen dormitorios con instalaciones privadas, en la siguiente proporción:

## Seguridad, salud y bienestar

- a) una bañera o una ducha, o ambas cosas, por cada ocho personas o menos;
- b) un retrete por cada ocho personas o menos;
- c) un lavabo por cada seis personas o menos.

Sin embargo, si el número de personas de una categoría excede en menos de la mitad del número indicado del múltiplo exacto de este número, el excedente podrá ser ignorado a los efectos del presente párrafo.

5. La autoridad competente podrá examinar la posibilidad de adoptar medidas especiales o la de reducir el número de instalaciones sanitarias requeridas respecto a los buques cuya tripulación la formen más de cien personas y respecto a los buques de pasajeros utilizados normalmente en viajes cuya duración no exceda de cuatro horas.

6. En todas las instalaciones comunes para el aseo personal se deberá proporcionar agua dulce, caliente y fría, o a falta de agua caliente, medios para calentarla. La autoridad competente, previa consulta a las organizaciones de armadores o a los armadores, o a ambos, y a las organizaciones de gente de mar reconocidas bona fide, podrá fijar la cantidad máxima de agua dulce que el armador estará obligado a proporcionar por hombre y por día.

7. Los lavabos y las bañeras deberán tener un tamaño adecuado y deberán ser de un material aprobado, de superficie lisa, que no se descascarille, agriete ni corroa.

8. Todos los retretes deberán estar ventilados por medio de una comunicación directa con el aire libre, independiente de cualquier otra parte del alojamiento.

9. Todos los retretes deberán ser de un modelo aprobado y deberán estar provistos de una fuerte corriente de agua, que pueda funcionar en cualquier momento y controlarse individualmente.

10. Los tubos de descenso y de evacuación deberán tener dimensiones adecuadas y deberán estar contruidos de suerte que reduzcan al mínimo el peligro de obstrucción y faciliten la limpieza.

11. Las instalaciones sanitarias destinadas a ser utilizadas por más de una persona deberán reunir los requisitos siguientes:

- a) los pisos serán de material duradero aprobado, de fácil limpieza e impermeables a la humedad y estarán provistos de un sistema adecuado de desagüe;
- b) los mamparos serán de acero o de cualquier otro material cuyo empleo haya sido aprobado, y deberán ser estancos, hasta una altura de por lo menos 23 cm. (9 pulgadas), a partir del piso;
- c) los locales estarán debidamente alumbrados, calentados y aireados;
- d) los retretes estarán ubicados en un lugar fácilmente accesible desde los dormitorios y desde las instalaciones dedicadas al aseo personal, pero separados de ellos, y no tendrán comunicación directa con los dormitorios ni con ningún pasadizo que constituya solamente un acceso entre los dormitorios y los retretes. Sin embargo, esta última disposición no se aplicará a los retretes ubicados entre dos dormitorios cuyo número total de ocupantes no exceda de cuatro;

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

e) cuando haya varios retretes instalados en un mismo local, estarán separados por medio de tabiques que garanticen su aislamiento.

12. Todos los buques deberán estar provistos de medios para lavar y secar la ropa, en proporción al número de miembros de la tripulación y a la duración normal del viaje.

13. Las instalaciones para el lavado de ropa deberán incluir lavaderos adecuados que podrán ser instalados en los locales destinados al aseo personal, si no es posible instalar lavanderías independientes. Los lavaderos tendrán el correspondiente suministro de agua dulce, caliente y fría, y a falta de agua caliente, se proporcionarán medios para calentarla.

14. Los tendedores de ropa deberán estar instalados en un local separado de los dormitorios y comedores, suficientemente ventilado y provisto de cuerdas u otros medios para tender la ropa.

### Artículo 14

1. En todo buque que tenga una tripulación de quince o más miembros, y que efectúe un viaje de más de tres días, se deberá instalar una enfermería independiente. La autoridad competente podrá exceptuar de esta disposición a los buques dedicados al cabotaje.

2. La enfermería deberá estar ubicada de suerte que sea de fácil acceso y que sus ocupantes puedan estar alojados cómodamente y recibir en cualquier momento la asistencia necesaria.

3. La entrada, las literas, el alumbrado, la ventilación, la calefacción y la instalación de agua de la enfermería deberán estar dispuestos de suerte que sean confortables y faciliten el tratamiento de sus ocupantes.

4. La autoridad competente deberá prescribir el número de literas que habrán de instalarse en la enfermería.

5. Los ocupantes de la enfermería deberán disponer, para su uso exclusivo, de retretes que formen parte de la instalación misma de la enfermería o estén ubicados en un lugar próximo.

6. No se deberá utilizar la enfermería para otro uso que no sea la asistencia médica.

7. Todo buque que no lleve un médico a bordo deberá estar provisto de un botiquín de modelo aprobado, con instrucciones fácilmente comprensibles.

### Artículo 15

1. Se deberán colocar percheros en número suficiente y debidamente aireados, para colgar los trajes de hule fuera de los dormitorios, pero fácilmente accesibles desde éstos.

2. Todos los buques de más de 3.000 toneladas deberán estar provistos de una cabina para el servicio de cubierta y otra cabina para el servicio de máquinas, equipadas de suerte que puedan servir de oficinas.

3. Para proteger el alojamiento de la tripulación de los buques que toquen regularmente en puertos infestados de mosquitos se deberán tomar

## Seguridad, salud y bienestar

medidas tales como la colocación de mosquiteros apropiados en los ventanillos, aperturas de ventilación y puertas que comuniquen con una cubierta abierta.

4. Todos los buques que naveguen regularmente en los trópicos o en el golfo Pérsico, o con destino a estas regiones, deberán estar provistos de toldos que puedan instalarse en los puentes descubiertos situados sobre el alojamiento de la tripulación y en el espacio o espacios descubiertos del puente que sirvan de lugar de recreo.

### *Artículo 16*

1. En el caso de los buques mencionados en el párrafo 5 del artículo 10, la autoridad competente podrá, en lo que respecta a los miembros de la tripulación a que se refiere dicho párrafo, modificar los requisitos establecidos en los artículos anteriores en la medida necesaria para tener en cuenta los usos o costumbres nacionales, y en particular podrá dictar disposiciones especiales sobre el número de personas que puedan ocupar los dormitorios y sobre los comedores e instalaciones sanitarias.

2. Al modificar los requisitos indicados, la autoridad competente quedará, sin embargo, obligada a respetar las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del artículo 10, y la superficie mínima de los dormitorios de dicho personal prescrita en el párrafo 5 del artículo 10.

3. En los buques en que una cualquiera de las categorías de la tripulación esté compuesta de personas cuyos hábitos y costumbres nacionales sean muy diferentes, se deberán proveer dormitorios y otros lugares de alojamiento independientes en la medida necesaria para satisfacer las necesidades de cada categoría.

4. En el caso de los buques mencionados en el párrafo 5 del artículo 10, las enfermerías, comedores, baños e instalaciones sanitarias se deberán proveer y mantener, en lo que concierne a su número y a su utilidad práctica, en el mismo nivel que el existente a bordo de otros buques de tipo similar matriculados en el mismo país.

5. Cuando la autoridad competente elabore reglamentos especiales, de conformidad con las disposiciones del presente artículo, deberá consultar a las organizaciones interesadas de gente de mar, reconocidas bona fide, y a las organizaciones de armadores o a los armadores que las empleen, o a ambos.

### *Artículo 17*

1. El alojamiento de la tripulación deberá mantenerse en condiciones adecuadas de limpieza y de habitabilidad, y no se deberá almacenar en él ningún material o mercancía que no sea propiedad personal de sus ocupantes.

2. El capitán, o un oficial especialmente delegado por él a estos efectos, acompañado de uno o más miembros de la tripulación, deberá inspeccionar el alojamiento de la tripulación a intervalos que no excedan de una semana. Los resultados de la inspección deberán ser registrados.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### IV. APLICACIÓN DEL CONVENIO A LOS BUQUES EXISTENTES

#### *Artículo 18*

1. A reserva de las disposiciones de los párrafos 2, 3 y 4 de este artículo, el presente Convenio se aplicará a los buques cuya quilla haya sido colocada con posterioridad a la entrada en vigor del Convenio en el territorio donde esté matriculado el buque.

2. En el caso de un buque completamente terminado en la fecha en que entre en vigor el presente Convenio en el territorio donde esté matriculado, que no alcance el nivel de las normas establecidas en la parte III de este Convenio, la autoridad competente, previa consulta a las organizaciones de armadores o a los armadores, o a ambos, y a las organizaciones de gente de mar reconocidas bona fide, podrá exigir la introducción de las modificaciones que estime posibles, a fin de que el buque cumpla con las disposiciones del Convenio, habida cuenta de los problemas prácticos implícitos, cuando:

- a) el buque se matricule de nuevo;
- b) se hagan modificaciones o reparaciones importantes en el buque, como resultado de planes preestablecidos y no como resultado de un accidente o de un caso de emergencia.

3. En el caso de un buque que se esté construyendo o transformando en la fecha en que entre en vigor este Convenio, en el territorio donde esté matriculado, la autoridad competente, previa consulta a las organizaciones de armadores o a los armadores, o a ambos, y a las organizaciones de gente de mar reconocidas bona fide, podrá exigir la introducción de las modificaciones que estime posibles, a fin de que el buque cumpla con las disposiciones del Convenio, habida cuenta de los problemas prácticos implícitos. Estas modificaciones constituirán la aplicación definitiva de los términos del Convenio, a menos que el buque sea matriculado de nuevo.

4. En el caso de un buque — a menos que se trate de un buque al cual se haga mención en los párrafos 2 y 3 de este artículo o al cual le eran aplicables las disposiciones del presente Convenio cuando estaba construyéndose — que sea matriculado de nuevo en un territorio después de la entrada en vigor de este Convenio en dicho territorio, la autoridad competente, previa consulta a las organizaciones de armadores o a los armadores, o a ambos, y a las organizaciones de gente de mar reconocidas bona fide, podrá exigir la introducción de las modificaciones que estime posibles, a fin de que el buque cumpla con las disposiciones del Convenio, habida cuenta de los problemas prácticos implícitos. Estas modificaciones constituirán la aplicación definitiva de los términos del Convenio, a menos que el buque sea matriculado de nuevo.

#### *Artículo 19*

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio menoscabará en modo alguno las leyes, sentencias, costumbres o acuerdos celebrados entre armadores y gente de mar, que garanticen condiciones más favorables que las prescritas en este Convenio.

\* \* \*

## Seguridad, salud y bienestar

### Artículo 21

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor seis meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de siete de los siguientes países: Estados Unidos de América, República Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, China, Dinamarca, Finlandia, Francia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Grecia, India, Irlanda, Italia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Suecia, Turquía y Yugoslavia, quedando entendido que, por lo menos, cuatro de estos siete países deberán poseer una marina mercante de un millón de toneladas brutas de registro como mínimo. Se incluye esta disposición con el propósito de facilitar y estimular la pronta ratificación del Convenio por los Estados Miembros.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, seis meses después de la fecha en que se haya registrado su ratificación.

\* \* \*

### Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133)<sup>1</sup>

\* \* \*

#### I. DISPOSICIONES GENERALES

##### Artículo 1

1. Este Convenio 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 y matriculado en un territorio en el cual se halle en vigor este Convenio, y cuando su quilla haya sido colocada, o el buque se halle en una fase análoga de construcción, en la fecha o después de la fecha de entrada en vigor del Convenio para ese territorio.

2. La legislación nacional determinará en qué casos se considerará que un buque está dedicado a la navegación marítima a los efectos de este Convenio.

3. Este Convenio se aplica a los remolcadores en la medida en que sea posible y razonable.

4. Este Convenio no se aplica a:

- a) los buques de menos de 1.000 toneladas;
- b) los buques propulsados principalmente por velas, tengan o no motores auxiliares;

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 27 de agosto de 1991.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- c) los buques dedicados a la pesca, comprendida la pesca de la ballena, o a fines similares;
- d) los buques con superficie auxiliar de hidroplaneo y los aerodeslizadores.

5. Sin embargo, el Convenio se aplicará, en la medida en que sea posible y razonable:

- a) a los buques de 200 a 1.000 toneladas; y
- b) al alojamiento de las personas empleadas en el trabajo normal de a bordo en los buques dedicados a la pesca de la ballena o a fines similares.

6. Asimismo, podrán cambiarse, respecto de todo buque, cualesquiera de las prescripciones aplicables en virtud del artículo 3 de este Convenio, si la autoridad competente, previa consulta a las organizaciones de armadores, a los armadores, o a ambos, y a las organizaciones de gente de mar bona fide, considera que los cambios que vayan a efectuarse habrán de producir ventajas cuyo efecto sea establecer condiciones que, en su conjunto, no sean menos favorables que aquellas que hubieran podido obtenerse de la plena aplicación del Convenio. Los pormenores de todos los cambios de esta índole deberán ser comunicados por el Miembro interesado al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

7. Por otra parte, la autoridad competente, previa consulta a las organizaciones de armadores, a los armadores, o a ambos, y a las organizaciones de gente de mar bona fide, deberá determinar hasta qué punto es oportuno, habida cuenta de la necesidad de locales para el personal que no está de servicio, introducir excepciones o apartarse de las disposiciones de este Convenio en el caso de:

- a) los ferry-boats marítimos, los buques nodriza y navíos similares que no disponen de manera continua de una tripulación permanente;
- b) los buques de navegación marítima cuando el personal de reparación es embarcado temporalmente, además de la tripulación del navío; y
- c) los buques de navegación marítima empleados en viajes cortos, que permiten a los tripulantes ir a sus hogares o hacer uso de posibilidades análogas durante una parte del día.

### *Artículo 2*

En este Convenio:

- a) el término «buque» significa cualquier embarcación a la que se aplica el Convenio;
- b) el término «toneladas» significa las toneladas brutas de registro;
- c) la expresión «buque de pasajeros» significa cualquier embarcación para la cual esté en vigor: i) un certificado de seguridad para buque de pasajeros expedido de acuerdo con las disposiciones de la Convención internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar; o ii) una licencia para el transporte de pasajeros;
- d) el término «oficial» significa toda persona, con excepción de los capitanes, que posea el grado de oficial, de acuerdo con la legislación nacional o, en su defecto, de acuerdo con los contratos colectivos o la costumbre;

## Seguridad, salud y bienestar

- e) la expresión «personal subalterno» comprende a todo miembro de la tripulación, con excepción de los oficiales;
- f) la expresión «miembro del personal de maestranza» significa todo miembro del personal subalterno que desempeñe una función de vigilancia o de responsabilidad especial y esté considerado como tal por la legislación nacional o, en su defecto, por los contratos colectivos o la costumbre;
- g) el término «adulto» se aplica a toda persona que tenga, al menos, dieciocho años de edad;
- h) la expresión «alojamiento de la tripulación» comprende los dormitorios, comedores, instalaciones sanitarias, enfermerías y lugares de recreo previstos para uso de la tripulación;
- i) el término «prescrito» significa prescrito por la legislación nacional o por la autoridad competente;
- j) el término «aprobado» significa aprobado por la autoridad competente;
- k) la expresión «matriculado de nuevo» significa haber obtenido nueva matrícula a raíz de un cambio simultáneo en el pabellón y en la propiedad del buque.

### Artículo 3

Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio se compromete a cumplir, respecto de los buques a los cuales este Convenio se aplica:

- a) las disposiciones de las partes II y III del Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949; y
- b) las disposiciones de la parte II del presente Convenio.

### Artículo 4

1. Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio se obliga a mantener en vigor las leyes o reglamentos que garanticen su aplicación.

2. Estas leyes o reglamentos:

- a) exigirán a las autoridades competentes que notifiquen a todas las personas interesadas las disposiciones que se adopten;
- b) determinarán las personas encargadas de garantizar su aplicación;
- c) prescribirán sanciones adecuadas para cualquier infracción;
- d) preverán la creación y el mantenimiento de un sistema de inspección que pueda garantizar el cumplimiento de las disposiciones adoptadas;
- e) exigirán que la autoridad competente consulte a las organizaciones de armadores, a los armadores o a ambos, y a las organizaciones de gente de mar bona fide, a fin de elaborar los reglamentos y de colaborar, siempre que sea posible, con las partes interesadas en la aplicación de dichos reglamentos.

## II. NORMAS RELATIVAS AL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACIÓN

### Artículo 5

1. En los dormitorios, la superficie disponible por cada miembro del personal subalterno no deberá ser inferior a:

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- a) 3,75 metros cuadrados (40,36 pies cuadrados) en buques de 1.000 toneladas o más, pero menos de 3.000 toneladas;
- b) 4,25 metros cuadrados (45,75 pies cuadrados) en buques de 3.000 toneladas o más, pero menos de 10.000 toneladas; y
- c) 4,75 metros cuadrados (51,13 pies cuadrados) en buques de 10.000 toneladas o más.

2. Sin embargo, la superficie por ocupante de los dormitorios en que estén alojados dos miembros del personal subalterno no deberá ser inferior a:

- a) 2,75 metros cuadrados (29,60 pies cuadrados) en buques de 1.000 toneladas o más, pero menos de 3.000 toneladas;
- b) 3,25 metros cuadrados (34,98 pies cuadrados) en buques de 3.000 toneladas o más, pero menos de 10.000 toneladas;
- c) 3,75 metros cuadrados (40,36 pies cuadrados) en buques de 10.000 toneladas o más.

3. Asimismo, la superficie de los dormitorios para el personal subalterno en los buques de pasajeros no deberá ser inferior a:

- a) 2,35 metros cuadrados (25,30 pies cuadrados) por ocupante en buques de 1.000 toneladas o más, pero menos de 3.000 toneladas;
- b) en buques de 3.000 toneladas o más:
  - i) 3,75 metros cuadrados (40,36 pies cuadrados) en dormitorios para una persona;
  - ii) 6,00 metros cuadrados (64,58 pies cuadrados) en dormitorios para dos personas;
  - iii) 9,00 metros cuadrados (96,88 pies cuadrados) en dormitorios para tres personas; y
  - iv) 12,00 metros cuadrados (129,17 pies cuadrados) en dormitorios para cuatro personas.

4. el número de miembros del personal subalterno no deberá exceder de dos personas por dormitorio, salvo en los buques de pasajeros, donde el número máximo de personas será de cuatro.

5. En cada dormitorio para personal de maestranza no deberá haber más de una o dos personas.

6. En los dormitorios para oficiales en que no haya salón privado, la superficie por persona no deberá ser inferior a 6,50 metros cuadrados (69,96 pies cuadrados) en buques de menos de 3.000 toneladas, y a 7,50 metros cuadrados (80,73 pies cuadrados) en buques de 3.000 toneladas o más.

7. En buques que no sean de pasajeros se proporcionará un dormitorio individual para cada miembro adulto de la tripulación cuando esto sea razonable y posible habida cuenta del tamaño del buque, la actividad a que esté destinado y su diseño.

8. Cuando sea posible, en los buques de 3.000 toneladas o más, el jefe de máquinas y el primer oficial deberán tener, además de su dormitorio, un salón contiguo.

9. En el cálculo de la superficie se deberá incluir el espacio ocupado por

## Seguridad, salud y bienestar

las literas, armarios, cómodas y asientos. Los espacios reducidos o de forma irregular que no aumenten de una manera efectiva el espacio disponible para circular y que no puedan ser utilizados para colocar muebles serán excluidos del cálculo.

10. Las dimensiones interiores mínimas de toda litera serán 198 por 80 centímetros (6 pies y 6 pulgadas por 2 pies y 7,50 pulgadas).

### Artículo 6

1. La superficie de los comedores para oficiales y para el personal subalterno no será inferior a 1 metro cuadrado (10,76 pies cuadrados) por persona para el número de plazas previsto.

2. Los comedores estarán equipados con mesas y asientos aprobados, fijos o amovibles, suficientes para acomodar al mayor número probable de miembros de la tripulación que puedan utilizarlos al mismo tiempo.

3. Deberán poder utilizarse en todo momento, cuando los miembros de la tripulación estén a bordo:

- a) un refrigerador de fácil acceso y de capacidad suficiente para el número de personas que utilicen el comedor o comedores;
- b) instalaciones para bebidas calientes; y
- c) instalaciones de agua fresca.

4. La autoridad competente podrá consentir a las disposiciones sobre comedores de los párrafos 1 y 2 de este artículo las excepciones necesarias para satisfacer las condiciones especiales de los buques de pasajeros.

### Artículo 7

1. Deberán proveerse salas de recreo, situadas de forma conveniente y debidamente amuebladas, para los oficiales y para el personal subalterno. En caso de que no haya locales con tal fin distintos de los comedores, éstos deberán ser planeados, amueblados y equipados para poder servir como salas de recreo.

2. El mobiliario para este fin deberá incluir, por lo menos, un estante para libros e instalaciones para leer y escribir y, cuando sea posible, para juegos.

3. Respecto de los buques de 8.000 toneladas o más, deberán instalarse una sala de fumar o biblioteca en la que puedan exhibirse películas o televisión, y una sala de pasatiempos y juegos; la instalación de una piscina deberá tomarse en consideración.

4. En relación con la planificación de locales de recreo, la autoridad competente tomará en consideración la instalación de una cantina.

### Artículo 8

1. En todo buque deberá proveerse como mínimo, para los oficiales y el personal subalterno, un retrete y una bañera o ducha, o ambas cosas, situados convenientemente, por cada seis personas o menos que no dispongan de instalaciones de acuerdo con los párrafos 2 a 4 del presente artículo. Cuando haya mujeres empleadas a bordo, deberán proveerse instalaciones sanitarias separadamente para ellas.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

2. En buques de 5.000 toneladas o más, pero menos de 15.000 toneladas, por lo menos cinco dormitorios individuales para oficiales deberán contar con un cuarto de baño privado contiguo provisto de retrete, bañera o ducha (o ambas) y lavabo con agua dulce corriente, caliente y fría. El lavabo podrá estar situado en el dormitorio. Además, en buques de 10.000 toneladas o más, pero menos de 15.000 toneladas, todos los demás oficiales dispondrán de cuartos de baño privados o que comuniquen con sus dormitorios, equipados del mismo modo.

3. En buques de 15.000 toneladas o más, los dormitorios individuales para oficiales deberán contar con cuartos de baño privados separados provistos de retrete, bañera o ducha (o ambas) y un lavabo con agua dulce corriente, caliente y fría. El lavabo podrá estar situado en el dormitorio.

4. En buques de 25.000 toneladas o más, que no sean buques de pasajeros, deberá haber, por cada dos miembros del personal subalterno, un cuarto de baño que estará situado, bien en un compartimiento que comunique con ambos dormitorios, o bien enfrente de la entrada de dichos dormitorios, y que deberá estar provisto de retrete, bañera o ducha (o ambas), con agua dulce corriente, caliente y fría, y tener también un lavabo con agua dulce corriente, caliente y fría.

5. En buques de 5.000 toneladas o más, que no sean buques de pasajeros, cada dormitorio, sea para oficiales o para personal subalterno, debería tener instalado un lavabo con agua dulce corriente, caliente y fría, excepto cuando dicho lavabo está situado en un cuarto de baño de acuerdo con los párrafos 2, 3 ó 4 de este artículo.

6. En todos los buques deberán ponerse a disposición de los oficiales y del personal subalterno instalaciones para lavado y secado de ropa que guarden relación con la importancia de la tripulación y la duración normal del viaje. Estas instalaciones deberían estar situadas, en la medida de lo posible, en lugares de fácil acceso desde los alojamientos.

7. Estas instalaciones deberán contar con:

- a) máquinas de lavar;
- b) máquinas de secar la ropa o habitaciones con calefacción y ventilación adecuadas; y
- c) planchas y tablas de planchar o aparatos equivalentes.

### Artículo 9

1. En los buques de 1.600 toneladas o más deberán instalarse:

- a) un compartimiento separado provisto de retrete y lavabo, con agua dulce corriente, caliente y fría, fácilmente accesible desde el puente de mando, principalmente para los que estén de servicio en esta zona del buque;
- b) un retrete y un lavabo con agua dulce corriente, caliente y fría, en lugar fácilmente accesible desde el área de máquinas, si no se hubiesen instalado cerca del centro del control de la sala de máquinas.

2. En los buques de 1.600 toneladas o más, a excepción de los que tienen cabinas individuales e instalaciones sanitarias privadas o semiprivadas para todo el personal de máquinas, deberán establecerse instalaciones para cambiarse de ropa, que estarán:

## Seguridad, salud y bienestar

- a) situadas fuera de la sala de máquinas pero en lugar fácilmente accesible a ella; y
- b) dotadas de armarios individuales, bañeras o duchas, o ambas, y lavabos, con agua dulce corriente, caliente y fría.

### *Artículo 10*

En todos los locales de la tripulación en donde sea necesario circular libremente, la altura libre mínima no deberá ser inferior a 198 cm. (6 pies y 6 pulgadas); no obstante, la autoridad competente podrá permitir la reducción de la altura en cualquier espacio o parte del mismo en dichos locales, cuando ello sea razonable y si tal reducción no afecta a la comodidad de la tripulación.

### *Artículo 11*

1. El alojamiento de la tripulación deberá estar convenientemente iluminado.
2. A reserva de los arreglos especiales que puedan autorizarse en buques de pasajeros, los dormitorios y los comedores deberán estar iluminados con luz natural, y provistos de luz artificial apropiada.
3. El alojamiento de la tripulación en todos los buques deberá contar con iluminación eléctrica. Cuando no hubiera dos fuentes independientes de electricidad, se instalará un sistema adicional de alumbrado mediante lámparas debidamente construidas o aparatos de iluminación de emergencia.
4. En los dormitorios de la tripulación cada litera estará provista de una lámpara eléctrica para lectura.
5. La autoridad competente fijará normas apropiadas de iluminación natural y artificial.

### *Artículo 12*

Cuando la dotación de buques determinados exija que se tenga en cuenta, sin discriminación alguna, los intereses de tripulaciones con prácticas religiosas y sociales diferentes, la autoridad competente, después de consultar con las organizaciones de armadores o con los armadores y con las organizaciones de gente de mar interesadas bona fide, y a reserva del acuerdo entre ambas partes, podrá permitir excepciones a las disposiciones del artículo 5 (párrafos 1 a 4 y 7) y del artículo 8 (párrafos 1 y 4) del presente Convenio respecto de tales buques. Sin embargo, tales excepciones no deberán tener como consecuencia condiciones menos favorables en su conjunto que las que hubieran podido obtenerse de la aplicación de las disposiciones del Convenio. Los pormenores de tales excepciones serán comunicados por el Estado Miembro interesado al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, el cual, a su vez, informará sobre las mismas a los Estados Miembros de la Organización Internacional del Trabajo.

## III. APLICACIÓN DEL CONVENIO A LOS BUQUES EXISTENTES

### *Artículo 13*

1. En el caso de un buque cuya construcción esté completamente terminada en la fecha en que entre en vigor el presente Convenio en el territorio en que se

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

matricule, y que esté por debajo de las normas establecidas en él, la autoridad competente, previa consulta a las organizaciones de armadores, a los armadores, o a ambos, y a las organizaciones de gente de mar bona fide, podrá disponer que se hagan las alteraciones que sea razonable y factible introducir para adaptar el buque a las disposiciones del Convenio, teniendo en cuenta especialmente los problemas técnicos, económicos y de otra naturaleza que plantee la aplicación de los artículos 5, 8 y 10 en los casos en que:

- a) se matricule de nuevo el buque;
- b) se hagan modificaciones importantes en la estructura o reparaciones mayores en el buque, como resultado de planes preestablecidos y no como consecuencia de un accidente o de un caso de urgencia.

2. En el caso de que un buque esté en proceso de construcción o de transformación en la fecha en que entre en vigor este Convenio, en el territorio donde esté matriculado, la autoridad competente, previa consulta a las organizaciones de armadores, a los armadores, o a ambos, y a las organizaciones de gente de mar bona fide, podrá ordenar las modificaciones que sea razonable y factible introducir para adaptar el buque a los requisitos técnicos del Convenio, teniendo en cuenta especialmente los problemas técnicos, económicos y de otra naturaleza que plantee la aplicación de los artículos 5, 8 y 10; tales modificaciones constituirán la aplicación definitiva de los términos de este Convenio.

3. Salvo en el caso de los buques a los que se refieren los párrafos 1 y 2 de este artículo o a los que se aplicaban las disposiciones del presente Convenio durante su construcción, la autoridad competente, previa consulta a las organizaciones de armadores, a los armadores, o a ambos, y a las organizaciones de gente de mar bona fide, podrá disponer las modificaciones que sea razonable y factible introducir en todo buque que sea matriculado de nuevo en un territorio después de la fecha de entrada en vigor de este Convenio en dicho territorio, con objeto de poner el buque en conformidad con las disposiciones del Convenio, teniendo en cuenta, especialmente, los problemas técnicos, económicos o de otra naturaleza que plantee la aplicación de los artículos 5, 8 y 10; tales modificaciones constituirán la aplicación definitiva de los términos del Convenio.

\* \* \*

### *Artículo 15*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de doce Miembros que tengan cada uno una flota mercante de más de un millón de toneladas, incluidos cuatro Miembros que tengan cada uno una flota mercante de dos millones de toneladas como mínimo.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, seis meses después de la fecha en que se haya registrado su ratificación.

**Recomendación sobre el alojamiento de la tripulación  
(aire acondicionado), 1970 (núm. 140)**

\* \* \*

1. 1) Todos los buques de 1.000 toneladas brutas de registro o mayores que sean construidos después de la adopción de esta Recomendación, con excepción de aquellos que operan en regiones cuyas condiciones de clima templado no lo requieren, deberían estar provistos de aire acondicionado en el alojamiento de la tripulación.

2) Dentro de lo posible, tales buques deberían tener también aire acondicionado en el cuarto de radio y en toda sala de control central de máquinas.

2. La autoridad competente debería:

a) investigar la posibilidad de instalar aire acondicionado en los buques de menos de 1 000 toneladas construidos después de la adopción de la presente Recomendación;

b) considerar la posibilidad de dotar a los buques existentes de aire acondicionado en todo o en parte del alojamiento de la tripulación, mediante la conversión de los sistemas de ventilación mecánica en sistemas completos de aire acondicionado, en el momento en que se lleven a cabo alteraciones de estructura importantes en los alojamientos.

3. El sistema de aire acondicionado, ya se trate de un sistema centralizado o de unidades individuales, debería tener por objeto:

a) mantener el aire a una temperatura y humedad relativa satisfactorias, en comparación con las condiciones del aire exterior, y asegurar suficiente renovación del aire en todos los locales con aire acondicionado;

b) tomar en cuenta las características particulares de la navegación marítima y no producir ruidos o vibraciones molestos.

**Recomendación sobre el alojamiento de la tripulación  
(lucha contra ruidos), 1970 (núm. 141)**

\* \* \*

1. 1) Las autoridades competentes de cada país marítimo, de concierto con los organismos internacionales competentes y con los representantes de las organizaciones de armadores y de gente de mar, deberían estudiar los resultados de la investigación de los problemas del ruido a bordo, con objeto de obtener y reunir datos que sirvan de base para establecer criterios y normas autorizados en fecha próxima, que permitan la elaboración de disposiciones nacionales para proteger a la gente de mar, en la medida de lo necesario, de los efectos nocivos del ruido.

2. Tal investigación debería referirse:

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- a) al efecto que la exposición al ruido excesivo ejerce sobre la audición, la salud y el bienestar de la gente de mar;
- b) a las medidas que deberían prescribirse para reducir el ruido a bordo o proteger el oído de la gente de mar, o ambas cosas.

2. La autoridad competente de cada país marítimo debería, a la luz de tal investigación, establecer disposiciones encaminadas a reducir el ruido y a proteger a la gente de mar contra el ruido excesivo y nocivo a bordo, tan pronto como sea razonablemente posible.

3. Según resulte adecuado a la luz de tal investigación, podrían tomarse en consideración, entre otras, las medidas siguientes:

- a) instruir a la gente de mar sobre los peligros para la audición y para la salud que implica una exposición prolongada a ruidos muy intensos, y sobre el uso apropiado de equipo y aparatos de protección acústica;
- b) proporcionar tapones u orejeras, o ambas cosas, aprobados por la autoridad competente, a la gente de mar de la sala de máquinas, cuando sea necesario;
- c) reducir el ruido en los dormitorios, comedores, salas de recreo y otros locales de la tripulación mediante:
  - i) la instalación de tales locales tan lejos como sea posible de la sala de máquinas, sala de mecanismos de gobierno, chigres de cubierta, equipos de ventilación, calefacción y aire acondicionado y cualquier otra maquinaria o aparatos ruidosos;
  - ii) la utilización de materiales de insonorización y otros materiales adecuados absorbentes de sonido en la construcción y el acabado de mamparos, techos y cubiertas dentro de los espacios ruidosos, y de puertas de cerradura automática aislantes del ruido en la sala de máquinas;
- d) reducir y controlar el nivel de ruido en la sala de máquinas y otros locales de maquinaria mediante:
  - i) la instalación, cuando sea factible, de salas insonorizadas de control central de máquinas para el personal de la sala de máquinas;
  - ii) el aislamiento, dentro de lo posible, de los lugares de trabajo, tales como el taller de máquinas, del ruido procedente del resto de la sala de máquinas;
  - iii) medidas para reducir el ruido en el funcionamiento de la maquinaria.

### Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134)<sup>1</sup>

\* \* \*

#### Artículo 1

1. A los efectos del presente Convenio, la expresión «gente de mar» se aplica a todas las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque,

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 17 de febrero de 1973.

## Seguridad, salud y bienestar

que no sea de guerra, matriculado en un territorio para el que se halle en vigor el presente Convenio y dedicado habitualmente a la navegación marítima.

2. En caso de que surgieran dudas sobre si alguna categoría de personas debe o no considerarse como gente de mar a los efectos del presente Convenio, la cuestión se resolverá por la autoridad competente de cada país, previa consulta a las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.

3. A los efectos del presente Convenio, la expresión «accidentes del trabajo» se aplica a los accidentes sobrevenidos a la gente de mar a causa o con ocasión de su empleo.

### *Artículo 2*

1. La autoridad competente de cada país marítimo deberá adoptar las medidas necesarias para que los accidentes del trabajo se notifiquen y estudien en forma apropiada, así como para asegurar la compilación y análisis de estadísticas detalladas de tales accidentes.

2. Todos los accidentes del trabajo deberán notificarse, y las estadísticas no deberán limitarse a los accidentes mortales o a los accidentes que afectan al propio buque.

3. Las estadísticas habrán de registrar el número, naturaleza, causas y efectos de los accidentes del trabajo, indicándose claramente en qué parte del buque — por ejemplo: puente, máquinas o locales de servicios generales — y en qué lugar — por ejemplo, en el mar o en el puerto — ocurre el accidente.

4. La autoridad competente habrá de proceder a una investigación de las causas y circunstancias de los accidentes del trabajo mortales o que hubieren producido lesiones graves a la gente de mar, así como de otros accidentes que determine la legislación nacional.

### *Artículo 3*

Con miras a disponer de una base sólida para la prevención de accidentes del trabajo imputables a riesgos propios del empleo marítimo, deberán emprenderse investigaciones sobre las tendencias generales y los riesgos que revelen las estadísticas.

### *Artículo 4*

1. Deberán establecerse disposiciones relativas a la prevención de accidentes mediante legislación, repertorios de recomendaciones prácticas u otros medios apropiados.

2. Estas disposiciones deberán referirse a toda norma general de prevención de accidentes y protección de la salud en el empleo que sea aplicable al trabajo de la gente de mar, y deberán especificar medidas para la prevención de accidentes propios del empleo marítimo.

3. Estas disposiciones habrán de comprender, en particular, los siguientes aspectos:

a) disposiciones generales y disposiciones básicas;

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- b) características estructurales del buque;
- c) máquinas;
- d) medidas especiales de seguridad sobre el puente y bajo el puente;
- e) equipos de carga y descarga;
- f) prevención y extinción de incendios;
- g) anclas, cadenas y cables;
- h) cargas y lastres;
- i) equipo de protección personal para la gente de mar.

### Artículo 5

1. Las disposiciones relativas a la prevención de accidentes a que se refiere el artículo 4 deberán especificar claramente la obligación de cumplirlas por parte de los armadores, la gente de mar y otras personas interesadas.

2. En general, cualquier obligación que incumba al armador de suministrar equipo de protección o dispositivos de otra naturaleza para la prevención de los accidentes deberá ir acompañada de normas para la utilización de dicho equipo o de dichos dispositivos de protección por parte de la gente de mar y de la obligación para ésta de sujetarse a las mismas.

### Artículo 6

1. Deberán adoptarse medidas apropiadas para asegurar el cumplimiento adecuado de las disposiciones a que se refiere el artículo 4, por vía de inspección u otros medios.

2. Se deberán adoptar medidas adecuadas para velar por la aplicación de las disposiciones a que se refiere el artículo 4.

3. Deberán adoptarse todas las medidas necesarias para garantizar que las autoridades encargadas de velar por el cumplimiento y de asegurar la ejecución de las disposiciones a que se refiere el artículo 4 estén familiarizadas con el empleo marítimo y sus prácticas.

4. A fin de facilitar la aplicación de las disposiciones a que se refiere el artículo 4, se deberán señalar a la atención de la gente de mar los textos o resúmenes de éstas, por ejemplo, fijándolos en lugares bien visibles a bordo de los buques.

### Artículo 7

Deberá preverse el nombramiento de una o varias personas apropiadas o el establecimiento de un comité apropiado, escogidos entre los miembros de la tripulación del buque, que serán responsables de la prevención de accidentes bajo la autoridad del capitán del buque.

### Artículo 8

1. Los programas de prevención de accidentes del trabajo deberán establecerse por las autoridades competentes en colaboración con las organizaciones de armadores y de la gente de mar.

## Seguridad, salud y bienestar

2. La aplicación de tales programas se deberá organizar de modo que las autoridades competentes, los armadores, la gente de mar o sus representantes y otros organismos interesados puedan participar activamente.

3. En particular se crearán comisiones mixtas nacionales o locales encargadas de la prevención de accidentes, o grupos especiales de trabajo en que estén representadas las organizaciones de armadores y las de la gente de mar.

### *Artículo 9*

1. La autoridad competente habrá de fomentar y, en la medida en que sea apropiado en virtud de las condiciones nacionales, garantizar la inclusión de instrucción en materia de prevención de accidentes y protección de la salud en el trabajo en los programas de las instituciones de formación profesional para todas las categorías y clases de gente de mar; esta instrucción deberá formar parte de la enseñanza profesional.

2. Asimismo deberán adoptarse todas las medidas apropiadas y viables para informar a la gente de mar acerca de riesgos particulares, por ejemplo, mediante avisos oficiales que contengan las correspondientes instrucciones.

### *Artículo 10*

Los Estados Miembros se esforzarán, con la asistencia, si ha lugar, de organizaciones intergubernamentales y otras organizaciones de carácter internacional, en cooperar a fin de lograr la mayor uniformidad posible de cualquier otra acción de prevención de accidentes del trabajo.

\* \* \*

## **Recomendación sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 142)**

\* \* \*

1. A los efectos de la presente Recomendación:

- a) la expresión «gente de mar» se aplica a todas las personas empleadas en cualquier cargo a bordo de un buque, que no sea de guerra, dedicado habitualmente a la navegación marítima;
- b) la expresión «accidentes del trabajo» se aplica a los accidentes sobrevenidos a la gente de mar a causa o con ocasión de su empleo.

2. Al aplicar el párrafo 3 del artículo 2 del Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970, los Estados Miembros deberían tomar debidamente en cuenta cualquier sistema internacional de registro de los accidentes del trabajo de la gente de mar que haya podido establecer la Organización Internacional del Trabajo.

### Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

3. Las cuestiones que podrían investigarse en aplicación del artículo 3 del Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970, podrían ser las siguientes:

- a) medio en que se realiza el trabajo (por ejemplo, superficie de trabajo, disposición de las máquinas, medios de acceso y alumbrado) y métodos de trabajo;
- b) frecuencia de accidentes según grupos de edad;
- c) problemas especiales de carácter fisiológico o psicológico creados por el ambiente a bordo;
- d) problemas resultantes de la tensión física a bordo de los buques, en particular como consecuencia del aumento del volumen de trabajo;
- e) problemas y efectos de la evolución técnica y de sus repercusiones en la composición de la tripulación;
- f) problemas derivados de deficiencias humanas como negligencia.

4. Al formular las disposiciones a que se refiere el artículo 4 del Convenio sobre la prevención de accidentes del trabajo (gente de mar), 1970, los Miembros deberían tener debidamente en cuenta cualquier repertorio de recomendaciones prácticas en materia de seguridad e higiene en el trabajo de la gente de mar que haya publicado la Oficina Internacional del Trabajo.

5. Al aplicar el artículo 5 del Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970, deberían tenerse en cuenta los artículos 7 y 11 del Convenio sobre la protección de la maquinaria, 1963 — y las correspondientes disposiciones de la Recomendación sobre la protección de la maquinaria, 1963 —, en virtud de los cuales incumbe al empleador la obligación de aplicar las disposiciones por las que las máquinas deberán protegerse adecuadamente, deberá prohibirse la utilización de máquinas desprovistas de dispositivos de protección adecuados, y el trabajador tiene la obligación de no utilizar una máquina sin que estén colocados en su lugar los dispositivos de protección de que vaya provista y de no inutilizar dichos dispositivos.

6. 1) Entre las funciones de las comisiones y otros organismos mencionados en el párrafo 3 del artículo 8 del Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970, podrían incluirse las siguientes:

- a) preparación de disposiciones, normas y manuales sobre prevención de accidentes;
- b) organización de cursos y programas de formación en materia de prevención de accidentes;
- c) organización de la divulgación de la prevención de accidentes, sobre todo mediante películas, carteles, avisos y folletos;
- d) distribución de publicaciones e información sobre la prevención de accidentes, de manera que lleguen a la gente de mar a bordo de los buques.

2) Los encargados de preparar textos sobre medidas de prevención de accidentes o de la elaboración de recomendaciones prácticas deberían tomar en consideración las disposiciones o recomendaciones adoptadas por las autoridades u organizaciones nacionales interesadas o por las organizaciones marítimas internacionales competentes.

## Seguridad, salud y bienestar

7. Los programas de enseñanza a que se refiere el artículo 9 del Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970, deberían revisarse periódicamente y ponerse al día según la evolución de los tipos, tonelaje e instalaciones de los buques, así como según los cambios en la organización de la tripulación, en las nacionalidades e idiomas y en la organización del trabajo a bordo.

8. 1) La divulgación de las medidas de prevención de accidentes debería organizarse de forma permanente.

2) Dicha divulgación podría revestir las formas siguientes:

- a) películas educativas, vistas fijas y películas documentales de corto metraje para su utilización en los centros de formación profesional para la gente de mar y, cuando fuere posible, proyección de películas a bordo de los buques;
- b) colocación de carteles de seguridad a bordo de los buques;
- c) inclusión de artículos sobre riesgos profesionales de la gente de mar y medidas de prevención de accidentes en las revistas leídas por la gente de mar;
- d) campañas especiales en que se utilicen diversos medios de divulgación para instruir a la gente de mar en materia de prevención de accidentes y prácticas seguras de trabajo.

3) En la divulgación se deberían tener en cuenta las diferencias de nacionalidad, idioma y costumbres que suelen existir entre la gente de mar.

9. 1) Al aplicar el artículo 10 del Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970, los Miembros deberían tomar debidamente en cuenta los reglamentos-tipo de seguridad o repertorios de recomendaciones prácticas publicados por la Oficina Internacional del Trabajo y las normas apropiadas que hayan establecido las organizaciones internacionales de normalización.

2) Los Miembros deberían asimismo tener en cuenta la necesidad de una cooperación internacional con miras a una acción continua para la prevención de los accidentes del trabajo; esta cooperación podría revestir las formas siguientes:

- a) acuerdos bilaterales o multilaterales para lograr la uniformidad de las normas y dispositivos de seguridad en la prevención de accidentes;
- b) intercambio de información sobre riesgos determinados que amenacen a la gente de mar y sobre los medios de prevención de accidentes;
- c) asistencia en la experimentación del equipo y en las actividades de inspección, de conformidad con la reglamentación nacional del país de matriculación del buque;
- d) colaboración en la elaboración y difusión de disposiciones, reglas o manuales de prevención de accidentes;
- e) colaboración en la producción y utilización de medios auxiliares de formación;
- f) servicios comunes o asistencia mutua para la formación de la gente de mar en materia de prevención de accidentes y de normas de seguridad en el trabajo.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### Recomendación sobre las condiciones de estada de la gente de mar en los puertos, 1936 (núm. 48)

\* \* \*

Considerando que por la índole de su profesión la gente de mar se ve a menudo privada durante largos períodos de las ventajas de la vida familiar, que puede encontrarse expuesta en los puertos, sobre todo en el extranjero, a peligros o dificultades especiales, y que no le es siempre posible beneficiarse de las medidas tomadas para organizar el tiempo libre, aumentar el bienestar y proteger la salud de los trabajadores en general;

Considerando que algunos gobiernos y ciertas asociaciones privadas han tomado con éxito diversas medidas para ayudar y proteger especialmente a la gente de mar durante su estada en los puertos, y que dicha protección debería extenderse al mayor número posible de gente de mar;

Considerando que no obstante la diversidad que pueda existir en las necesidades y las costumbres nacionales y locales, conviene desarrollar y coordinar nacional e internacionalmente las principales iniciativas, de suerte que no se establezca distinción de razas entre la gente de mar,

La Conferencia recomienda que cada Miembro de la Organización Internacional del Trabajo tome en consideración, a fin de mejorar las condiciones de estada en los puertos de su gente de mar y de la gente de mar extranjera, los principios y métodos siguientes:

#### I. MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN GENERAL

1. Conviene constituir en cada puerto importante un organismo oficial u oficialmente reconocido en el que estén representados los armadores, la gente de mar, las administraciones nacionales y locales y las principales asociaciones interesadas, a los efectos de:

- a) reunir, siempre que sea posible de acuerdo con las diversas autoridades o instituciones interesadas, incluidas las autoridades consulares de los Estados marítimos, toda la información y todas las sugerencias útiles sobre las condiciones de estada de la gente de mar en los puertos;
- b) aconsejar a las administraciones y a las autoridades y asociaciones competentes sobre la adopción, adaptación y coordinación de las medidas que tiendan al mejoramiento de dichas condiciones;
- c) colaborar con otros organismos competentes, si fuere necesario, en la ejecución de dichas medidas.

2. Es conveniente, a fin de que la Oficina Internacional del Trabajo pueda informar a los gobiernos de los Estados marítimos y ayudarlos a coordinar su acción, que cada uno de ellos se ponga en contacto con la Oficina y le facilite, cada tres años, toda clase de información útil sobre la experiencia adquirida en materia de protección a la gente de mar durante su estada en los puertos y sobre los progresos realizados en este sentido.

## Seguridad, salud y bienestar

### II. REGLAMENTACIÓN

3. Deberían adoptarse medidas de orden legislativo o reglamentario encaminadas a proteger a la gente de mar contra los peligros a que se halle expuesta en ciertos establecimientos o en los muelles. Estas medidas deberían comprender:

- a) la reglamentación de la venta de bebidas alcohólicas;
- b) la prohibición de emplear en los despachos de bebidas a jóvenes de uno u otro sexo menores de cierta edad;
- c) la aplicación de las disposiciones de los acuerdos internacionales que limitan la venta y uso de estupefacientes a toda la gente de mar sin distinción de nacionalidad;
- d) la prohibición de acceso a los muelles y, en general, a la zona del puerto, a las personas indeseables;
- e) el cierre de los diques y la protección de los bordes de los embarcaderos y de los muelles, así como de las demás partes peligrosas de éstos, por medio de barreras fijas o movibles, siempre que puedan llevarse a cabo dichas medidas;
- f) la obligación de mantener un alumbrado adecuado y, si fuere necesario, la indicación de los diques y de las vías de acceso.

4. Para garantizar la estricta aplicación y reforzar la eficacia de las medidas indicadas anteriormente deberían tomarse medidas de vigilancia que incluyan:

- a) la vigilancia de los establecimientos donde se vendan bebidas alcohólicas y, cuando sea necesario y posible, de los hoteles, cafés, pensiones y otros establecimientos similares situados en los barrios del puerto;
- b) una vigilancia, que podría efectuarse conjuntamente por los capitanes y autoridades públicas, de las personas que visiten los buques, incluidos los barqueros que mantengan comunicación con los buques, con objeto de evitar que se introduzcan a bordo bebidas alcohólicas o estupefacientes o que se lleve a cabo cualquier otro fin ilícito;
- c) la adscripción a la zona del puerto de un número suficiente de policías, especialmente adiestrados y equipados, que se mantengan en contacto con los demás organismos encargados de la vigilancia.

5. Para proteger más eficazmente a la gente de mar extranjera deberían tomarse medidas que faciliten:

- a) las relaciones con sus cónsules;
- b) la colaboración eficaz entre los cónsules y las autoridades locales y nacionales.

### III. HIGIENE

6. Deberían suprimirse enérgicamente cuantos actos tiendan directa o indirectamente a atraer o a incitar al vicio en las proximidades del puerto y en los barrios frecuentados por la gente de mar.

7. Deberían tomarse todas las medidas pertinentes para poner en conocimiento de la gente de mar que llegue a un puerto, cualquiera que sea su nacionalidad:

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- a) los peligros y los medios de prevención de las enfermedades a que están expuestos, y particularmente de las tuberculosas, tropicales y venéreas;
  - b) la necesidad de que los enfermos se sometan a un tratamiento y las facilidades que puedan encontrar para ello;
  - c) los peligros que presenta el uso habitual de estupefacientes.
8. Debería facilitarse el tratamiento de la gente de mar enferma con la adopción de medidas adecuadas, y especialmente mediante:
- a) la extensión, tan amplia como sea posible, especialmente en la zona del puerto, del tratamiento gratuito y continuo de las enfermedades venéreas, tal como está previsto, por ejemplo, en el acuerdo relativo a las facilidades que deben darse a los marinos mercantes para el tratamiento de las enfermedades venéreas, firmado en Bruselas el 1.º de diciembre de 1924;
  - b) la admisión de la gente de mar en los hospitales y dispensarios de los puertos, sin dificultad ni distinción por concepto de nacionalidad o de credo;
  - c) la aplicación, tan amplia como sea posible, a la gente de mar extranjera, de las disposiciones de carácter nacional para la protección contra la tuberculosis;
  - d) la adopción, siempre que sea posible, de medidas destinadas a completar, cuando esto sea necesario, la continuidad del tratamiento proporcionado por los servicios sanitarios de la gente de mar.

## IV. ALOJAMIENTO Y RECREO

9. Deberían tomarse medidas, por lo menos en los grandes puertos, para auxiliar material y moralmente a la gente de mar durante su estada; especialmente se recomiendan las medidas siguientes:

- a) la creación o ampliación de «casas para la gente de mar», que presenten suficientes garantías y ofrezcan, a precios módicos, alojamiento y alimentación convenientes;
- b) la creación o ampliación de «centros» — que podrán ser independientes de las «casas para la gente de mar», pero que deberían mantener las relaciones más estrechas posibles con ellas — en los que existan salas de reunión y de recreo (cantinas, salas de juego, bibliotecas, etc.);
- c) la organización, con la colaboración, cuando sea posible, de las sociedades deportivas de a bordo, de distracciones adecuadas, tales como reuniones deportivas, excursiones, etc.;
- d) la adopción de medidas que favorezcan la vida familiar de la gente de mar.

## V. AHORRO Y ENVÍO DE SALARIOS

10. Con objeto de facilitar a la gente de mar el ahorro y el envío de las economías a sus familias:

- a) convendría adoptar un sistema sencillo, rápido y seguro, que funcione con la asistencia de los cónsules, capitanes, agentes de los armadores o instituciones privadas con garantías suficientes para facilitar a la gente de mar, y más

## Seguridad, salud y bienestar

especialmente a la que se encuentre en el extranjero, el depósito o envío de todo o parte de su salario;

- b) debería instituirse o generalizarse un sistema que permita a la gente de mar que lo desee garantizar a sus familias, al enrolarse o durante el viaje, el envío periódico de una parte del salario.

### VI. INFORMACIÓN PARA LA GENTE DE MAR

11. Considerando que el éxito de las medidas anteriormente preconizadas dependerá en gran parte de una publicidad apropiada entre la gente de mar, se recomienda que esta propaganda se organice y efectúe por las autoridades públicas, los organismos previstos en la parte I de la presente Recomendación y las asociaciones competentes, con la colaboración, siempre que sea posible, de los oficiales, del médico y de las sociedades deportivas de a bordo.

12. Esta propaganda podría comprender:

- a) la distribución, en tierra, y con el consentimiento del capitán, a bordo, de folletos publicados en los idiomas más apropiados, que contengan una información precisa sobre las facilidades que la gente de mar pueda encontrar en el puerto donde esté anclado el buque y en los que haga escala próximamente;
- b) la instalación en los grandes puertos, cerca de las oficinas oficiales de enrolamiento, o en otros lugares, de oficinas de información fácilmente accesibles a la gente de mar, que dispongan de un personal que pueda facilitar directamente toda clase de explicaciones y consejos útiles;
- c) la inserción de algunas indicaciones esenciales para el bienestar físico y la protección moral de la gente de mar, en sus cartillas o en cualquier otro documento que la gente de mar lleve habitualmente consigo o en avisos fijados de manera visible en los lugares donde habite la tripulación;
- d) la publicación frecuente de artículos informativos y educativos en las revistas y diarios leídos por la gente de mar, ya se trate de publicaciones especializadas o de información general, así como el uso del cinematógrafo a estos efectos;
- e) la distribución de información sobre las tarifas de los medios de comunicación locales, de los monumentos y lugares de interés de la ciudad y de los espectáculos.

### VII. IGUALDAD DE TRATO

13. Se recomienda especialmente a los gobiernos y a las administraciones e instituciones que administren fondos para el mejoramiento de las condiciones de estada de la gente de mar, que no se preocupen solamente de la gente de mar de una nacionalidad determinada, sino que actúen con la mayor generosidad posible, de conformidad con el espíritu de solidaridad internacional.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1970 (núm. 138)

\* \* \*

#### I. ORGANIZACIÓN Y FINANCIACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE BIENESTAR

1. Los programas de bienestar deberían organizarse sistemáticamente y su financiación debería contar con bases adecuadas y permanentes.

2. La organización de los servicios de bienestar debería revisarse con frecuencia para asegurar su adaptación constante a las necesidades de la gente de mar, en función de la evolución de la técnica y de la explotación o de cualquier otro cambio en la industria marítima.

3. Deberían establecerse juntas de bienestar nacionales, regionales o portuarias, en las que deberían estar representadas las organizaciones representativas de armadores y de gente de mar, las autoridades competentes y, de ser deseable y apropiado, las organizaciones benéficas y sociales interesadas.

4. Dichas juntas deberían, entre otras cosas, examinar la medida en que sea necesaria la creación de servicios de bienestar y sostener y coordinar las actividades de estos servicios en las zonas a que se extiende su competencia.

5. Los cónsules y los representantes locales de las organizaciones extranjeras de bienestar deberían, según los casos, colaborar en las actividades de las juntas regionales y portuarias de bienestar.

6. Deberían tomarse medidas para garantizar que, en la medida necesaria, se emplee personal técnicamente capacitado a jornada completa, además de los colaboradores benéficos, en la administración de los servicios de bienestar para la gente de mar.

7. Cuando gran número de marinos de diferentes nacionalidades necesiten en determinado puerto servicios como hoteles, clubes o instalaciones deportivas, las autoridades u organismos competentes del país de origen de los marinos y de los países de matrícula de los buques deberían celebrar consultas y colaborar mutuamente y con las autoridades y organismos competentes del país a que pertenece el puerto, con objeto de aunar sus recursos y evitar toda duplicación inútil de esfuerzos.

8. Para asegurar la mejor organización de los servicios de bienestar y de las actividades recreativas y estimular la utilización del material de bienestar a bordo de los buques, la organización de actividades de bienestar a bordo debería figurar en los cursos de formación para oficiales y personal subalterno. Debería estudiarse asimismo la posibilidad de asignar periódicamente a bordo de los buques mercantes a un oficial instruido especialmente a estos efectos.

#### II. ALOJAMIENTO EN LOS PUERTOS

9. En todos los puertos de escala de los buques dedicados a la navegación internacional deberían existir, siempre que fuere necesario, hoteles u hogares para la gente de mar; deberían prestar servicios equivalentes a los de hoteles de buena

## Seguridad, salud y bienestar

clase y estar en lo posible bien situados y no en la proximidad inmediata de los muelles.

10. Esos hoteles u hogares deberían ponerse a disposición de la gente de mar de todas las nacionalidades, sean cuales fueren su color, raza o religión. Sin infringir en modo alguno este principio, puede ser necesario facilitar en ciertos puertos distintos tipos de servicios de nivel comparable, pero adaptados a las costumbres y necesidades de diferentes grupos de gente de mar.

11. De ser necesario y factible, deberían adoptarse disposiciones para permitir que las familias de los marinos se alojen en los hoteles u hogares para la gente de mar.

12. Los precios de pensión y de alojamiento en los hoteles u hogares para la gente de mar deberían mantenerse a un nivel razonable.

13. Los hoteles u hogares para la gente de mar deberían someterse a control adecuado, al igual que otros establecimientos análogos.

### III. MEDIDAS GENERALES SOBRE BIENESTAR EN LOS PUERTOS Y A BORDO DE LOS BUQUES

14. Los gobiernos deberían adoptar medidas para suprimir las restricciones y facilitar la libre circulación entre buques, organismos centrales de abastecimiento e instituciones dedicadas al bienestar de todo material necesario, como películas, libros, periódicos y equipo deportivo para uso de la gente de mar a bordo de los buques o en los centros en tierra.

15. Debería hacerse todo lo necesario para que la expedición y entrega del correo de la gente de mar sean lo más seguras y rápidas posible. Asimismo debería hacerse lo posible a fin de que la gente de mar no esté obligada a pagar franqueo adicional cuando se le reexpida el correo por causas ajenas a su voluntad.

16. Medios de transporte apropiados, a precios módicos y que funcionen a cualquier hora razonable en que sea necesario, deberían estar a la disposición de la gente de mar para trasladarse a los centros urbanos desde las zonas portuarias.

17. Las entidades responsables deberían hacer todo lo posible para facilitar a los oficiales y al personal subalterno bajar a tierra lo antes posible después de la llegada de un buque a puerto.

18. Para preservar los vínculos familiares de la gente de mar y habida cuenta de sus especiales condiciones de empleo, debería fomentarse la concesión de vacaciones en sus hogares a intervalos razonables.

19. A reserva de las leyes o reglamentos nacionales o internacionales, deberían tomarse medidas para garantizar que cuando sea posible y razonable los oficiales y el personal subalterno obtengan rápidamente autorización para recibir a bordo la visita de la esposa y de otros parientes y amigos mientras el buque se halle en puerto.

20. Debería tomarse en consideración la posibilidad de autorizar a las esposas de los marinos a acompañarlos de vez en cuando en una travesía, cuando ello sea factible. La esposa que acompaña a su marido en una travesía debería estar protegida por un seguro adecuado contra los riesgos de accidentes y de enfermedad; el armador debería prestar toda la asistencia posible a la gente de mar para suscribir tal seguro.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

21. Siempre que sea posible y oportuno debería estudiarse la instalación de cantinas a bordo para los oficiales y para el personal subalterno, a menos que ello sea contrario a las costumbres nacionales, religiosas o sociales.

22. Siempre que sea posible debería estudiarse el establecimiento a bordo de los buques de instalaciones para la proyección de películas cinematográficas, para ver la televisión, efectuar trabajos manuales y para la lectura.

### IV. POSIBILIDADES DE RECREO EN LOS PUERTOS Y A BORDO DE LOS BUQUES

23. En todos los puertos de escala de los buques dedicados a la navegación internacional deberían establecerse o desarrollarse, cuando sean necesarios, centros con salas de reunión y de juegos para la gente de mar de todas las nacionalidades.

24. En tierra y a bordo deberían fomentarse y organizarse, en beneficio de la gente de mar y con su intervención, actividades recreativas saludables, como gimnasia, juegos, deportes u otras distracciones y excursiones a lugares de interés, con la ayuda, cuando sea oportuno, de los organismos encargados del bienestar en los puertos. Siempre que sea posible, a bordo de los buques debería poderse nadar.

25. Cuando sea posible, todos los marinos que se hallen de paso en un puerto deberían tener la oportunidad de participar en actividades deportivas y recreativas al aire libre; a estos efectos deberían preverse ciertas facilidades, por ejemplo, acondicionando campos de deportes para ellos o poniendo a su disposición los existentes.

26. Las autoridades competentes de los distintos países, las organizaciones de armadores y de gente de mar, los organismos de bienestar y los capitanes de los buques deberían colaborar en la organización de concursos internacionales deportivos para la gente de mar, como carreras de botes y torneos de fútbol y de atletismo.

### V. SERVICIOS DE INFORMACIÓN Y SERVICIOS EDUCATIVOS EN LOS PUERTOS Y A BORDO DE LOS BUQUES

27. En los programas de formación profesional para gente de mar debería impartirse enseñanza y proporcionarse informaciones sobre cuestiones relativas a su bienestar, en especial sobre la cuestión de los peligros generales a que está expuesta su salud.

28. La gente de mar debería recibir informaciones sobre todos los servicios a disposición del público en los puertos de escala, en particular sobre medios de transporte, servicios sociales y educativos y lugares de culto, así como acerca de los servicios destinados en especial a la gente de mar. Esto podría hacerse por medio de un folleto, impreso en varios idiomas, que también contuviera un plano de la ciudad y del puerto.

29. A bordo de los buques deberían fomentarse durante las horas libres actividades interesantes y útiles desde el punto de vista cultural. A estos efectos deberían ponerse a disposición de la gente de mar publicaciones adecuadas y debería ayudársela para que pueda dedicarse a sus distracciones y actividades recreativas habituales.

## Seguridad, salud y bienestar

30. La gente de mar debería poder seguir cursos por correspondencia sobre diversas cuestiones que le interesen. Siempre que sea oportuno, debería ponerse a su disposición en los buques material educativo como proyectores cinematográficos, cinemateca y un aparato de grabación de sonido.

### Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163)<sup>1</sup>

\* \* \*

#### Artículo 1

1. A los efectos del presente Convenio:
  - a) la expresión «gente de mar» o «marinos» designa a todas las personas empleadas, con cualquier cargo, a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, que no sea un buque de guerra;
  - b) la expresión «medios y servicios de bienestar» designa medios y servicios de bienestar, culturales, recreativos y de información.
2. Todo Miembro determinará, por medio de su legislación nacional y previa consulta con las organizaciones representativas de armadores y de gente de mar, los buques matriculados en su territorio que deben considerarse dedicados a la navegación marítima a los efectos de las disposiciones del presente Convenio relativas a medios y servicios de bienestar a bordo de buques.
3. En la medida en que lo considere factible, previa consulta con las organizaciones representativas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente deberá aplicar las disposiciones del presente Convenio a la pesca marítima comercial.

#### Artículo 2

1. Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio se compromete a velar por que se faciliten medios y servicios de bienestar adecuados a la gente de mar tanto en los puertos como a bordo de buques.
2. Todo Miembro velará por que se tomen las medidas necesarias para financiar los medios y servicios de bienestar que se faciliten de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.

#### Artículo 3

1. Todo Miembro se compromete a velar por que se faciliten medios y servicios de bienestar en los puertos apropiados del país a todos los marinos, sin distinción de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, opinión política u origen social e independientemente del Estado en que esté matriculado el buque a bordo del cual estén empleados.

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 3 de octubre de 1990.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

2. Todo Miembro determinará, previa consulta con las organizaciones representativas de armadores y de gente de mar, los puertos que deben considerarse apropiados a los efectos de este artículo.

### Artículo 4

Todo Miembro se compromete a velar por que los medios y servicios de bienestar facilitados en todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, matriculado en su territorio, sean accesibles a toda la gente de mar que se encuentre a bordo.

### Artículo 5

Los medios y servicios de bienestar se revisarán con frecuencia a fin de asegurar que son apropiados, habida cuenta de la evolución de las necesidades de la gente de mar como consecuencia de avances técnicos, funcionales o de otra índole que sobrevengan en la industria del transporte marítimo.

### Artículo 6

Todo Miembro se compromete a:

- a) cooperar con los demás Miembros con miras a garantizar la aplicación del presente Convenio;
- b) velar por que las partes implicadas e interesadas en el fomento del bienestar de la gente de mar en el mar y en puerto cooperen.

\* \* \*

## Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 173)

\* \* \*

### I. GENERALIDADES

1. A los efectos de la presente Recomendación:
  - a) la expresión «gente de mar» o «marinos» designa a todas las personas empleadas, con cualquier cargo, a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, que no sea un buque de guerra;
  - b) la expresión «medios y servicios de bienestar» designa medios y servicios de bienestar, culturales, recreativos y de información.
2. En la medida en que lo considere factible, previa consulta con las organizaciones representativas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente debería aplicar las disposiciones de la presente Recomendación a la pesca marítima comercial.

## Seguridad, salud y bienestar

3. 1) Los Miembros deberían adoptar medidas para garantizar que se faciliten medios y servicios de bienestar adecuados a la gente de mar, tanto en puerto como a bordo de los buques, y que se les dispense una protección adecuada en el ejercicio de su profesión.

2) En la aplicación de estas medidas, los Miembros deberían tener en cuenta las necesidades especiales de la gente de mar en materia de seguridad, salud y esparcimiento, particularmente cuando se halle en el extranjero o penetre en zonas de guerra.

4. Entre las medidas adoptadas para controlar los medios y servicios de bienestar debería figurar la participación de las organizaciones representativas de armadores y de gente de mar.

5. Los medios y servicios de bienestar facilitados en virtud de la presente Recomendación deberían ser accesibles a todos los marinos, sin distinción de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, opinión política u origen social e independientemente del Estado en que esté matriculado el buque a bordo del cual estén empleados.

6. Los Miembros deberían cooperar entre sí con miras a promover el bienestar de la gente de mar en el mar y en puerto. Esta cooperación debería incluir las medidas siguientes:

- a) realizar consultas entre las autoridades competentes con miras a facilitar o mejorar los medios y servicios de bienestar para la gente de mar, tanto en los puertos como a bordo de buques;
- b) concluir acuerdos para aunar recursos en un fondo común y facilitar conjuntamente medios de bienestar en los grandes puertos, a fin de evitar duplicaciones inútiles de esfuerzos;
- c) organizar competiciones deportivas internacionales y alentar a la gente de mar a participar en actividades deportivas;
- d) organizar seminarios internacionales sobre el tema del bienestar de la gente de mar en el mar y en puerto.

### II. MEDIOS Y SERVICIOS DE BIENESTAR EN LOS PUERTOS

7. 1) Los Miembros deberían facilitar o asegurar que se facilitan los medios y servicios de bienestar necesarios en los puertos apropiados del país.

2) Los Miembros deberían consultar a las organizaciones representativas de armadores y de gente de mar al determinar los puertos apropiados.

3) Los medios y servicios de bienestar deberían revisarse con frecuencia a fin de asegurar que son apropiados, habida cuenta de la evolución de las necesidades de la gente de mar como consecuencia de avances técnicos, funcionales o de otra índole registrados en la industria del transporte marítimo.

8. 1) Los medios y servicios de bienestar deberían estar a cargo, de conformidad con las condiciones y la práctica nacionales, de una o varias de las instituciones siguientes:

- a) las autoridades públicas;
- b) las organizaciones de armadores y de gente de mar, en virtud de convenios colectivos o de otros acuerdos concertados;
- c) organizaciones benévolas.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

2) Deberían tomarse disposiciones para que, en la medida necesaria, se emplee a tiempo completo personal técnicamente competente, además de los posibles colaboradores benévolo, en la gestión de los medios y servicios de bienestar para la gente de mar.

9. 1) Deberían crearse juntas de bienestar en el ámbito del puerto o en el plano regional o nacional, según proceda, con las siguientes funciones:

- a) verificar si los medios de bienestar existentes siguen siendo adecuados y determinar si conviene crear otros o suprimir los que son subutilizados;
- b) ayudar y asesorar a los responsables de facilitar medios de bienestar y asegurar la coordinación entre ellos.

2) Las juntas de bienestar deberían contar entre sus miembros a representantes de las organizaciones respectivas de armadores y de gente de mar, de las autoridades competentes y, si procede, de organizaciones benévolas y organismos sociales.

3) Cuando sea oportuno, debería asociarse a los cónsules de Estados marítimos y a los representantes locales de organizaciones de bienestar extranjeras a la labor de las juntas de bienestar portuarias, regionales y nacionales, de conformidad con la legislación nacional.

10. 1) Los Miembros deberían velar por que se preste un apoyo financiero regular y suficiente a los medios y servicios de bienestar destinados a la gente de mar.

2) De conformidad con las condiciones y la práctica nacionales, este apoyo financiero debería proceder de una o varias de las fuentes siguientes:

- a) subvenciones de fondos públicos;
- b) tasas u otras contribuciones especiales abonadas por círculos marítimos;
- c) cotizaciones voluntarias de los armadores, de la gente de mar o de sus organizaciones;
- d) aportaciones voluntarias de otras fuentes.

3) Cuando se prevean tasas, exacciones y contribuciones especiales para financiar servicios de bienestar, sólo deberían utilizarse para los fines con que se crearon.

11. Debería haber hoteles o albergues adecuados para la gente de mar donde haya necesidad de ellos. Dichos hoteles o albergues deberían someterse a controles apropiados, los precios deberían ser razonables y, cuando fuere necesario y factible, deberían tomarse disposiciones para alojar a las familias de los marinos.

12. 1) Deberían crearse o desarrollarse los medios de bienestar y recreativos necesarios en los puertos. Entre estos medios deberían incluirse:

- a) salas de reunión y de recreo, según las necesidades;
- b) instalaciones deportivas y otras instalaciones al aire libre, en particular para competiciones;
- c) medios educativos;
- d) cuando proceda, medios para la práctica religiosa y para el asesoramiento personal.

2) Estos servicios puede facilitarse poniendo a disposición de la gente de

## Seguridad, salud y bienestar

mar, en consonancia con sus necesidades, instalaciones previstas para una utilización más general.

13. Cuando un gran número de marinos de diferentes nacionalidades necesitan en un puerto determinados servicios, tales como hoteles, clubes o instalaciones deportivas, las autoridades u organismos competentes de los países de origen de los marinos y de los países de matrícula de los buques, así como las asociaciones internacionales interesadas, deberían proceder a consultas y cooperar mutuamente y con las autoridades y organismos competentes del país donde está situado el puerto, al objeto de aunar recursos y de evitar duplicaciones inútiles de esfuerzos.

14. 1) Debería difundirse información entre la gente de mar sobre todos los medios existentes a disposición del público en los puertos de escala - en particular medios de transporte, servicios sociales, educativos y de esparcimiento y lugares de culto - y sobre los servicios destinados específicamente a la gente de mar.

2) Esta información podría divulgarse:

- a) distribuyendo en tierra y, con el consentimiento del capitán, también a bordo del buque folletos publicados en los idiomas más apropiados que contengan informaciones precisas sobre los medios y servicios de bienestar que la gente de mar puede encontrar en el puerto donde esté anclado el buque o en el próximo puerto donde haga escala; dichos folletos deberían incluir un plano de la ciudad y de la zona portuaria;
- b) creando en los grandes puertos oficinas de información fácilmente accesibles a la gente de mar y dotadas de un personal capaz de facilitar directamente toda clase de explicaciones y de orientaciones útiles.

15. Debería disponerse de medios de transporte adecuados, a precios módicos y a cualquier hora razonable, cuando ello sea necesario, para que la gente de mar pueda desplazarse a las zonas urbanas desde puntos convenientemente situados en la zona portuaria.

16. Deberían tomarse todas las medidas convenientes para informar a todos los marinos que llegan a un puerto de:

- a) todos los riesgos y enfermedades a los que puedan estar expuestos y los medios para evitarlos;
- b) la necesidad, para los marinos enfermos, de someterse rápidamente a cuidados médicos, y de los servicios médicos más próximos existentes para ello;
- c) los peligros que entraña el uso de estupefacientes y del alcohol.

17. Deberían tomarse medidas para garantizar a la gente de mar, durante su estancia en puerto, el acceso a:

- a) tratamiento ambulatorio en caso de enfermedad o accidente;
- b) hospitalización, cuando sea necesaria;
- c) servicios de odontología, sobre todo en casos de urgencia.

18. Las autoridades competentes deberían tomar todas las medidas convenientes para informar a los armadores y a la gente de mar que llegue a un puerto de todas las leyes y costumbres especiales cuya infracción pueda entrañar su privación de libertad.

19. Las autoridades competentes deberían dotar las zonas portuarias y las

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

carreteras de acceso a los puertos de alumbrado suficiente y de carteles indicadores, y ordenar que se efectúen en ellas patrullas regulares a fin de garantizar la protección de la gente de mar.

20. 1) Con miras a la protección de los marinos extranjeros, deberían tomarse medidas para facilitar:

- a) el acceso a los cónsules de sus países;
- b) una cooperación eficaz entre dichos cónsules y las autoridades locales o nacionales.

2) Siempre que por un motivo cualquiera un marino sea detenido en el territorio de un Miembro, la autoridad competente, si así lo pide el interesado, debería informar inmediatamente de ello al Estado cuya bandera enarbola el buque y al Estado del cual el marino es nacional. La autoridad competente debería informar prontamente al marino del derecho a presentar dicha petición. El Estado del cual el marino es nacional debería informar a su vez a sus parientes más cercanos. Si un marino es encarcelado, el Miembro debería permitir que funcionarios consulares de esos Estados puedan entrevistarse inmediatamente con él y sigan visitándole regularmente mientras permanezca encarcelado.

3) El proceso de un marino detenido debería iniciarse sin demora con arreglo al procedimiento estipulado por la ley, y tanto el Estado cuya bandera enarbola el buque como el Estado del cual el marino es nacional deberían ser mantenidos al corriente de la evolución del proceso.

21. 1) Debería prestarse la máxima asistencia práctica posible a los marinos abandonados en puertos extranjeros, en espera de su repatriación.

2) En caso de demora en la repatriación de marinos, la autoridad competente debería velar por que se informe de ello inmediatamente al representante consular o local del Estado cuya bandera enarbola el buque.

22. Siempre que sea necesario, los Miembros deberían tomar medidas para garantizar la seguridad de la gente de mar contra agresiones y otros actos ilegales mientras los buques se hallan en sus aguas territoriales y, especialmente, mientras se aproximan a puertos.

### III. MEDIOS Y SERVICIOS DE BIENESTAR EN EL MAR

23. 1) Deberían facilitarse medios e instalaciones de bienestar a la gente de mar a bordo de los buques. En cuanto sea factible debería incluirse entre dichos medios e instalaciones:

- a) la recepción de programas de televisión y de radio;
- b) la proyección de películas o de vídeos, cuyo surtido debería ser adecuado para la duración del viaje y, en caso necesario, renovarse a intervalos razonables;
- c) equipos deportivos, incluidos aparatos de ejercicios físicos, juegos de mesa y juegos de cubierta;
- d) siempre que sea posible, instalaciones para la natación;
- e) una biblioteca con obras de carácter profesional y de otra índole, en cantidad suficiente para la duración del viaje y cuyo contenido debería renovarse a

## Seguridad, salud y bienestar

intervalos razonables;

f) medios para realizar trabajos manuales de tipo recreativo.

2) Siempre que sea posible y apropiado debería examinarse la posibilidad de instalar bares para la gente de mar a bordo de los buques, a menos que ello sea contrario a las costumbres nacionales, religiosas o sociales.

24. En los programas de formación profesional para gente de mar debería impartirse enseñanza y proporcionarse información sobre cuestiones relativas a su bienestar, incluidos los riesgos generales a que está expuesta su salud.

25. 1) Debería autorizarse el acceso a las comunicaciones telefónicas entre el buque y tierra, cuando las haya, y el precio para los marinos de estas comunicaciones debería ser razonable.

2) No deberían regatearse esfuerzos para hacer llegar del modo más rápido y seguro posible el correo a la gente de mar. También debería procurarse que la gente de mar no tenga que pagar un franqueo suplementario cuando se le reexpida el correo por causas ajenas a su voluntad.

26. 1) A reserva de lo que dispongan las leyes o reglamentos nacionales o internacionales en la materia deberían tomarse medidas para que, siempre que sea posible y razonable, se conceda rápidamente a los marinos autorización para recibir a bordo la visita de sus cónyuges, parientes y amigos, mientras el buque se halle en puerto.

2) Debería tomarse en consideración la posibilidad de autorizar a los marinos a que sus cónyuges los acompañen de vez en cuando en un viaje, siempre que ello sea posible y razonable. Las cónyuges deberían estar adecuadamente aseguradas contra accidentes y enfermedades; los armadores deberían brindar todo su apoyo a la gente de mar para suscribir tal seguro.

27. Las personas a quienes incumba la responsabilidad de ello, en los puertos y a bordo, deberían hacer cuanto sea posible por autorizar a los marinos a desembarcar cuanto antes, tras la llegada del buque a un puerto.

### IV. AHORROS Y ENVÍO DE SALARIOS

28. A fin de ayudar a la gente de mar a ahorrar y a remitir sus ahorros a sus familias:

- a) se debería adoptar un sistema sencillo, rápido y seguro, que funcione con la ayuda de los cónsules u otras autoridades competentes, capitanes, agentes de los armadores o instituciones financieras que ofrezcan garantías, a fin de permitir a la gente de mar, y especialmente a la que se encuentra en el extranjero o navega a bordo de un buque matriculado en un país que no sea el propio, ingresar o remitir todo o parte de su salario;
- b) se debería instituir o generalizar un sistema que permita a la gente de mar que lo desee, en el momento de enrolarse o durante el viaje, garantizar a sus familias el envío periódico de parte de su salario;
- c) tales remesas de dinero se deberían enviar a su debido tiempo y directamente a la persona o personas designadas por el marino;
- d) se debería velar por que una entidad independiente confirme que las remesas

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

de la gente de mar han sido enviadas realmente a la persona o personas designadas como destinatarias.

### Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164)<sup>1</sup>

\* \* \*

#### Artículo 1

1. El presente Convenio se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, matriculado en el territorio de un Miembro para el cual el Convenio se halle en vigor y destinado normalmente a la navegación marítima comercial.

2. En la medida en que ello sea factible, previa consulta con las organizaciones representativas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente deberá aplicar las disposiciones del presente Convenio a la pesca marítima comercial.

3. En caso de existir dudas acerca de si, a los efectos del presente Convenio, un buque debe o no considerarse destinado a la navegación marítima comercial, o a la pesca marítima comercial, la cuestión se resolverá por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores, de gente de mar y de pescadores.

4. A los efectos del presente Convenio, los términos «gente de mar» o «marinos» designan a todas las personas empleadas con cualquier cargo, a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima al cual se aplique el presente Convenio.

#### Artículo 2

Se dará efecto al presente Convenio por medio de la legislación nacional, los convenios colectivos, los reglamentos internos, los laudos arbitrales, las sentencias judiciales, o de cualquier otro medio apropiado a las condiciones nacionales.

#### Artículo 3

Todo Miembro deberá prever, por medio de su legislación nacional, que los armadores sean considerados responsables del mantenimiento de los buques en condiciones sanitarias e higiénicas adecuadas.

#### Artículo 4

Todo Miembro deberá velar por la adopción de las medidas que garanticen la protección de la salud y la asistencia médica de la gente de mar a bordo. Tales medidas deberán:

a) garantizar la aplicación a la gente de mar de todas las disposiciones genera-

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 11 de enero de 1991.

## Seguridad, salud y bienestar

- les sobre protección de la salud en el trabajo y asistencia médica que interesen a la profesión de marino y de las disposiciones especiales relativas al trabajo a bordo;
- b) tener por objeto brindar a la gente de mar una protección de la salud y una asistencia médica tan próximas como sea posible de las que gozan generalmente los trabajadores en tierra;
  - c) garantizar a la gente de mar el derecho de visitar sin demora a un médico en los puertos de escala, cuando ello sea posible;
  - d) garantizar que, de conformidad con la legislación y práctica nacionales, la asistencia médica y la protección sanitaria se prestan gratuitamente a los marinos inscritos en el rol de la tripulación;
  - e) no limitarse al tratamiento de los marinos enfermos o accidentados, sino incluir también medidas de carácter preventivo y consagrar una atención particular a la elaboración de programas de promoción de la salud y de educación sanitaria, a fin de que la propia gente de mar pueda contribuir activamente a reducir la frecuencia de las enfermedades que puedan afectarles.

### *Artículo 5*

1. Todo buque al que se aplique el presente Convenio deberá llevar un botiquín.
2. El contenido de este botiquín y el equipo médico a bordo los prescribirá la autoridad competente teniendo en cuenta factores tales como el tipo de buque, el número de personas a bordo y la índole, destino y duración de los viajes.
3. Al adoptar o revisar las disposiciones nacionales relativas al contenido del botiquín y al equipo médico a bordo, la autoridad competente deberá tener en cuenta las recomendaciones internacionales en esta esfera, como las ediciones más recientes de la Guía médica internacional de a bordo y la Lista de medicamentos esenciales publicadas por la Organización Mundial de la Salud, así como los progresos realizados en materia de conocimientos médicos y los métodos de tratamiento aprobados.
4. El mantenimiento apropiado del botiquín y de su contenido, del equipo médico a bordo, así como su inspección periódica a intervalos regulares no superiores a doce meses, estarán a cargo de personas responsables designadas por la autoridad competente, que velarán por el control de la fecha de caducidad y las condiciones de conservación de los medicamentos.
5. La autoridad competente se asegurará de que el contenido del botiquín figura en una lista y está etiquetado utilizando nombres genéricos, además de los nombres de marca, fecha de caducidad y condiciones de conservación, y de que es conforme a lo estipulado en la guía médica empleada a escala nacional.
6. La autoridad competente cuidará de que, cuando un cargamento clasificado como peligroso no haya sido incluido en la edición más reciente de la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas publicada por la Organización Marítima Internacional, se facilite al capitán, a la gente de mar y a otras personas interesadas la información necesaria sobre la índole de las sustancias, los riesgos que entrañan, los equipos de protec-

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

ción personal necesarios, los procedimientos médicos pertinentes y los antídotos específicos. Los antídotos específicos y los equipos de protección personal deben llevarse a bordo siempre que se transportan mercancías peligrosas.

7. En caso de urgencia, cuando un medicamento prescrito a un marino por el personal médico calificado no figure en el botiquín de a bordo, el armador deberá tomar todas las medidas necesarias para obtenerlo lo antes posible.

### *Artículo 6*

1. Todo buque al que se aplique el presente Convenio deberá llevar una guía médica de a bordo adoptada por la autoridad competente.

2. La guía médica deberá explicar cómo ha de utilizarse el contenido del botiquín y estar concebida de forma que permita al personal no médico atender a los enfermos o heridos a bordo, con o sin consulta médica por radio o por satélite.

3. Al adoptar o revisar la guía médica de a bordo en uso en el país, la autoridad competente deberá tener en cuenta las recomendaciones internacionales en esta esfera, incluidas las ediciones más recientes de la Guía médica internacional de a bordo y de la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas.

### *Artículo 7*

1. La autoridad competente deberá garantizar, mediante un sistema preestablecido, que en cualquier hora del día o de la noche los buques en alta mar puedan efectuar consultas médicas por radio o por satélite, incluido el asesoramiento de especialistas.

2. Tales consultas médicas, incluida la transmisión de mensajes médicos por radio o por satélite entre un buque y las personas que desde tierra brindan el asesoramiento, deberán ser gratuitas para todos los buques, independientemente del territorio en el que estén matriculados.

3. A fin de garantizar un uso óptimo de los medios disponibles para efectuar consultas médicas por radio o por satélite:

- a) todos los buques a los que se aplique el presente Convenio y que estén dotados de instalación de radio deberán llevar a bordo una lista completa de las estaciones de radio a través de las cuales puedan hacerse consultas médicas;
- b) todos los buques a los que se aplique el presente Convenio y que estén dotados de un sistema de comunicación por satélite deberán llevar a bordo una lista completa de las estaciones terrestres costeras a través de las cuales puedan hacerse consultas médicas;
- c) estas listas deberán mantenerse actualizadas y bajo la custodia de la persona encargada de las comunicaciones.

4. La gente de mar a bordo que pida asesoramiento médico por radio o por satélite deberá ser instruida en el uso de la guía médica de a bordo y de la sección médica de la edición más reciente del Código internacional de señales publicado por la Organización Marítima Internacional, a fin de que pueda comprender la información necesaria que requiere el médico consultado y el asesoramiento reci-

## Seguridad, salud y bienestar

bido de él.

5. La autoridad competente cuidará de que los médicos que brinden asesoramiento médico de acuerdo con este artículo reciban una formación apropiada y conozcan las condiciones a bordo.

### Artículo 8

1. Todos los buques a los que se aplique el presente Convenio que lleven cien o más marinos a bordo y que normalmente hagan travesías internacionales de más de tres días de duración deberán llevar entre los miembros de la tripulación un médico encargado de prestar asistencia médica.

2. La legislación nacional deberá estipular qué otros buques deben llevar un médico entre los miembros de su tripulación, teniendo en cuenta, entre otros factores, la duración, índole y condiciones de la travesía y el número de marinos a bordo.

### Artículo 9

1. Todos los buques a los que se aplique el presente Convenio y que no lleven ningún médico a bordo deberán llevar entre su tripulación a una o varias personas especialmente encargadas, como parte de sus obligaciones normales, de prestar asistencia médica y de administrar medicamentos.

2. Las personas encargadas de la asistencia médica a bordo que no sean médicos deberán haber terminado satisfactoriamente un curso aprobado por la autoridad competente de formación teórica y práctica en materia de asistencia médica. Dicho curso consistirá:

- a) para buques de menos de 1 600 toneladas de registro bruto que normalmente puedan tener acceso dentro de un plazo de ocho horas a una asistencia médica calificada y a servicios médicos, en una formación elemental que permita a dichas personas tomar las medidas inmediatas necesarias en caso de accidentes o enfermedades que puedan ocurrir a bordo y hacer uso de asesoramiento médico por radio o por satélite;
- b) para todos los demás buques, en una formación médica del más alto nivel que abarque una formación práctica en los servicios de urgencias o de accidentes de un hospital, cuando ello sea posible, y una formación en técnicas de supervivencia como la terapia intravenosa, que permita a estas personas participar eficazmente en programas coordinados de asistencia médica a buques que se encuentren navegando y asegurar a los enfermos y heridos un nivel satisfactorio de asistencia médica durante el período en que probablemente tengan que permanecer a bordo. Siempre que sea posible, esta formación deberá impartirse bajo la supervisión de un médico que conozca y comprenda a fondo los problemas médicos de la gente de mar y las condiciones inherentes a la profesión de marino y que posea un conocimiento especializado de los servicios médicos por radio o por satélite.

3. Los cursos a que se hace referencia en el presente artículo deberán basarse en el contenido de las ediciones más recientes de la Guía médica internacional de a bordo, de la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas, del Documento que ha de servir de guía

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

— Guía internacional para la formación de la gente de mar publicado por la Organización Marítima Internacional y de la sección médica del Código internacional de señales, así como de guías nacionales análogas.

4. Las personas a las que se hace referencia en el párrafo 2 de este artículo y otra gente de mar que pueda designar la autoridad competente deberán seguir, a intervalos de cinco años aproximadamente, cursos de perfeccionamiento que les permitan conservar y actualizar sus conocimientos y competencias y mantenerse al corriente de los nuevos progresos.

5. Toda la gente de mar deberá recibir, en el curso de su formación profesional marítima, una preparación sobre las medidas que es preciso adoptar en caso de accidente o de otra urgencia médica a bordo.

6. Además de la persona o personas encargadas de dispensar asistencia médica a bordo, uno o más miembros determinados de la tripulación deberán recibir una formación elemental en materia de asistencia médica, que les permita adoptar las medidas inmediatas necesarias en caso de accidentes o enfermedades que puedan ocurrir a bordo.

### *Artículo 10*

Todos los buques a los que se aplique el presente Convenio facilitarán, cuando sea factible, toda la asistencia médica necesaria a cualquier buque que pueda solicitarla.

### *Artículo 11*

1. Todo buque de 500 toneladas de registro bruto o más, que lleve quince o más marinos a bordo y que efectúe una travesía de más de tres días, deberá disponer a bordo de una enfermería independiente. La autoridad competente podrá exceptuar de este requisito a los buques dedicados al cabotaje.

2. El presente artículo se aplicará, siempre que sea posible y razonable, a los buques de 200 a 500 toneladas de registro bruto y a los remolcadores.

3. El presente artículo no se aplicará a los buques propulsados principalmente por velas.

4. La enfermería debe estar situada de manera que sea de fácil acceso y que sus ocupantes puedan estar alojados cómodamente y recibir, con buen o mal tiempo, la asistencia necesaria.

5. La enfermería deberá estar concebida de manera que facilite las consultas y los primeros auxilios.

6. La entrada, las literas, el alumbrado, la ventilación, la calefacción y el suministro de agua de la enfermería deben disponerse de manera que aseguren la comodidad y faciliten el tratamiento de sus ocupantes.

7. La autoridad competente prescribirá el número de literas que deben instalarse en la enfermería.

8. Los ocupantes de la enfermería deben disponer, para su uso exclusivo, de retretes situados en la propia enfermería o en su proximidad inmediata.

9. No podrá destinarse la enfermería a otro uso que no sea la asistencia

## Seguridad, salud y bienestar

médica.

### *Artículo 12*

1. La autoridad competente deberá adoptar un modelo de informe médico para la gente de mar, para el uso de médicos de a bordo, capitanes de buques o personas encargadas de la asistencia médica a bordo y de hospitales o médicos en tierra.

2. Este modelo de informe debe estar especialmente ideado para facilitar el intercambio entre buque y tierra de información personal médica y de información conexas sobre marinos en casos de enfermedad o de accidente.

3. La información contenida en los informes médicos deberá mantenerse confidencial y deberá utilizarse sólo para el tratamiento de la gente de mar.

### *Artículo 13*

1. Los Miembros para los cuales el presente Convenio esté en vigor deberán cooperar mutuamente con el fin de fomentar la protección de la salud y la asistencia médica de la gente de mar a bordo de buques.

2. Tal cooperación podría consistir en lo siguiente:

- a) desarrollar y coordinar los esfuerzos de búsqueda y salvamento y organizar la pronta asistencia médica y evacuación de personas gravemente enfermas o heridas a bordo de buques por medios tales como sistemas de señalización periódica de la posición de los buques, centros de coordinación de operaciones de salvamento y servicios de helicópteros para casos de urgencia, de conformidad con las disposiciones del Convenio internacional de 1979 sobre búsqueda y salvamento marítimos y con el Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes y el Manual de búsqueda y salvamento de la OMI, elaborados por la Organización Marítima Internacional;
- b) utilizar al máximo los buques pesqueros con médico a bordo y los buques estacionados en el mar que puedan prestar servicios hospitalarios y medios de salvamento;
- c) compilar y mantener al día una lista internacional de médicos y de centros de asistencia médica disponibles en todo el mundo para prestar asistencia médica de urgencia a la gente de mar;
- d) desembarcar a la gente de mar, en un puerto, con vistas a un tratamiento de urgencia;
- e) repatriar a la gente de mar hospitalizada en el extranjero tan pronto como sea posible, de acuerdo con el consejo médico de los médicos responsables del caso que tenga en cuenta los deseos y necesidades del marino;
- f) tomar las disposiciones necesarias para aportar una asistencia personal a la gente de mar durante su repatriación, de acuerdo con el consejo médico de los médicos responsables del caso que tenga en cuenta los deseos y necesidades del marino;
- g) procurar crear centros sanitarios para la gente de mar que:
  - i) efectúen investigaciones sobre el estado de salud, el tratamiento médico

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- y la asistencia sanitaria preventiva de la gente de mar;
- ii) formen en medicina marítima al personal médico y sanitario;
  - h) compilar y evaluar estadísticas relativas a accidentes, enfermedades y fallecimientos de origen profesional de la gente de mar e incorporarlas a los sistemas nacionales existentes de estadísticas de accidentes, enfermedades y fallecimientos de origen profesional de otras categorías de trabajadores, armonizándolas al propio tiempo con dichos sistemas;
  - i) organizar intercambios internacionales de información técnica, de material de formación y de personal docente, así como cursos, seminarios y grupos de trabajo internacionales en materia de formación;
  - j) garantizar a toda la gente de mar servicios de salud y de seguimiento médicos, de carácter curativo y preventivo que le sean especialmente destinados en los puertos, o poner a su disposición servicios generales de salud, médicos y de rehabilitación;
  - k) tomar las disposiciones oportunas para repatriar lo antes posible los cuerpos o las cenizas de los marinos fallecidos, según los deseos de sus parientes más próximos.

3. La cooperación internacional en la esfera de la protección de la salud y la asistencia médica de la gente de mar deberá basarse en acuerdos bilaterales o multilaterales o en consultas entre Estados Miembros.

\* \* \*

## Recomendación sobre los botiquines a bordo de los buques, 1958 (núm. 105)

\* \* \*

La Conferencia recomienda a los Miembros que apliquen las siguientes disposiciones:

1. 1) Todo buque dedicado a la navegación marítima debería estar obligado a llevar un botiquín, debiendo prescribirse el contenido del mismo por la autoridad competente teniendo en cuenta factores tales como el número de personas a bordo y la naturaleza y duración del viaje. Deberían tomarse disposiciones especiales para que el capitán u otro oficial responsable guarde cuidadosamente los medicamentos cuyo uso esté reglamentado.

2) Los reglamentos relativos al contenido mínimo del botiquín deberán aplicarse tanto a los buques que lleven un médico a bordo como a los que no lo lleven.

2. 1) Al establecer o al revisar los reglamentos relativos al contenido de los diversos tipos de botiquines, la autoridad competente debiera tener en cuenta la lista mínima de medicamentos y equipo médico que figura como anexo a esta Recomendación.

## Seguridad, salud y bienestar

2) Estos reglamentos deberían estar sujetos a revisión periódica, teniendo en cuenta los nuevos descubrimientos médicos y los progresos y métodos aprobados de tratamiento, de conformidad con toda propuesta que se haga para dicha revisión y que pudiera ser adoptada en la forma convenida entre la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de la Salud.

3. Todos los botiquines médicos deberían contener una guía médica, aprobada por la autoridad competente, que explique detalladamente cómo ha de utilizarse el contenido de cada botiquín. La guía debiera ser suficientemente detallada para permitir al personal, que no sea el médico del buque, atender a las personas enfermas o lesionadas, tanto con consultas médicas suplementarias por radio como sin dichas consultas.

4. Los reglamentos debieran disponer lo necesario para el mantenimiento adecuado y para el cuidado del botiquín y de su contenido, así como para su inspección periódica, a intervalos que no excedan normalmente de doce meses, por personas autorizadas por la autoridad competente.

### Anexo

#### Lista mínima de medicamentos y equipo médico<sup>1</sup>

##### *A. Medicamentos que corresponden a las siguientes preparaciones, descritas en la Farmacopea internacional*

- a) En el volumen I:
  - \*Suero antidiftérico.
  - \*Suero antitetánico (pequeñas cantidades).
  - Tintura de opio (o un equivalente).
  - Tintura de yodo.
- b) En el volumen II:
  - \*Inyectables de adrenalina.
  - \*Inyectables de clorhidrato de procaína.
  - Inyectables de morfina.
  - \*Inyectables de nicetamida.
  - \*Inyectables de sulfato de atropina.
  - Comprimidos de ácido acetilsalicílico.
  - \*Comprimidos de ácido ascórbico.
  - Comprimidos de clorhidrato de efedrina.
  - Comprimidos de clorhidrato de proguanil (o cualquier otro medicamento antipalúdico).
  - \*Comprimidos de cloruro mercurioso (calomelanos).
  - Comprimidos de fosfato de codeína (o un equivalente).
  - Comprimidos de succinilsulfatiazol (o un equivalente).
  - Comprimidos de sulfadiazina (o un equivalente).
  - Comprimidos de sulfato de anfetamina.

<sup>1</sup> Se recomienda que los medicamentos inyectables que figuran en la lista, como la adrenalina, se proporcionen, cuando sea posible, en ampollas que contengan una sola dosis.

\*Facultativo

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

\*Comprimidos de trinitroglicerina (trinitrina).

\*Tintura de belladona.

Agua destilada para inyecciones.

### B. Otros medicamentos

a) Preparados para uso externo:

Un antiséptico para heridas.

Un desinfectante.

Un insecticida.

Un linimento.

Una loción para las dermatitis agudas.

Un ungüento para las hemorroides.

Un preparado para epidermofitos; por ejemplo, a base de ácido benzoico y de ácido salicílico.

Un preparado para las inflamaciones cutáneas crónicas, a base de óxido de cinc, por ejemplo.

Un preparado para quemaduras.

Una solución de benzoato de bencilo para la sarna.

\*Una caja de preservativos antivenéreos.

b) Preparados oftálmicos:

Un anestésico.

Un antiséptico.

\*Pomada de óxido amarillo de mercurio.

c) Un calmante contra el dolor de muelas.

d) Preparados para uso interno:

Comprimidos de derivados del ácido barbitúrico:

i) de efectos rápidos e hipnóticos;

ii) de efectos prolongados y sedantes.

Comprimidos de bromhidrato de hioscina (bromhidrato de escopolamina) o un medicamento equivalente contra el mareo.

Comprimidos de cloruro de sodio (contra los espasmos musculares de la insolación).

Inyectable de penicilina de acción lenta; por ejemplo: penicilina G procaína de acción reforzada (penicilina G procaína con penicilina cristalizada), PAM (penicilina G procaína en aceite con monoestearato de aluminio) o penicilina G benzatina.

\*Un antibiótico para uso oral tal como clorhidrato de oxitetraciclina o penicilina V.

\*Un preparado antihistamínico.

Un medicamento contra la acidez gástrica.

Laxantes.

e) Diversos:

Aceite de oliva (o un equivalente).

Un ejemplar de la «Lista internacional de centros portuarios de tratamiento antivenéreo», publicada por la Organización Mundial de la Salud.

Fichas individuales para tratamiento antivenéreo, según el formulario que va unido a la publicación citada.

De la lista que antecede, los comprimidos de derivados del ácido barbitúrico y los de fosfato de codeína, los inyectables de morfina y las tinturas de opio y de belladona deberán guardarse bajo llave por el capitán del buque u otro oficial responsable, al que deberá asimismo confiarse la custodia de la procaína y de la penicilina.

---

\*Facultativo

## Seguridad, salud y bienestar

### C. Instrumental quirúrgico, aparatos y equipo

Termómetro.  
Jeringuilla hipodérmica y agujas (utilizables tanto para sueros como para otras inyecciones).  
Hilo para suturas y ligamentos (catgut y crin de Florencia).  
Agujas de sutura (y eventualmente un portaagujas).  
Pinzas hemostáticas.  
Pinzas anatómicas.  
Pinzas de disección.  
Bisturí (inoxidable).  
Tijeras para cirugía.  
Torniquete.  
Escobillón oftálmico.  
Lavaojos.  
Cuentagotas.  
Sondas flexibles de caucho de diversos tamaños.  
Férulas (tablillas o gotieras).  
Silleta.  
Orinal.  
Cubeta riñón.  
Pistero.  
Botella de agua caliente.  
Camilla (de un modelo que permita transportar a los enfermos de un lugar a otro del buque; por ejemplo: la camilla de Neil-Robertson o su equivalente).  
Tijeras para vendas.  
Aplicadores de madera.  
Vendajes.  
Gasa.  
Algodón hidrófilo.  
Esparadrapo.  
Vendas elásticas adhesivas.  
\*Vendajes de escayola.

### Recomendación sobre consultas médicas en alta mar, 1958 (núm. 106)

\* \* \*

La Conferencia recomienda a los Miembros que apliquen las siguientes disposiciones:

Los Miembros deberían garantizar, mediante un sistema dispuesto previamente:

- a) que las consultas médicas por radio a los buques en alta mar puedan hacerse gratuitamente a cualquier hora del día o de la noche;
- b) que las consultas médicas incluyan, cuando sea posible y necesario, consejos de especialistas;

---

\*Facultativo

### **Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo**

- c) que se haga uso adecuado de los medios disponibles de consultas por radio, entre otros mediante la instrucción del personal navegante y la distribución de guías médicas que indiquen clara y concisamente la clase de información que pueda ayudar al médico a dar los consejos oportunos de modo que la persona que a bordo de un buque pida consejo comprenda qué clase de información requiere el médico consultado;
- d) que todos los buques que tengan instalación de radio lleven, bajo la custodia del oficial de radio o, en los buques pequeños, de la persona encargada del servicio de radio, una lista completa y al día de las instrucciones de radio por medio de las cuales se puedan hacer consultas médicas.

## INSPECCION DEL TRABAJO

### Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178)<sup>1</sup>

#### I. ALCANCE Y DEFINICIONES

##### *Artículo 1*

1. A reserva de las disposiciones contrarias que figuran en este artículo, el presente Convenio 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. A efectos del presente Convenio, un buque matriculado en el territorio de dos Miembros se considerará matriculado en el territorio del Miembro cuyo pabellón enarbole.

2. Se determinará con arreglo a la legislación nacional cuáles son los buques que habrán de considerarse dedicados a la navegación marítima a efectos del presente Convenio.

3. El presente Convenio se aplica a los remolcadores de alta mar.

4. El presente Convenio no se aplica a los buques de menos de 500 g.t., ni a los buques tales como las plataformas de sondeo y de extracción de petróleo cuando no estén dedicados a la navegación. La autoridad central de coordinación será la encargada de decidir, en consulta con las organizaciones más representativas de armadores y de gente de mar, cuáles son los buques comprendidos en esta disposición.

5. En la medida en que la autoridad central de coordinación lo considere factible, previa consulta con las organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y de los pescadores, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a los buques dedicados a la pesca marítima comercial.

6. En caso de duda respecto de si un buque ha de considerarse o no dedicado a operaciones marítimas comerciales o a la pesca marítima comercial a efectos del presente Convenio, la cuestión la resolverá la autoridad central de coordi-

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 22 de abril de 2000.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

nación, previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores, de gente de mar y de pescadores.

7. A efectos del presente Convenio:

- a) la expresión «autoridad central de coordinación» se refiere a los ministros, departamentos gubernamentales u otras autoridades públicas facultadas para dictar y supervisar la aplicación de reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento y que se refieran a la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar en relación con cualquier buque matriculado en el territorio del Miembro;
- b) el término «inspector» designa a todo funcionario u otra categoría de empleados públicos encargados de la inspección de cualquier aspecto de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, así como a toda persona debidamente acreditada que realice una labor de inspección para una institución u organización facultada por la autoridad central de coordinación con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 2;
- c) la expresión «disposiciones legales» incluye, además de la legislación, los laudos arbitrales y los convenios colectivos con fuerza de ley;
- d) los términos «gente de mar» o «marino» designan a cualquier persona empleada a cualquier título a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima y al que se aplica el presente Convenio; en caso de duda, la autoridad central de coordinación será quien decida, previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores y de gente de mar, si determinadas categorías de personas han de considerarse como gente de mar a efectos del presente Convenio;
- e) por la expresión «condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar» se entienden condiciones tales como las relativas a las normas de mantenimiento y limpieza de las zonas de alojamiento y trabajo a bordo, la edad mínima, los contratos de enrolamiento, la alimentación y el servicio de fonda, el alojamiento de la tripulación, la contratación, la dotación, el nivel de calificación, las horas de trabajo, los reconocimientos médicos, la prevención de los accidentes de trabajo, la atención médica, las prestaciones en caso de accidente o enfermedad, el bienestar social y cuestiones afines, la repatriación, las condiciones de empleo y de trabajo que se rigen por la legislación nacional y la libertad sindical según se define en el Convenio de la Organización Internacional del Trabajo sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948.

## II. ORGANIZACIÓN DE LA INSPECCIÓN

### *Artículo 2*

1. Todo Miembro para el que esté en vigor el presente Convenio habrá de mantener un sistema de inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar.

2. La autoridad central de coordinación se encargará de coordinar las inspecciones competentes, de manera exclusiva o en parte, sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, así como de fijar los principios que habrán de observarse.

## Inspección del trabajo

3. La autoridad central de coordinación será responsable, en todos los casos, de la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. Puede facultar a instituciones públicas u otras organizaciones a las que reconozca como competentes e independientes para que efectúen en su nombre inspecciones de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar y deberá tener actualizada y mantener disponible para el público una lista de tales instituciones u organizaciones autorizadas.

### *Artículo 3*

1. Todo Miembro deberá asegurar que todos los buques matriculados en su territorio sean inspeccionados a intervalos que no excedan de tres años y anualmente cuando sea factible, para verificar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo son conformes a la legislación nacional.

2. Si un Miembro recibe una queja o llega a la evidencia de que un buque registrado en su territorio no está conforme a la legislación nacional respecto de las condiciones de trabajo y de vida a bordo de la gente de mar deberá tomar medidas para inspeccionar el buque tan pronto como sea factible.

3. En los supuestos de cambios sustanciales en la construcción del buque o en los alojamientos, se procederá a su inspección en el plazo de tres meses desde su realización.

### *Artículo 4*

Cada Miembro procederá al nombramiento de inspectores que estén calificados para el ejercicio de sus funciones y adoptará las medidas oportunas para asegurarse de que el número de los mismos permita cumplir con lo requerido en este Convenio.

### *Artículo 5*

1. Los inspectores deberán poseer una condición jurídica y unas condiciones de servicio que garanticen su independencia respecto de los cambios de gobiernos y de cualquier influencia exterior indebida.

2. Los inspectores debidamente acreditados estarán autorizados para:

- a) subir a bordo de un buque matriculado en el territorio del Miembro y entrar en los locales donde sea necesario para la inspección;
- b) llevar a cabo cualquier investigación, prueba o examen que puedan considerar necesario para cerciorarse de la estricta observancia de las disposiciones legales;
- c) exigir que se remedien las deficiencias;
- d) cuando tengan motivos para creer que una deficiencia presenta un peligro serio para la seguridad y la salud de la gente de mar, prohibir, a reserva de que pueda interponerse un recurso ante la autoridad judicial o administrativa, que un buque abandone el puerto hasta que se hayan adoptado las medidas necesarias, no debiendo impedirse o demorarse sin justificación la salida de un buque.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 6*

1. En caso de que se lleve a cabo una inspección o se adopten medidas en aplicación del presente Convenio, se realizarán todos los esfuerzos razonables para evitar que el buque sufra una inmovilización o un retraso indebidos.

2. En caso de que un buque sufra una inmovilización o un retraso indebidos, el armador o el operador del mismo tendrán derecho a una indemnización para compensar cualquier pérdida o daño sufrido. Siempre que se alegue la inmovilización o el retraso indebidos de un buque, la carga de la prueba recaerá sobre el armador u operador del mismo.

## III. SANCIONES

### *Artículo 7*

1. La legislación nacional establecerá sanciones adecuadas, que habrán de aplicarse de manera efectiva, para los casos de violación de las disposiciones legales por cuyo cumplimiento han de velar los inspectores y de obstrucción a estos últimos cuando se encuentren en el ejercicio de sus funciones.

2. Los inspectores tendrán la facultad discrecional de amonestar y de aconsejar, en lugar de incoar o recomendar un procedimiento.

## IV. INFORMES

### *Artículo 8*

1. La autoridad central de coordinación llevará registros de las inspecciones sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar.

2. La autoridad central de coordinación publicará un informe anual sobre la actuación de los servicios de inspección, en el que se incluirá una lista de las instituciones y organizaciones facultadas para llevar a cabo inspecciones en su nombre. Dicho informe se publicará dentro de un plazo razonable, que en ningún caso podrá ser superior a seis meses a contar desde la finalización del año al que se refiera.

### *Artículo 9*

1. Los inspectores presentarán un informe de cada inspección a la autoridad central de coordinación. Se facilitará al capitán del buque una copia del citado informe en inglés o en la lengua de trabajo del buque y otra copia quedará expuesta en el tablón de anuncios para información de la gente de mar o se remitirá a los representantes de esta última.

2. Cuando se realice una investigación a raíz de un incidente mayor, el informe se presentará a la mayor brevedad, pero en cualquier caso en un plazo máximo de un mes a partir de la finalización de la inspección.

## V. DISPOSICIONES FINALES

### *Artículo 10*

El presente Convenio sustituye a la Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926.

## Inspección del trabajo

\* \* \*

### *Artículo 12*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

### *Artículo 13*

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo, quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

\* \* \*

## **Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 185)**

\* \* \*

### **I. COOPERACIÓN Y COORDINACIÓN**

1. La autoridad central de coordinación debería adoptar medidas adecuadas para fomentar una cooperación efectiva entre las instituciones públicas y otras organizaciones que se ocupan de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar.

2. A fin de asegurar la cooperación entre los inspectores y los armadores, la gente de mar, sus organizaciones respectivas, y con la finalidad de mantener o mejorar las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, la autoridad central de coordinación debería celebrar consultas periódicas con los representantes de las citadas organizaciones en relación con las medidas más adecuadas para

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

lograr dichos objetivos. La autoridad central de coordinación debería determinar, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, la forma que habrían de revestir dichas consultas.

### II. ORGANIZACIÓN DE LA INSPECCIÓN

3. La autoridad central de coordinación, y cualquier otro servicio o autoridad que esté total o parcialmente responsabilizada de la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, debería disponer de los recursos necesarios para el desempeño de sus funciones.

4. El número de los inspectores debería ser suficiente para garantizar el desempeño efectivo de sus funciones, y habría de determinarse prestando la atención debida a:

- a) la importancia de las funciones que tengan que desempeñar los inspectores y, en especial, el número, la naturaleza y el tamaño de los buques sujetos a inspección, así como el número y la complejidad de las disposiciones legales que hayan de aplicarse;
- b) los medios materiales puestos a disposición de los inspectores; y
- c) las condiciones prácticas en que habrán de llevarse a cabo las inspecciones para que sean eficaces.

5. El sistema de inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar debería permitir a los inspectores:

- a) alertar a la autoridad central de coordinación acerca de cualquier deficiencia o abuso que no esté específicamente previsto en las disposiciones legales existentes, y someter propuestas a la misma con miras a mejorar la legislación, y
- b) subir a bordo de un buque y entrar en los locales apropiados, libremente y sin previa notificación, a cualquier hora del día o de la noche.

6. La autoridad central de coordinación debería:

- a) establecer procedimientos simples que le permitan recibir de manera confidencial la información que le transmita la gente de mar, ya sea directamente, ya sea a través de sus representantes, en relación con posibles infracciones de las disposiciones legales y posibilitar a los inspectores que investiguen tales cuestiones con celeridad;
- b) habilitar a los capitanes, a los miembros de la tripulación y a los representantes de la gente de mar para que puedan solicitar una inspección cuando lo consideren necesario; y
- c) facilitar información técnica y asesoramiento a los armadores, a la gente de mar y a las organizaciones interesadas acerca de la manera más eficaz de cumplir con las disposiciones legales y de mejorar las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar.

### III. CONDICIÓN JURÍDICA, OBLIGACIONES Y FACULTADES DE LOS INSPECTORES

7. 1) A reserva de las disposiciones de la legislación nacional en materia de contratación de los funcionarios públicos, los inspectores deberían contar con

## Inspección del trabajo

calificaciones y formación adecuadas para el desempeño de sus funciones y, siempre que sea posible, deberían poseer una formación marítima o experiencia de marino. Deberían tener un conocimiento adecuado de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar y del idioma inglés.

2) La autoridad central de coordinación debería determinar la manera de comprobar tales calificaciones.

8. Deberían adoptarse medidas para facilitar a los inspectores una formación complementaria en el empleo.

9. Cada Miembro debería adoptar las medidas oportunas para que pueda recurrirse a expertos y a especialistas técnicos debidamente calificados con el fin de que, cuando sea necesario, presten ayuda a los inspectores en el desempeño de su trabajo.

10. No deberían encomendarse a los inspectores funciones que, por su número o sus características, puedan interferir con una inspección eficaz o perjudicar de alguna manera la autoridad o imparcialidad de los mismos en sus relaciones con los armadores, la gente de mar u otras partes interesadas.

11. Todos los inspectores deberían disponer de locales convenientemente ubicados, así como de equipos y medios de transporte adecuados que les permitan desempeñar con eficacia sus funciones.

12. 1) Los inspectores debidamente acreditados deberían estar facultados para:

a) interrogar al capitán, a la gente de mar o a cualquier otra persona, incluidos el armador o su representante, acerca de cualquier cuestión relativa a la aplicación de las disposiciones legales, y ello en presencia de un testigo si así lo solicita la persona interrogada;

b) exigir la presentación de cualquier libro, diario de navegación, registro, certificado u otro documento o información relacionados de manera directa con los asuntos sometidos a inspección, con el fin de comprobar que son conformes a las disposiciones legales;

c) velar por que se expongan los avisos que exijan las disposiciones legales; y

d) tomar o extraer muestras para el análisis de los productos, de la carga, del agua potable, de las provisiones y de los materiales y sustancias empleados o manipulados.

2) Debería notificarse al armador o a su representante, y, en su caso, a la gente de mar, la toma o extracción de cualquier muestra conforme al apartado 1 d), o solicitarse su presencia durante la misma. La cantidad de la muestra debería quedar debidamente registrada por el inspector.

13. Al iniciar la inspección de un buque, los inspectores deberían notificar su presencia al capitán o a la persona que se encuentre a cargo y, cuando corresponda, a la gente de mar o a sus representantes.

14. Debería notificarse a la autoridad central de coordinación cualquier accidente del trabajo o enfermedad profesional que afecte a la gente de mar, en los casos y de la forma prevista en la legislación nacional.

15. Los inspectores deberían:

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- a) tener prohibido detentar cualquier interés directo o indirecto en las actividades que hayan de inspeccionar;
- b) estar obligados a no revelar, aún después de haber abandonado el servicio, cualquier secreto comercial, proceso de trabajo confidencial o información de carácter personal que pueda llegar a su conocimiento durante el desempeño de sus funciones, so pena de sufrir las sanciones o medidas disciplinarias correspondientes;
- c) considerar confidencial el origen de cualquier queja acerca de la existencia presunta de un peligro o deficiencia en relación con las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, o de una infracción de las disposiciones legales, y abstenerse de dar a entender al armador, a su representante o al operador del buque que se procedió a una inspección como consecuencia de dicha queja;
- d) contar, una vez realizada la inspección, con la facultad discrecional para señalar directamente a la atención del armador, del operador del buque o del capitán las deficiencias que pueden afectar a la salud y la seguridad de quienes se encuentran a bordo.

### IV. INFORMES

16. En el informe anual publicado por la autoridad central de coordinación, con arreglo al párrafo 2 del artículo 8 del Convenio, debería incluirse:

- a) una lista de la legislación vigente que afecte a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, así como de las enmiendas que se hayan hecho aplicables durante el año;
- b) los detalles relativos a la organización del sistema de inspección previsto en el artículo 2 del Convenio;
- c) estadísticas sobre los buques u otros locales sometidos a inspección, y sobre los buques y otros locales efectivamente inspeccionados;
- d) estadísticas relativas a la gente de mar que se encuentra sometida a la legislación citada en el apartado a) del presente párrafo;
- e) estadísticas e información acerca de las infracciones a la legislación, las sanciones impuestas y los casos de inmovilización de buques;
- f) estadísticas sobre accidentes de trabajo y accidentes profesionales que afecten a la gente de mar.

17. La forma y el contenido de los informes a los que se refiere el artículo 9 del Convenio deberían ajustarse a lo prescrito por la autoridad central de coordinación.

## SEGURIDAD SOCIAL

### Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm. 8)<sup>1</sup>

\* \* \*

#### *Artículo 1*

1. A los efectos del presente Convenio, la expresión «gente de mar» comprende todas las personas empleadas a bordo de cualquier buque que se dedique a la navegación marítima.

2. A los efectos del presente Convenio, el término «buque» comprende todas las embarcaciones, buques o barcos, cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la navegación marítima, excepción hecha de los buques de guerra.

#### *Artículo 2*

1. En caso de pérdida por naufragio de un buque cualquiera, el armador, o la persona con la cual la gente de mar hubiere celebrado un contrato para servir a bordo del buque, deberá pagar a cada una de las personas empleadas en dicho buque una indemnización que le permita hacer frente al desempleo resultante de la pérdida del buque por naufragio.

2. Dicha indemnización se pagará por todos los días del período efectivo de desempleo de la gente de mar con arreglo a la tasa del salario pagadero en virtud del contrato, pero el importe total de la indemnización pagadera a cada persona en virtud del presente Convenio podrá limitarse a dos meses de salario.

#### *Artículo 3*

La gente de mar podrá recurrir, para el cobro de dichas indemnizaciones, a los mismos procedimientos que para el cobro de los atrasos de salarios devengados durante el servicio.

---

<sup>1</sup>Fecha de entrada en vigor: 16 de marzo de 1923.

## **Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo**

\* \* \*

### *Artículo 6*

Tan pronto como las ratificaciones de dos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo hayan sido registradas en la Oficina Internacional del Trabajo, el Director General de la Oficina notificará el hecho a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo.

### *Artículo 7*

Este Convenio entrará en vigor en la fecha en que el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo haya efectuado dicha notificación, y sólo obligará a los Miembros que hayan registrado su ratificación en la Oficina Internacional del Trabajo. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cualquier otro Miembro, en la fecha en que haya sido registrada su ratificación en la Oficina Internacional del Trabajo.

\* \* \*

### *Artículo 9*

Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de cinco años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado en la Oficina Internacional del Trabajo.

\* \* \*

## **Recomendación sobre el seguro de desempleo (gente de mar), 1920 (núm. 10)**

\* \* \*

La Conferencia General, con el fin de garantizar a la gente de mar la aplicación de la parte III de la Recomendación sobre el desempleo, aprobada en Wáshington el 28 de noviembre de 1919, recomienda que cada Miembro de la Organización Internacional del Trabajo organice, para la gente de mar, un sistema eficaz de seguro contra el desempleo resultante de naufragio o de cualquier otra causa, ya sea mediante un régimen de seguro gubernamental o bien mediante subvenciones concedidas por el gobierno a las organizaciones profesionales cuyos estatutos prevean el pago de prestaciones a sus miembros desempleados.

## Seguridad Social

### Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55)<sup>1</sup>

#### Artículo 1

1. El presente Convenio se aplica a toda persona empleada a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en un territorio en el que se halle en vigor el presente Convenio, y dedicado habitualmente a la navegación marítima.

2. Sin embargo, todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo podrá establecer en su legislación nacional las excepciones que estime necesarias en lo que se refiere a:

- a) las personas empleadas a bordo:
  - i) de buques pertenecientes a una autoridad pública, cuando estos buques no estén dedicados al comercio;
  - ii) de barcos de pesca costera;
  - iii) de barcos cuyo desplazamiento bruto sea inferior a veinticinco toneladas;
  - iv) de barcos de madera, de construcción primitiva, tales como los «dhows» y los juncos;
- b) las personas empleadas a bordo por cuenta de un empleador que no sea el armador;
- c) las personas empleadas, exclusivamente en los puertos, en la reparación, limpieza, carga o descarga de los buques;
- d) los miembros de la familia del armador;
- e) los prácticos.

#### Artículo 2

1. Las obligaciones del armador deberán cubrir los riesgos:

- a) de enfermedad o accidente ocurridos en el período que transcurra entre la fecha estipulada en el contrato de enrolamiento para el comienzo del servicio y la terminación del contrato;
- b) de muerte que resulte de cualquier enfermedad o accidente.

2. Sin embargo, la legislación nacional podrá establecer excepciones:

- a) para el accidente que no haya sobrevenido en el servicio del buque;
- b) para el accidente o enfermedad imputables a un acto voluntario, a una falta intencional o a la mala conducta del enfermo, herido o muerto;
- c) para la enfermedad, lesión o deficiencia física disimuladas voluntariamente al efectuarse el enrolamiento.

3. La legislación nacional podrá eximir al armador de toda responsabilidad respecto a la enfermedad, o muerte causada directamente por la enfermedad, cuando la persona empleada se hubiere negado, al efectuarse el enrolamiento, a someterse a un reconocimiento médico.

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 29 de octubre de 1939.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### Artículo 3

A los efectos del presente Convenio, la asistencia por cuenta del armador deberá comprender:

- a) el tratamiento médico y el suministro de medicamentos y otros medios terapéuticos de buena calidad y en cantidad suficiente;
- b) la alimentación y el alojamiento.

### Artículo 4

1. La asistencia correrá a cargo del armador hasta la curación del enfermo o herido, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o de la incapacidad.

2. Sin embargo, la legislación nacional puede limitar la responsabilidad del armador al pago de los gastos del tratamiento médico y del mantenimiento durante un período que no podrá ser menor de dieciséis semanas, contado a partir del día del accidente o del comienzo de la enfermedad.

3. Además, si existiera un sistema de seguro obligatorio de enfermedad, de seguro obligatorio de accidente o de indemnización por accidentes del trabajo, que se halle en vigor para la gente de mar en el territorio donde el buque esté matriculado, la legislación nacional podrá establecer:

- a) que cesará la responsabilidad del armador, con respecto a una persona enferma o herida, a partir del momento en que esta persona tenga derecho a la asistencia médica, en virtud del sistema de seguro o de indemnización;
- b) que cesará la responsabilidad del armador, a partir del momento prescrito por la ley para la concesión de la asistencia médica, en virtud del sistema de seguro o de indemnización, a los beneficiarios de dicho sistema, incluso cuando la persona enferma o herida no esté protegida por el sistema en cuestión, a condición de que no esté excluida como consecuencia de cualquier restricción que se refiera particularmente a los trabajadores extranjeros o a los trabajadores que no residan en el territorio donde esté matriculado el buque.

### Artículo 5

1. Cuando la enfermedad o el accidente ocasionen una incapacidad para trabajar, el armador deberá pagar:

- a) la totalidad del salario, mientras el herido o enfermo permanezca a bordo;
- b) la totalidad o una parte del salario, según determine la legislación nacional, desde el momento del desembarco hasta la curación o hasta la comprobación del carácter permanente de la enfermedad o de la incapacidad, si el enfermo o herido tiene cargas de familia.

2. Sin embargo, la legislación nacional puede limitar la responsabilidad del armador, en cuanto al pago de la totalidad o parte del salario de una persona desembarcada, a un período que no podrá ser inferior a dieciséis semanas, contado a partir del día del accidente o del comienzo de la enfermedad.

## Seguridad Social

3. Además, si existiera un sistema de seguro obligatorio de enfermedad, de seguro obligatorio de accidente o de indemnización por accidentes del trabajo, que se halle en vigor para la gente de mar, en el territorio donde el buque esté matriculado, la legislación nacional podrá establecer:

- a) que cesará la responsabilidad del armador con respecto a una persona enferma o herida a partir del momento en que esta persona tenga derecho a prestaciones en dinero, en virtud del sistema de seguro o de indemnización;
- b) que cesará la responsabilidad del armador a partir del momento prescrito por la ley para la concesión de prestaciones en dinero, en virtud del sistema de seguro o de indemnización, a los beneficiarios de dicho sistema, incluso cuando la persona enferma o herida no esté protegida por el sistema en cuestión, a condición de que no se encuentre excluida como consecuencia de cualquier restricción que se refiera particularmente a los trabajadores extranjeros o a los trabajadores que no residan en el territorio donde esté matriculado el buque.

### Artículo 6

1. El armador deberá sufragar los gastos de repatriación de todo enfermo o herido desembarcado durante el viaje, a consecuencia de enfermedad o accidente.

2. El puerto a que tenga derecho a ser repatriada la persona enferma o herida será:

- a) el puerto de enrolamiento; o
- b) el puerto de salida del buque; o
- c) un puerto de su propio país o del país donde esté su centro habitual de actividad profesional; o
- d) otro puerto fijado por ella y el capitán o el armador, con la aprobación de la autoridad competente.

3. En los gastos de repatriación se incluirán todos los referentes al transporte, alojamiento y alimentación del enfermo o del herido durante el viaje, así como los de su sostenimiento, hasta el momento fijado para su partida.

4. Si el enfermo o herido pudiere trabajar, el armador podrá eximirse de la obligación de repatriarlo procurándole un empleo conveniente a bordo de un buque que se dirija a alguno de los puntos de destino previstos en el párrafo 2 del presente artículo.

### Artículo 7

1. El armador deberá sufragar los gastos del funeral en caso de muerte sobrevenida a bordo, o en caso de muerte sobrevenida en tierra si en el momento de su fallecimiento el difunto hubiere podido reclamar la asistencia del armador.

2. La legislación nacional podrá establecer las disposiciones necesarias para que una institución de seguro reembolse los gastos sufragados por el armador, cuando el sistema de seguro social o de indemnización prevea una prestación para gastos funerarios.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 8*

La legislación nacional deberá exigir al armador o a su representante la adopción de medidas para proteger los bienes dejados a bordo por las personas enfermas, heridas o muertas, a las que se aplique el presente Convenio.

### *Artículo 9*

La legislación nacional deberá establecer disposiciones que tiendan a obtener una solución rápida y poco costosa de los litigios a que puedan dar lugar las obligaciones del armador, en virtud del presente Convenio.

### *Artículo 10*

El armador podrá ser eximido de las obligaciones estipuladas en los artículos 4, 6 y 7 del presente Convenio, siempre que los poderes públicos asuman la responsabilidad que de dichas obligaciones se deriva.

### *Artículo 11*

Este Convenio y la legislación nacional, en lo concerniente a las prestaciones devengadas en virtud de este Convenio, deberán interpretarse y aplicarse de suerte que garanticen la igualdad de trato a toda la gente de mar sin distinción de nacionalidad, residencia o raza.

### *Artículo 12*

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio menoscabará en modo alguno las leyes, sentencias, costumbres o acuerdos celebrados entre armadores y gente de mar que garanticen condiciones más favorables que las prescritas en este Convenio.

\* \* \*

## **Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56)<sup>1</sup>**

\* \* \*

### *Artículo 1*

1. Toda persona empleada a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en un territorio en el que se halle en vigor el presente Convenio y dedicado a la navegación o a la pesca marítima, estará sujeta al seguro obligatorio de enfermedad, ya se halle empleada en el servicio del buque como capitán, como miembro de la tripulación o con cualquier otro carácter.

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 9 de diciembre de 1949.

## Seguridad Social

2. Sin embargo, todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo podrá establecer, en su legislación nacional, las excepciones que estime necesarias en lo que se refiere a:

- a) las personas empleadas a bordo de buques pertenecientes a una autoridad pública, cuando estos buques no estén dedicados al comercio;
- b) las personas cuyos salarios o ingresos excedan de un límite determinado;
- c) las personas que no perciban remuneración en metálico;
- d) las personas que no residan en el territorio del Miembro;
- e) las personas que no hayan alcanzado o que hayan sobrepasado límites de edad determinados;
- f) los miembros de la familia del empleador;
- g) los prácticos.

### Artículo 2

1. El asegurado que esté incapacitado para trabajar y se halle privado de salario a consecuencia de una enfermedad tendrá derecho a una indemnización en metálico, por lo menos, durante las veintiséis primeras semanas o durante los ciento ochenta primeros días de incapacidad, contados a partir del primer día indemnizado.

2. El derecho a indemnización podrá estar sujeto al cumplimiento de un período de prueba y a la expiración de un plazo de espera de algunos días, a partir del comienzo de la incapacidad.

3. La cuantía de la indemnización concedida al asegurado nunca deberá ser inferior a la tasa fijada por el régimen general de seguro obligatorio de enfermedad, cuando dicho régimen exista y no sea aplicable a la gente de mar.

4. La indemnización podrá ser suspendida:

- a) mientras el asegurado se halle a bordo o en el extranjero;
- b) mientras el asegurado esté mantenido por el seguro o con fondos públicos. Sin embargo, la suspensión sólo será parcial para el asegurado que tenga cargas de familia;
- c) mientras el asegurado reciba otra asignación en virtud de la ley y en razón de la misma enfermedad; en este caso, la suspensión será total o parcial, según esta última asignación sea equivalente o inferior a la indemnización concedida en virtud del régimen de seguro de enfermedad.

5. La indemnización podrá reducirse o suprimirse cuando la enfermedad se haya producido por culpa del asegurado.

### Artículo 3

1. El asegurado tendrá derecho, gratuitamente, desde el principio de la enfermedad y, por lo menos, hasta la expiración del período previsto para la concesión de la indemnización de enfermedad, a la asistencia facultativa de un médico debidamente calificado, así como al suministro de medicamentos y otros medios terapéuticos de buena calidad y en cantidad suficiente.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

2. Sin embargo, podrá exigirse al asegurado el pago de una parte de los gastos de asistencia, en las condiciones que fije la legislación nacional.

3. La asistencia podrá suspenderse mientras el asegurado se encuentre a bordo o en el extranjero.

4. Siempre que las circunstancias lo exijan, la institución de seguro podrá proveer a la hospitalización del enfermo, y en dicho caso lo mantendrá totalmente a más de facilitarle la asistencia médica y los cuidados necesarios.

### *Artículo 4*

1. Cuando el asegurado se encuentre en el extranjero y haya perdido su derecho al salario, aunque sea parcialmente, por causa de enfermedad, la indemnización a que tendría derecho si no estuviere en el extranjero deberá pagarse, total o parcialmente, a su familia, hasta que regrese al territorio del Miembro.

2. La legislación nacional podrá prescribir o autorizar la concesión de las prestaciones siguientes:

- a) un suplemento a la indemnización prevista en el artículo 2, cuando el asegurado tenga cargas de familia;
- b) una ayuda en especie o en metálico, en caso de enfermedad de los miembros de la familia del asegurado que vivan en su hogar y estén a su cargo.

### *Artículo 5*

1. La legislación nacional deberá fijar las condiciones en que la asegurada que se encuentre en el territorio del Miembro tendrá derecho a prestaciones de maternidad.

2. La legislación nacional podrá fijar las condiciones en que la mujer del asegurado tendrá derecho a prestaciones de maternidad mientras se encuentre en el territorio del Miembro.

### *Artículo 6*

1. A la muerte del asegurado deberá entregarse a los miembros de su familia, o dedicarse a gastos de funeral, una indemnización cuyo importe será determinado por la legislación nacional.

2. Cuando se halle vigente un sistema de pensiones para los derechohabientes de la gente de mar fallecida no será obligatoria la concesión de la indemnización prevista en el párrafo precedente.

### *Artículo 7*

El derecho a la prestación del seguro deberá continuar, incluso en el caso de enfermedades sobrevenidas durante un período determinado, después de la expiración del último contrato. Este período deberá ser fijado por la legislación nacional, de suerte que cubra el tiempo transcurrido normalmente entre dos contratos sucesivos.

## Seguridad Social

### Artículo 8

1. Los asegurados y sus empleadores deberán contribuir a la constitución de los fondos del seguro.
2. La legislación nacional podrá prever una contribución financiera de los poderes públicos.

### Artículo 9

1. El seguro de enfermedad deberá ser administrado por instituciones autónomas que estarán bajo el control administrativo y financiero de los poderes públicos y no podrán perseguir ningún fin lucrativo.
2. Los asegurados, y también los empleadores si se trata de instituciones de seguro establecidas especialmente por la legislación para la gente de mar, deberán participar en la administración de las instituciones en las condiciones que determine la legislación nacional, que podrá prever igualmente la participación de otros interesados.
3. Sin embargo, la administración del seguro de enfermedad podrá ser asumida directamente por el Estado, durante todo el tiempo que la administración por las instituciones autónomas resulte difícil o imposible a consecuencia de las condiciones nacionales.

### Artículo 10

1. El asegurado deberá tener derecho a recurrir, en caso de litigio sobre su derecho a las prestaciones.
2. Los litigios deberán seguir un procedimiento rápido y poco costoso para el asegurado, ya sea sometiéndolos a tribunales especiales o recurriendo a cualquier otro medio que la legislación nacional estime apropiado.

### Artículo 11

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio menoscabará en modo alguno las leyes, sentencias, costumbres o acuerdos celebrados entre armadores y gente de mar que garanticen condiciones más favorables que las prescritas en este Convenio.

\* \* \*

### Artículo 14

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.
2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.
3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

\* \* \*

### Artículo 18

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:

- a) la ratificación, por un Miembro, del convenio revisor implicará, ipso jure, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 16, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
- b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

\* \* \*

## Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165)<sup>1</sup>

\* \* \*

### I. DISPOSICIONES GENERALES

#### Artículo 1

A los efectos del presente Convenio:

- a) se entiende por «Miembro» todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo para el que esté en vigor el presente Convenio;
- b) el término «legislación» comprende todas las leyes y reglamentos, así como las disposiciones estatutarias en materia de seguridad social;
- c) la expresión «gente de mar» comprende a las personas ocupadas en cualquier calidad a bordo de un buque de navegación marítima que esté dedicado al transporte de mercancías o de pasajeros con fines comerciales, o que sea utilizado para cualquier otra finalidad comercial o sea un remolcador de navegación marítima, con la exclusión de las personas ocupadas en:
  - i) embarcaciones de poco tonelaje, incluidas aquellas cuyo medio principal de propulsión es la vela, con o sin motor auxiliar;
  - ii) embarcaciones tales como plataformas petroleras y de perforación, cuando no están navegando; la decisión relativa a los buques y platafor-

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 2 de julio de 1972.

## Seguridad Social

- mas a que se refieren los incisos 1) y ii) corresponde a la autoridad competente de cada país, previa consulta con las organizaciones más representativas de armadores y gente de mar;
- d) la expresión «personas a cargo» tiene el significado que le atribuya la legislación nacional;
  - e) el término «supervivientes» incluye a las personas clasificadas o admitidas como supervivientes por la legislación en virtud de la cual se conceden las prestaciones; sin embargo, si esta legislación sólo considera supervivientes a las personas que vivían en el hogar del difunto, se considera que se cumple esta condición cuando las personas de que se trata hayan estado principalmente a cargo del difunto;
  - f) la expresión «Miembro competente» designa al Miembro en virtud de cuya legislación la persona interesada pueda reclamar prestaciones;
  - g) los términos «residencia» y «residente» se refieren a la residencia habitual;
  - h) la expresión «residente temporal» se refiere a una estancia temporal;
  - i) se entiende por «repatriación» el transporte de un marino a un puerto al que tenga derecho a regresar, de conformidad con las leyes y reglamentos o los convenios colectivos aplicables;
  - j) la expresión «sin carácter contributivo» se aplica a las prestaciones cuya atribución no depende de la participación financiera directa de las personas protegidas o del empleador, ni de un período de calificación en una actividad profesional;
  - k) el término «refugiado» tiene el significado que se le atribuye en el artículo 1 de la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, adoptada el 28 de julio de 1951, y en el párrafo 2 del artículo 1 del Protocolo sobre el Estatuto de los Refugiados, adoptado el 31 de enero de 1967;
  - l) el término «apátrida» tiene el significado que se le atribuye en el artículo 1 de la Convención sobre el Estatuto de los Apátridas, adoptada el 28 de septiembre de 1954.

### Artículo 2

1. El Convenio se aplica a toda la gente de mar y, cuando corresponda, a las personas a su cargo y a sus supervivientes.

2. En la medida en que lo considere factible, previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente deberá aplicar las disposiciones del presente Convenio a la pesca comercial marítima.

### Artículo 3

Los Miembros estarán obligados a cumplir las disposiciones del artículo 9 o del artículo 11 respecto de por lo menos tres de las siguientes ramas de seguridad social:

- a) asistencia médica;
- b) prestaciones económicas de enfermedad;
- c) prestaciones de desempleo;

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- d) prestaciones de vejez;
  - e) prestaciones en caso de accidente del trabajo y de enfermedad profesional;
  - f) prestaciones familiares;
  - g) prestaciones de maternidad;
  - h) prestaciones de invalidez;
  - i) prestaciones de supervivencia;
- incluida por lo menos una de las ramas mencionadas en los apartados c), d), e), h), e i).

### Artículo 4

Cada Miembro deberá especificar en el momento de su ratificación cuáles son las ramas mencionadas en el artículo 3 respecto de las cuales acepta las obligaciones del artículo 9 o del artículo 11, y deberá indicar por separado, respecto de cada rama especificada, si se compromete a aplicar a dicha rama las normas mínimas del artículo 9 o las normas superiores del artículo 11.

### Artículo 5

Todo Miembro podrá ulteriormente notificar al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo que acepta con efectos a partir de la fecha de notificación las obligaciones del presente Convenio respecto de una o más de las ramas mencionadas en el artículo 3, que no haya especificado ya en el momento de su ratificación, indicando por separado respecto de cada una de estas ramas si se compromete a aplicar a esa rama las normas mínimas del artículo 9 o las normas superiores del artículo 11.

### Artículo 6

Un Miembro podrá ulteriormente, mediante notificación al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo y con efectos a partir de la fecha de la notificación, reemplazar la aplicación de las disposiciones del artículo 9 por la de las disposiciones del artículo 11 respecto de cualquier rama aceptada.

## II. PROTECCIÓN GARANTIZADA

### NORMAS GENERALES

### Artículo 7

La legislación de cada Miembro deberá prever para la gente de mar a la que se aplica la legislación de este Miembro una protección en materia de seguridad social no menos favorable que la que protege a los trabajadores en tierra respecto de cada una de las ramas de seguridad social mencionadas en el artículo 3, para las que existe una legislación en vigor.

### Artículo 8

Deberán tomarse disposiciones que coordinen los regímenes de seguridad social a fin de mantener los derechos en curso de adquisición de las personas que,

## Seguridad Social

al cesar de estar amparadas por un régimen obligatorio de seguridad social, de un Miembro, especial para la gente de mar, entren en un régimen correspondiente de dicho Miembro, aplicable a los trabajadores en tierra o viceversa.

### NORMA MÍNIMA

#### *Artículo 9*

Cuando un Miembro se ha comprometido a aplicar las disposiciones del presente artículo a cualquier rama de la seguridad social, la gente de mar y, cuando corresponda, las personas a su cargo y sus supervivientes, que estén protegidos por la legislación de este Miembro, deberán tener derecho a prestaciones de seguridad social en materia de contingencias cubiertas, condiciones de concesión, nivel y duración, por lo menos tan favorables como las especificadas en las disposiciones siguientes del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952, para la rama de que se trate, a saber:

- a) para la asistencia médica, artículos 8, 10 (párrafos 1, 2 y 3), 11 y 12 (párrafo 1);
- b) para las prestaciones de enfermedad, artículos 14, 16 (conjuntamente con los artículos 65, 66 ó 67), 17 y 18 (párrafo 1);
- c) para las prestaciones de desempleo, artículos 20, 22 (conjuntamente con los artículos 65, 66 ó 67), 23 y 24;
- d) para las prestaciones de vejez, artículos 26, 28 (conjuntamente con los artículos 65, 66 ó 67), 29 y 30;
- e) para las prestaciones en caso de accidente del trabajo y enfermedad profesional, artículos 32, 34 (párrafos 1, 2 y 4), 35, 36 (conjuntamente con los artículos 65 ó 66) y 38;
- f) para las prestaciones familiares, artículos 40, 42, 43, 44 (conjuntamente con el artículo 66, cuando corresponda) y 45;
- g) para las prestaciones de maternidad, artículos 47, 49 (párrafos 1, 2 y 3), 50 (conjuntamente con los párrafos 65 ó 66), 51 y 52;
- h) para las prestaciones de invalidez, artículos 54, 56 (conjuntamente con los párrafos 65, 66 ó 67), 57 y 58;
- i) para las prestaciones de supervivencia, artículos 60, 62 (conjuntamente con los artículos 65, 66 ó 67), 63 y 64.

#### *Artículo 10*

A los efectos del cumplimiento de las disposiciones de los apartados a), b), c), d), g) (en lo relacionado con la asistencia médica), h) o i) del artículo 9, todo Miembro podrá tener en cuenta la protección resultante de aquellos seguros que en virtud de su legislación no sean obligatorios para la gente de mar, cuando dichos seguros:

- a) estén bajo el control de las autoridades públicas o sean administrados conjuntamente por los armadores y la gente de mar, de conformidad con normas prescritas;
- b) cubran una parte apreciable de la gente de mar cuyas ganancias no excedan de las de un trabajador cualificado;

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- c) cumplan, juntamente con las demás formas de protección, si hubiera lugar, las disposiciones correspondientes del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952.

### NORMA SUPERIOR

#### *Artículo 11*

Cuando un Miembro se ha comprometido a aplicar las disposiciones del presente artículo a cualquier rama de la seguridad social, la gente de mar y, cuando corresponda, las personas a su cargo y sus supervivientes, que estén protegidos por la legislación de este Miembro, deberán tener derecho a prestaciones de seguridad social en materia de contingencias cubiertas, condiciones de concesión, nivel y duración por lo menos tan favorables como las especificadas en las disposiciones que se indican a continuación:

- a) para la asistencia médica, artículos 7, apartado a); 8, 9, 13, 15, 16 y 17 del Convenio sobre asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad, 1969;
- b) para las prestaciones de enfermedad, artículos 7, apartado b); 18, 21 (conjuntamente con los artículos 22, 23 o 24), 25 y 26 (párrafos 1 y 3) del Convenio sobre asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad, 1969;
- c) para las prestaciones de vejez, artículos 15, 17 (conjuntamente con los artículos 26, 27 ó 28), 18, 19 y 29 (párrafo 1) del Convenio sobre las prestaciones de invalidez, vejez y sobrevivientes, 1967;
- d) para las prestaciones en caso de accidente del trabajo y enfermedad profesional, artículos 6, 9 (párrafos 2 y 3 (frase de introducción)), 10, 13 (conjuntamente con los artículos 19 ó 20), 14 (conjuntamente con los artículos 19 ó 20), 15 (párrafo 1), 16, 17, 18 (párrafos 1 y 2) (conjuntamente con los artículos 19 ó 20) y 21 (párrafo 1) del Convenio sobre las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, 1964;
- e) para las prestaciones de maternidad, artículos 3 y 4 del Convenio sobre la protección de la maternidad (revisado), 1952;
- f) para las prestaciones de invalidez, artículos 8, 10 (conjuntamente con los artículos 26, 27 ó 28), 11, 12, 13 y 29 (párrafo 1) del Convenio sobre las prestaciones de invalidez, vejez y sobrevivientes, 1967;
- g) para las prestaciones de supervivencia, artículos 21, 23 (conjuntamente con los artículos 26, 27 ó 28), 24, 25 y 29 (párrafo 1) del Convenio sobre las prestaciones de invalidez, vejez y sobrevivientes, 1967;
- h) para las prestaciones de desempleo y prestaciones familiares, todo futuro convenio que establezca normas superiores a las especificadas en los apartados c) y f) del artículo 9, y que, después de su entrada en vigor, la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo reconozca aplicable a los efectos de este apartado, por medio de un protocolo adoptado en el marco de un punto marítimo especialmente inscrito en su orden del día.

*Artículo 12*

A los efectos del cumplimiento de las disposiciones de los apartados a), b), c), e), en lo que se relaciona con la asistencia médica, f), g) o h) (prestaciones de desempleo) del artículo 11, todo Miembro podrá tener en cuenta la protección resultante de aquellos seguros que en virtud de su legislación no sean obligatorios para la gente de mar, cuando dichos seguros:

- a) estén bajo el control de las autoridades públicas o sean administrados conjuntamente por los armadores y la gente de mar, de conformidad con normas prescritas;
- b) cubran a una parte apreciable de la gente de mar cuyas ganancias no excedan de las de un trabajador calificado;
- c) cumplan, juntamente con las demás formas de protección, si hubiera lugar, las disposiciones de los convenios a que se refieren los mencionados apartados del artículo 11.

**III. RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR**

*Artículo 13*

El armador deberá proporcionar a la gente de mar cuya condición requiera asistencia médica mientras se encuentre a bordo o que, debido a su estado, sea desembarcada en el territorio de un Estado que no sea el Miembro competente:

- a) asistencia médica adecuada y suficiente hasta su curación o hasta su repatriación, según sea el evento que ocurra en primer lugar;
- b) alojamiento y alimentación hasta que pueda encontrar empleo adecuado o sea repatriada, según sea el evento que ocurra en primer lugar;
- c) repatriación.

*Artículo 14*

La gente de mar que, debido a su estado, sea desembarcada en el territorio de un Estado que no sea el Miembro competente seguirá teniendo derecho al salario completo (con exclusión de las bonificaciones) desde el momento en que sea dejada en tierra hasta que reciba una oferta de un empleo adecuado, o hasta que sea repatriada o hasta que expire un período prescrito por la legislación de este Miembro o por convenios colectivos, período que no deberá ser inferior a doce semanas, según sea el evento que ocurra en primer lugar. El armador dejará de ser responsable del pago de los salarios desde el momento en que esa gente de mar tenga derecho a prestaciones monetarias en virtud de la legislación del Miembro competente.

*Artículo 15*

La gente de mar que, debido a su estado, ha sido repatriada o desembarcada en el territorio del Miembro competente seguirá teniendo derecho al salario completo (con exclusión de las bonificaciones) desde el momento en que sea repatriada o desembarcada hasta su curación o hasta la expiración de un período prescrito por la legislación de este Miembro o por convenios colectivos, que no deberá ser

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

inferior a doce semanas, según sea el evento que ocurra en primer lugar. La duración del pago del salario en virtud del artículo 14 será imputada sobre este período. El armador dejará de ser responsable del pago de los salarios desde el momento en que esa gente de mar tenga derecho a prestaciones monetarias en virtud de la legislación del Miembro competente.

### IV. PROTECCIÓN DE LA GENTE DE MAR EXTRANJERA O MIGRANTE

#### *Artículo 16*

Las siguientes reglas se aplicarán a la gente de mar que esté o haya estado sujeta a la legislación de uno o más Miembros, así como, cuando corresponda, a las personas a su cargo y supervivientes, respecto de cualquier rama de la seguridad social mencionada en el artículo 3 respecto de la que dicho Miembro tenga una legislación en vigor aplicable a la gente de mar.

#### *Artículo 17*

Para evitar conflictos de leyes y las consecuencias indeseables que aquéllos puedan acarrear para los interesados, sea por falta de protección o por una acumulación indebida de cotizaciones u otras contribuciones y prestaciones, la legislación aplicable respecto de la gente de mar será determinada por los Miembros interesados de acuerdo con las siguientes reglas:

- a) la gente de mar estará sujeta a la legislación de un solo Miembro;
- b) en principio, esa legislación será
  - la legislación del Miembro del pabellón del buque en que navegue, o
  - la legislación del Miembro en cuyo territorio resida la gente de mar;
- c) *no obstante las reglas enunciadas en los apartados precedentes, los Miembros interesados podrán determinar, por mutuo acuerdo, otras reglas respecto de la legislación aplicable a la gente de mar, en interés de las personas afectadas.*

#### *Artículo 18*

La gente de mar que esté sujeta a la legislación de un Miembro y sea nacional de otro Miembro o refugiada o apátrida residente en el territorio de un Miembro tendrá los mismos derechos y obligaciones en virtud de esa legislación, tanto respecto de la cobertura como del derecho a prestaciones, que los nacionales del primer Miembro. Disfrutará de igualdad de trato sin ninguna condición de residencia en el territorio del primer Miembro, si los nacionales de este Miembro son protegidos sin tal condición. Este principio se aplicará, cuando corresponda, a las personas a cargo de la gente de mar y a sus supervivientes, respecto del derecho a las prestaciones, sin condición de nacionalidad.

#### *Artículo 19*

No obstante las disposiciones del artículo 18, la atribución de prestaciones que no tengan carácter contributivo puede estar condicionada a que el beneficiario haya residido en el territorio del Miembro competente o, en el caso de prestacio-

## Seguridad Social

nes de supervivientes, a que el difunto haya residido en ese territorio por un período que no podrá exceder de:

- a) seis meses inmediatamente anteriores a la presentación de la reclamación, para las prestaciones de desempleo y de maternidad;
- b) cinco años consecutivos inmediatamente anteriores a la presentación de la reclamación, para las prestaciones de invalidez, o inmediatamente anteriores al fallecimiento, para las prestaciones de supervivientes;
- c) diez años entre la edad de 18 y la edad de jubilación, de los cuales podrá exigirse que cinco años precedan inmediatamente a la presentación de la reclamación, para las prestaciones de vejez.

### *Artículo 20*

Las leyes y reglamentos de cada Miembro relativos a la responsabilidad del armador a que se refieren los artículos 13 a 15 deberán asegurar a la gente de mar la igualdad de trato, independientemente del lugar de residencia.

### *Artículo 21*

Cada Miembro deberá comprometerse a participar con cualquier otro Miembro interesado en un sistema de conservación de derechos en curso de adquisición respecto de cada rama de la seguridad social mencionada en el artículo 3, y para la cual cada uno de esos Miembros tenga una legislación en vigor, en beneficio de las personas que hayan estado sujetas sucesiva o alternativamente en calidad de gente de mar a las legislaciones de dichos Miembros.

### *Artículo 22*

El sistema de conservación de derechos en curso de adquisición mencionado en el artículo 21 deberá prever la totalización, en la medida necesaria, de los períodos de seguro, empleo o residencia, según los casos, cumplidos en virtud de las legislaciones de los Miembros interesados a los fines de adquisición, conservación o recuperación de derechos y, llegado el caso, de cálculo de las prestaciones.

### *Artículo 23*

El sistema de conservación de derechos en curso de adquisición mencionados en el artículo 21 deberá determinar la fórmula para el otorgamiento de las prestaciones de invalidez, vejez y supervivencia, así como la distribución eventual de los gastos correspondientes.

### *Artículo 24*

Cada Miembro deberá garantizar el pago de prestaciones monetarias de invalidez, vejez y supervivencia, de las rentas en caso de accidentes del trabajo y enfermedad profesional y de las asignaciones por defunción, para las que se haya adquirido el derecho en virtud de su legislación, a los beneficiarios nacionales de un Miembro o a refugiados o apátridas, independientemente del lugar de residencia,

## **Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo**

a reserva de las medidas que con tal fin se adopten, en caso necesario, por acuerdo entre los Miembros o con los Estados interesados.

### *Artículo 25*

No obstante las disposiciones del artículo 24, en el caso de prestaciones de carácter no contributivo, los Miembros interesados deberán determinar por mutuo acuerdo las condiciones en las que se garantizará el pago de esas prestaciones a los beneficiarios residentes fuera del territorio del Miembro competente.

### *Artículo 26*

Un Miembro que haya aceptado las obligaciones del Convenio sobre la igualdad de trato (seguridad social), 1962, respecto de una o varias de las ramas de seguridad social a que se refiere el artículo 24, pero no las del Convenio sobre la conservación de los derechos en materia de seguridad social, 1982, podrá no quedar obligado por las disposiciones del artículo 24 respecto de las ramas de seguridad social para las cuales haya aceptado las obligaciones del Convenio mencionado en primer lugar, debiendo aplicar las disposiciones del artículo 5 de dicho Convenio.

### *Artículo 27*

Los Miembros interesados deberán esforzarse en participar en un sistema de conservación de derechos adquiridos bajo su legislación respecto de cada una de las siguientes ramas de la seguridad social para las cuales uno de esos Miembros tenga legislación en vigor aplicable a la gente de mar: asistencia médica, prestaciones de enfermedad, prestaciones de desempleo, prestaciones por accidente del trabajo y enfermedad profesional que no sean pensiones y asignaciones de fallecimiento, prestaciones familiares y prestaciones de maternidad. Este sistema deberá garantizar esas prestaciones a las personas residentes habitual o temporalmente en el territorio de uno de esos Miembros que no sea el Miembro competente, en condiciones y dentro de los límites que se establezcan por acuerdo mutuo entre los Miembros interesados.

### *Artículo 28*

Las disposiciones de esta parte no se aplican a la asistencia social y médica.

### *Artículo 29*

Los Miembros podrán no quedar obligados por las disposiciones de los artículos 16 a 25 y del artículo 27, mediante acuerdos especiales concluidos en el marco de instrumentos bilaterales o multilaterales entre dos o más Miembros, a condición de no afectar los derechos ni las obligaciones de otros Miembros y de prever la protección de la gente de mar extranjera o migrante en materia de seguridad social según disposiciones que, en conjunto, sean al menos tan favorables como las de estos artículos.

## Seguridad Social

### V. GARANTÍAS LEGALES Y ADMINISTRATIVAS

#### *Artículo 30*

Toda persona interesada deberá tener derecho a recurrir en caso de que se le niegue la prestación o a presentar una queja respecto de la naturaleza, nivel, calidad o importe de dicha prestación.

#### *Artículo 31*

Cuando se confíe la administración de la asistencia médica a un departamento gubernamental responsable ante una legislatura, toda persona interesada deberá tener derecho, además del derecho de recurso previsto en el artículo 30, a que la autoridad competente examine cualquier reclamación relativa a la denegación de asistencia médica o a la calidad de la asistencia recibida.

#### *Artículo 32*

Todo Miembro deberá tomar disposiciones para asegurar una solución rápida y poco onerosa de los conflictos relativos a la responsabilidad del armador a que se refieren los artículos 13 a 15.

#### *Artículo 33*

Todo Miembro deberá aceptar la responsabilidad general del suministro de las prestaciones debidas en cumplimiento del presente Convenio y tomar todas las medidas necesarias con tal fin.

#### *Artículo 34*

Todo Miembro deberá aceptar la responsabilidad general por la buena administración de las instituciones y servicios interesados en la aplicación del presente Convenio.

#### *Artículo 35*

Cuando la administración no esté confiada a una institución regida por las autoridades públicas o a un departamento del gobierno responsable ante una legislatura:

- a) deberán participar en la gestión en condiciones prescritas por la legislación nacional representantes de la gente de mar protegida;
- b) la legislación nacional deberá también, cuando corresponda, prever la participación de representantes de los armadores;
- c) la legislación nacional podrá prever también la participación de representantes de las autoridades públicas.

### VI. DISPOSICIONES FINALES

#### *Artículo 36*

El presente Convenio revisa el Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936, y el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

\* \* \*

### Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71)<sup>1</sup>

\* \* \*

#### Artículo 1

En el presente Convenio el término «gente de mar» comprende todas las personas que trabajen a bordo o al servicio de cualquier buque dedicado a la navegación marítima, con excepción de los buques de guerra, que esté matriculado en un territorio para el cual se halle en vigor este Convenio.

#### Artículo 2

1. Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo para el cual se halle en vigor este Convenio deberá establecer o mantener, de acuerdo con su legislación nacional, un régimen de pensiones para la gente de mar que se retire del servicio marítimo.

2. El régimen podrá comprender las excepciones que el Miembro estime necesarias respecto a:

- a) las personas empleadas a bordo o al servicio de:
  - i) buques que pertenezcan a una autoridad pública, cuando no estén destinados al comercio;
  - ii) buques que no estén destinados al transporte de mercancías o pasajeros con fines comerciales;
  - iii) barcos pesqueros;
  - iv) barcos dedicados a la caza de la foca;
  - v) buques cuyo tonelaje bruto de registro sea inferior a 200 toneladas;
  - vi) barcos de madera de construcción primitiva, tales como los «dhows» y los juncos; y
  - vii) en la India, durante un período que no exceda de cinco años a partir de la fecha en que se registre la ratificación por la India de este Convenio, los buques dedicados al cabotaje cuyo tonelaje bruto de registro no exceda de 300 toneladas;
- b) los miembros de la familia del armador;
- c) los prácticos que no sean miembros de la tripulación;
- d) las personas empleadas a bordo o al servicio de un buque por cuenta de un empleador que no sea el armador, con excepción de los oficiales radiotelegrafistas, operadores de radio y personal de fonda;
- e) las personas empleadas en los puertos que no estén habitualmente empleadas en el mar;
- f) los empleados al servicio de una autoridad pública nacional, que tengan

## Seguridad Social

derecho a prestaciones equivalentes en su conjunto, por lo menos, a las prescritas en el presente Convenio;

- g) las personas que no reciban remuneración por sus servicios o no tengan sino un salario o sueldo nominal, o aquellas que estén remuneradas exclusivamente con una participación en las utilidades;
- h) las personas que trabajen exclusivamente por su propia cuenta;
- i) las personas empleadas a bordo o al servicio del barcos dedicados a la pesca de la ballena, a la transformación industrial de los productos de esta pesca o al transporte con ella relacionado, o empleadas en cualquier otra labor de la pesca de la ballena o en operaciones similares, en las condiciones reguladas por las disposiciones de un contrato colectivo sobre la pesca de la ballena, o un acuerdo análogo celebrado por una organización de gente de mar interesada, que determine las tasas de los salarios, las horas de trabajo y demás condiciones del empleo;
- j) las personas que no residan en el territorio del Miembro;
- k) las personas que no sean nacionales del país del Miembro.

### Artículo 3

1. El régimen deberá cumplir con una de las siguientes condiciones:

- a) las pensiones previstas por el régimen:
  - i) deberán pagarse a la gente de mar que haya cumplido un determinado período de servicio en el mar, al llegar a la edad de cincuenta y cinco o sesenta años, según determine el régimen; y
  - ii) no deberán ser de una cuantía inferior, incluyendo en las mismas cualquier otra pensión de seguridad social devengada simultáneamente por el pensionado, al 1,5 por ciento, por cada año de servicio en el mar, de la remuneración sobre cuya base se hayan pagado, en su nombre, las cotizaciones de ese año, si el régimen prescribe pensiones a partir de la edad de cincuenta y cinco años, ni de una cuantía inferior al 2 por ciento, en el caso de un régimen que prescriba pensiones a partir de la edad de sesenta años; o
- b) el régimen deberá prever pensiones cuyo financiamiento, junto con el de cualquier otra pensión de seguridad social devengada simultáneamente por el pensionado y el de cualquier prestación de seguridad social devengada por las personas a cargo del pensionado fallecido (tal como las defina la legislación nacional), requiera primas de todas las fuentes, cuyo valor no sea inferior al 10 por ciento del total de la remuneración sobre cuya base se paguen las cotizaciones exigidas por el régimen.

2. La gente de mar, colectivamente, no deberá contribuir a más de la mitad del costo de las pensiones pagaderas en virtud del régimen.

### Artículo 4

1. El régimen deberá comprender disposiciones apropiadas para la conservación de los derechos en curso de adquisición de las personas que cesen de estar

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

sujetas a dicho régimen, o para el pago a esas personas de una prestación que constituya la contrapartida de las cotizaciones acreditadas en su cuenta.

2. El régimen deberá prever el derecho de apelación en caso de litigio respecto a su aplicación.

3. El régimen podrá prever la privación o suspensión total o parcial del derecho a pensión, si el interesado ha obrado fraudulentamente.

4. Los armadores y la gente de mar que contribuyan a sufragar el costo de las pensiones pagaderas en virtud del régimen tendrán derecho a participar, por intermedio de representantes, en la administración del régimen.

\* \* \*

### *Artículo 6*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor seis meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de cinco de los siguientes países: Estados Unidos de América, República Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, China, Dinamarca, Finlandia, Francia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Grecia, India, Irlanda, Italia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Suecia, Turquía y Yugoslavia, quedando entendido que, por lo menos, tres de los cinco países deberán poseer una marina mercante de un millón de toneladas brutas de registro como mínimo. Se incluye esta disposición con el propósito de facilitar y fomentar la pronta ratificación del Convenio por los Estados Miembros.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, seis meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

\* \* \*

## **PARTE B**

---

# **NORMAS INTERNACIONALES DEL TRABAJO SOBRE LA PESCA, EL TRABAJO PORTUARIO Y LA NAVEGACIÓN INTERIOR**

## PESCA

### **Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920 (núm. 7)**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:  
Convocada en Génova por el Consejo de Administración de la Oficina  
Internacional del Trabajo el 15 de junio de 1920;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a las  
«condiciones de aplicación, a la gente de mar, del Convenio aproba-  
do en Wáshington en el mes de noviembre último, que tiene por obje-  
to limitar a ocho diarias y cuarenta y ocho semanales el número de  
horas de trabajo en todas las empresas industriales, y especialmente  
en las empresas de transporte marítimo y, en condiciones que habrán  
de definirse, por vía de agua interior; repercusión sobre la dotación a  
bordo y sobre la aplicación de los reglamentos concernientes al aloja-  
miento y a la higiene», cuestión que constituye el primer punto del  
orden del día de la reunión de la Conferencia celebrada en Génova, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de  
una recomendación,

adopta la siguiente Recomendación, que podrá ser citada como la Recomendación  
sobre las horas de trabajo (pesca), 1920, y que será sometida al examen de los  
Miembros de la Organización Internacional del Trabajo, con el fin, de que se le dé  
efecto en forma de ley nacional, o de otro modo, de acuerdo con las disposiciones  
de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:

Considerando la declaración contenida en la Constitución de la  
Organización Internacional del Trabajo, en virtud de la cual todas las comunidades  
industriales deberán esforzarse por adoptar, tan pronto lo permitan las circunstan-  
cias especiales en que puedan hallarse, «la jornada de ocho horas, o la semana de  
cuarenta y ocho, como fin a alcanzar dondequiera que no se haya obtenido toda-  
vía», la Conferencia Internacional del Trabajo recomienda que cada Miembro de  
la Organización Internacional del Trabajo adopte una legislación que limite, en el  
expresado sentido, las horas de trabajo de todos los trabajadores empleados en la  
industria de la pesca, con las cláusulas especiales necesarias para hacer frente a las  
condiciones peculiares de dicha industria en cada país, y que, para preparar dicha

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

legislación, cada gobierno consulte a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores.

### Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112)<sup>1</sup>

\* \* \*

#### *Artículo 1*

1. A los efectos del presente Convenio, la expresión «barco de pesca» comprende todas las embarcaciones, buques y barcos, cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la pesca marítima en agua salada.

2. El presente Convenio no se aplica a la pesca en los puertos o en los estuarios, ni a las personas que se dedican a la pesca deportiva o de recreo.

#### *Artículo 2*

1. Los niños menores de quince años no podrán prestar servicios a bordo de ningún barco de pesca.

2. Sin embargo, dichos niños podrán tomar parte ocasionalmente en las actividades a bordo de barcos de pesca, siempre que ello ocurra durante las vacaciones escolares y a condición de que tales actividades:

- a) no sean nocivas para su salud o su desarrollo normal;
- b) no sean de naturaleza tal que puedan perjudicar su asistencia a la escuela;
- c) no tengan como objeto ningún beneficio comercial.

3. Además, la legislación nacional podrá autorizar la entrega de certificados que permitan el empleo de niños de catorce años como mínimo, en caso de que la autoridad escolar u otra autoridad apropiada designada por la legislación nacional se cerciore de que este empleo es conveniente para el niño, después de haber considerado debidamente su salud y su estado físico, así como las ventajas futuras e inmediatas que el empleo pueda proporcionarle.

#### *Artículo 3*

Las personas menores de dieciocho años no podrán ser empleadas ni trabajar en calidad de paleros, fogoneros o pañoleros de máquina en barcos de pesca que utilicen carbón.

#### *Artículo 4*

Las disposiciones de los artículos 2 y 3 no se aplicarán al trabajo de los niños en los buques escuela, a condición de que la autoridad pública apruebe y vigile dicho trabajo.

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 7 de noviembre de 1961.

\* \* \*

#### *Artículo 6*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

#### *Artículo 7*

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

\* \* \*

### **Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113)<sup>1</sup>**

\* \* \*

#### *Artículo 1*

1. A los efectos del presente Convenio, la expresión «barco de pesca» comprende todas las embarcaciones, buques y barcos, cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la pesca marítima en agua salada.

2. La autoridad competente podrá, previa consulta a las organizaciones interesadas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, cuando dichas organizaciones existan, autorizar excepciones en la aplicación de las disposiciones del presente Convenio a los barcos que, normalmente, no efectúen en el mar viajes de más de tres días de duración.

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 7 de noviembre de 1961.

## **Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo**

3. El presente Convenio no se aplica a la pesca en los puertos o en los estuarios, ni a las personas que se dedican a la pesca deportiva o de recreo.

### *Artículo 2*

Ninguna persona podrá ser empleada a bordo de un barco de pesca, en cualquier calidad, si no presenta un certificado que pruebe su aptitud física para el trabajo marítimo en que vaya a ser empleada, firmado por un médico autorizado por la autoridad competente.

### *Artículo 3*

1. La autoridad competente, previa consulta a las organizaciones interesadas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, cuando dichas organizaciones existan, determinará la naturaleza del examen médico que deba efectuarse y las indicaciones que deban anotarse en el certificado médico.

2. Cuando se determine la naturaleza del examen, se tendrán en cuenta la edad de la persona que vaya a ser examinada y la clase de trabajo que deba efectuar.

3. En el certificado médico se deberá hacer constar, en particular, que la persona no sufre enfermedad alguna que pueda agravarse, con el servicio en el mar, que la incapacite para realizar dicho servicio o que pueda constituir un peligro para la salud de las demás personas a bordo.

### *Artículo 4*

1. Tratándose de personas menores de veintinueve años de edad, el certificado médico será válido durante un período que no exceda de un año a partir de la fecha en que fue expedido.

2. Tratándose de personas que hayan alcanzado la edad de veintinueve años, el certificado médico será válido durante un período que será fijado por la autoridad competente.

3. Si el período de validez del certificado expira durante una travesía, el certificado seguirá siendo válido hasta el fin de la misma.

### *Artículo 5*

Deberán dictarse disposiciones para que la persona a quien se haya negado un certificado, después de haber sido examinada, pueda pedir otro reconocimiento por uno o más árbitros médicos que sean independientes de cualquier armador de barcos de pesca o de cualquier organización de armadores de barcos de pesca o de pescadores.

### *Artículo 6*

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Artículo 7*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

### *Artículo 8*

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

\* \* \*

## **Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114)<sup>1</sup>**

\* \* \*

### *Artículo 1*

1. A los efectos del presente Convenio, la expresión «barco de pesca» comprende todas las embarcaciones, buques y barcos matriculados o provistos de documentos de a bordo, cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la pesca marítima en agua salada.

2. La autoridad competente podrá exceptuar de la aplicación de las disposiciones del presente Convenio a ciertos barcos de pesca cuyo tipo o tonelaje hayan sido fijados previa consulta a las organizaciones interesadas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, si dichas organizaciones existen.

3. La autoridad competente, después de comprobar que las cuestiones de que trata este Convenio están debidamente reglamentadas por contratos colectivos

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 7 de noviembre de 1961.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

celebrados entre los armadores de barcos de pesca o sus organizaciones y las organizaciones de pescadores, podrá exceptuar de las disposiciones del presente Convenio, relativas a los contratos individuales, a los armadores y pescadores a quienes se apliquen tales contratos colectivos.

### Artículo 2

A los efectos del presente Convenio, el término «pescadores» comprende todas las personas empleadas o contratadas a bordo de cualquier barco de pesca, en cualquier calidad, que figuren en el rol de la tripulación, con excepción de los prácticos, los alumnos de buques escuela, los aprendices sujetos a un contrato especial de aprendizaje, los tripulantes de la flota de guerra y demás personas al servicio permanente del Estado.

### Artículo 3

1. El contrato de enrolamiento será firmado por el armador del barco de pesca o su representante autorizado y por el pescador. Deberán darse facilidades al pescador y a su consejero para que examinen el contrato de enrolamiento antes de ser firmado.

2. Las condiciones en que el pescador firmará el contrato deberán fijarse por la legislación nacional de forma que quede garantizado el control de la autoridad pública competente.

3. Las disposiciones relativas a la firma del contrato se considerarán cumplidas si la autoridad competente certifica que las cláusulas del contrato le han sido presentadas por escrito y han sido confirmadas a la vez por el armador del barco de pesca o su representante autorizado y por el pescador.

4. La legislación nacional deberá prever disposiciones para garantizar que el pescador comprenda el sentido de las cláusulas del contrato.

5. El contrato no deberá contener ninguna cláusula contraria a la legislación nacional.

6. La legislación nacional deberá prever todas las demás formalidades y garantías concernientes a la celebración del contrato que se consideren necesarias para proteger los intereses del armador del barco de pesca y del pescador.

### Artículo 4

1. Deberán adoptarse medidas adecuadas, de acuerdo con la legislación nacional, para impedir que el contrato de enrolamiento contenga alguna cláusula por la que las partes convengan de antemano en apartarse de las reglas normales de la competencia jurisdiccional.

2. Esta disposición no deberá interpretarse en el sentido de que excluye el recurso al arbitraje.

### Artículo 5

Deberá conservarse, por la autoridad competente o según disposiciones establecidas por ésta, un documento que contenga una relación de los servicios de cada

pescador. Al término de cada viaje o expedición, la relación de servicios que corresponda a dicho viaje o expedición será puesta a disposición de cada pescador o transcrita en su libreta profesional.

### *Artículo 6*

1. El contrato de enrolamiento podrá celebrarse por duración definida, o por un viaje, o, si la legislación nacional lo permite, por duración indefinida.

2. El contrato de enrolamiento deberá indicar claramente las obligaciones y los derechos respectivos de cada una de las partes.

3. El contrato de enrolamiento deberá contener los siguientes datos, salvo que la inclusión de uno o varios de ellos sea innecesaria en virtud de que tal cuestión esté ya reglamentada de otra manera por la legislación nacional:

- a) los nombres y apellidos del pescador, la fecha de nacimiento o la edad, así como el lugar de nacimiento;
- b) el lugar y la fecha de celebración del contrato;
- c) el nombre del barco o de los barcos de pesca a bordo del cual o de los cuales se comprometa a servir el interesado;
- d) el viaje o los viajes que deba emprender, si ello puede determinarse al celebrarse el contrato;
- e) el servicio que va a desempeñar el interesado;
- f) si es posible, el lugar y la fecha en que el interesado esté obligado a presentarse a bordo para comenzar su servicio;
- g) los víveres que se suministrarán al pescador, salvo el caso en que la legislación nacional prevea un régimen diferente;
- h) el importe del salario del pescador o, si fuera remunerado a la parte, el importe de su participación y el método adoptado para el cálculo de la misma; o el importe de su salario y de su participación y el método adoptado para el cálculo de la participación si fuera remunerado mediante una combinación de estos dos métodos, así como el salario mínimo que pudiera haberse estipulado;
- i) la terminación del contrato, es decir:
  - i) si el contrato se ha celebrado por duración definida, la fecha fijada para la expiración del contrato;
  - ii) si el contrato se ha celebrado por un viaje, el puerto de destino y el tiempo que deberá transcurrir después de la llegada para que el interesado pueda ser licenciado;
  - iii) si el contrato se ha celebrado por duración indefinida, las condiciones que permitirán a cada parte terminarlo, así como el plazo de aviso, que no podrá ser más corto para el armador del barco de pesca que para el pescador;
- j) todos los demás datos que la legislación nacional pueda exigir.

### *Artículo 7*

Cuando la legislación nacional exija llevar a bordo un rol de tripulación, el contrato de enrolamiento ha de transcribirse en dicho rol o anexarse a él.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### Artículo 8

A fin de permitir que los pescadores conozcan la naturaleza y el alcance de sus derechos y obligaciones, la autoridad competente deberá prever las medidas necesarias para que los pescadores se puedan informar a bordo, de manera precisa, sobre las condiciones de su empleo.

### Artículo 9

El contrato de enrolamiento que se celebre por un viaje, por duración definida o por duración indefinida, quedará legalmente terminado en los casos siguientes:

- a) mutuo consentimiento de las partes;
- b) fallecimiento del pescador;
- c) pérdida o incapacidad absoluta del barco de pesca para la navegación;
- d) cualquier otra causa que pueda establecer la legislación nacional.

### Artículo 10

La legislación nacional, los contratos colectivos o los contratos individuales deberán determinar las circunstancias en las que el armador o el patrón podrán despedir inmediatamente al pescador.

### Artículo 11

La legislación nacional, los contratos colectivos o los contratos individuales deberán determinar las circunstancias en las que el pescador podrá solicitar su desembarco inmediato.

### Artículo 12

A reserva de las disposiciones que anteceden, las disposiciones de este Convenio deberán ser aplicadas mediante leyes nacionales o mediante contratos colectivos.

\* \* \*

### Artículo 14

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.
2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.
3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

### *Artículo 15*

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

\* \* \*

### *Artículo 17*

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efectos del registro, y de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

### *Artículo 18*

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

### *Artículo 19*

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:

- a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, ipso jure, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 15, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
- b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### Artículo 20

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

### Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 (núm. 125)<sup>1</sup>

\* \* \*

#### I. CAMPO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

##### Artículo 1

A los efectos del presente Convenio, la expresión «barco pesquero» comprende todos los barcos y buques de cualquier naturaleza que sean, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la pesca marítima en aguas saladas y que estén matriculados en un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio, con excepción de:

- a) los barcos y buques de menos de 25 toneladas brutas de registro;
- b) los barcos y buques dedicados a la caza de la ballena o a operaciones similares;
- c) los barcos y buques empleados en la pesca deportiva o de recreo;
- d) los barcos dedicados a la investigación o a la protección de las pesquerías.

##### Artículo 2

La autoridad competente puede, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, excluir del campo de aplicación del presente Convenio a los barcos dedicados a la pesca costera, de acuerdo con la definición que de ésta dé la legislación nacional.

##### Artículo 3

A los efectos del presente Convenio, los siguientes términos tendrán el significado que se indica a continuación:

- a) «capitán o patrón»: toda persona encargada del mando de un barco de pesca;
- b) «segundo de a bordo»: toda persona encargada del mando subalterno de un barco de pesca, que en un momento dado tenga que encargarse de la navegación del barco, con excepción de los prácticos;
- c) «maquinista»: toda persona que dirija de manera permanente la propulsión mecánica de un barco de pesca.

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 15 de julio de 1969.

## II. CERTIFICADOS

### *Artículo 4*

Todo Miembro que ratifique el presente Convenio deberá establecer normas de calificación para los certificados de competencia que capacitan a la persona que los posee para ejercer las funciones de patrón, segundo o maquinista a bordo de un barco pesquero.

### *Artículo 5*

1. Todos los barcos pesqueros a los cuales se aplica el presente Convenio deberán llevar a bordo un patrón que posea un certificado.

2. Todos los barcos pesqueros de más de 100 toneladas brutas de registro que son utilizados en operaciones y regiones determinadas por la legislación nacional deberán llevar a bordo un segundo que posea un certificado.

3. Todos los barcos pesqueros con un motor cuya potencia sea superior a la que determine la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, deberán llevar a bordo un maquinista que posea un certificado. Sin embargo, el patrón o el segundo del barco pesquero puede actuar como maquinista en determinados casos siempre que también sea titular de un certificado de maquinista.

4. Los certificados de patrón, segundo o maquinista pueden ser de primera o de segunda clase, según el tamaño de los barcos de pesca, el tipo y naturaleza de sus operaciones y la región de pesca, conforme determine la legislación nacional.

5. La autoridad competente podrá permitir en casos particulares la navegación de un barco de pesca sin que los correspondientes miembros de la tripulación sean titulares de los certificados previstos si ha comprobado que no existen personas disponibles que reúnan las calificaciones requeridas y que, habida cuenta de las circunstancias, no es peligroso autorizar la navegación del barco.

### *Artículo 6*

1. La edad mínima prescrita por la legislación nacional para otorgar un certificado de competencia no deberá ser inferior a:

- a) veinte años para capitán o patrón;
- b) diecinueve años para segundo de a bordo;
- c) veinte años para maquinista.

2. Sin embargo, puede fijarse la edad mínima en dieciocho años para el servicio en calidad de patrón o de segundo en un barco dedicado a la pesca costera, y para el servicio en calidad de maquinista en un pequeño barco de pesca con un motor cuya potencia sea inferior a la que determine la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren.

### *Artículo 7*

La experiencia profesional mínima prescrita por la legislación nacional para conceder un certificado de competencia en calidad de segundo de a bordo no será inferior a tres años de servicio en el mar en trabajos de cubierta.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### Artículo 8

1. La experiencia profesional mínima prescrita por la legislación nacional para conceder un certificado de competencia en calidad de patrón no será inferior a cuatro años de servicio en el mar en trabajos de cubierta.

2. La autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, podrá exigir que parte de este servicio sea prestado en calidad de segundo de a bordo calificado. Cuando la legislación nacional disponga que se expidan certificados de competencia de diferentes grados, de primera y de segunda clase, para un patrón de barco de pesca, la naturaleza del servicio de prácticas necesario para el certificado de segundo de a bordo o el tipo de certificado requerido durante el servicio podrán variar en consecuencia.

### Artículo 9

1. La experiencia profesional mínima prescrita por la legislación nacional para conceder un certificado de competencia de maquinista no será inferior a tres años de servicio en el mar en la sala de máquinas.

2. En los casos de un capitán o de un segundo de a bordo que sean titulares de certificados puede especificarse un período de servicio en el mar más corto.

3. Respecto a los pequeños barcos de pesca a los que se refiere el artículo 6, párrafo 2, de este Convenio, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, podrá establecer un período de servicio en el mar de doce meses.

4. Una parte de los períodos de servicio en el mar previstos en los párrafos 1, 2 y 3 de este artículo puede ser reemplazada por el período durante el cual el candidato al certificado ha trabajado en un taller de mecánica.

### Artículo 10

Para las personas que hayan terminado con éxito un curso de formación aprobado se disminuirá el período de tiempo dedicado a dicha formación de los períodos de servicio en el mar exigidos en virtud de los artículos 7, 8 y 9 de este Convenio, pero en ningún caso en más de doce meses.

## III. EXÁMENES

### Artículo 11

En los exámenes organizados y supervisados por las autoridades competentes para comprobar que los candidatos a los certificados de competencia poseen las calificaciones necesarias para ejecutar los correspondientes trabajos, los candidatos deberán demostrar un conocimiento adecuado a las categorías y grados de los certificados, en materias tales como las siguientes:

- a) para capitán o patrón y segundo de a bordo:
  - i) cuestiones náuticas generales, incluidas marinería, maniobras del barco, seguridad de la vida en el mar, y un buen conocimiento de las regulaciones internacionales para la prevención de abordajes marítimos;

## Pesca

- ii) navegación práctica, incluida la utilización de instrumentos auxiliares, electrónicos y mecánicos, para la navegación;
- iii) prácticas de seguridad en el trabajo, incluida la seguridad en la manipulación de los instrumentos de pesca;
- b) para maquinista:
  - i) teoría, manejo, mantenimiento y reparación de máquinas de vapor o de combustión interna y equipos auxiliares;
  - ii) utilización, mantenimiento y reparación de los sistemas de refrigeración, bombas contra incendios, maquinillas de cubierta y otro equipo mecánico de los barcos de pesca, incluidos sus efectos sobre la estabilidad;
  - iii) principios generales sobre instalaciones de fuerza eléctrica a bordo de los barcos y mantenimiento y reparación de la maquinaria eléctrica y del equipo de los barcos de pesca; y
  - iv) precauciones de seguridad técnica y procedimientos de urgencia, incluido el empleo de los aparatos salvavidas y contra incendios.

### *Artículo 12*

Los exámenes para certificados de capitán o patrón y segundo de a bordo, mencionados en el apartado a) del artículo 11 de este Convenio, pueden referirse también a las siguientes materias:

- a) técnicas de pesca, incluidos, cuando se considere pertinente, el manejo de equipo electrónico para la detección de peces y el manejo, mantenimiento y reparación de los instrumentos de pesca;
- b) almacenamiento, limpieza y preparación del pescado a bordo.

### *Artículo 13*

Durante los tres años siguientes a la fecha en que entre en vigor la legislación nacional que dé efecto a las disposiciones del presente Convenio, podrán expedirse certificados de competencia a las personas que no hayan pasado uno de los exámenes a que se hace referencia en los artículos 11 y 12 de este Convenio, si tienen suficiente experiencia práctica en las tareas correspondientes a los certificados de que se trata, y si no hay evidencia de que han cometido un error técnico de gravedad.

## IV. DISPOSICIONES EJECUTORIAS

### *Artículo 14*

1. Todo Miembro asegurará, mediante un sistema eficaz de inspección, la debida aplicación de la legislación nacional que dé efecto a las disposiciones del presente Convenio.
2. La legislación nacional que dé efecto a las disposiciones del presente Convenio señalará los casos en que las autoridades de un Estado Miembro puedan detener barcos matriculados en su territorio por violación de dicha legislación.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### Artículo 15

1. La legislación nacional que dé efecto a las disposiciones del presente Convenio deberá prescribir las sanciones o medidas disciplinarias para los casos en que no se respete dicha legislación.

2. En particular, tales sanciones o medidas disciplinarias deberán preverse para los casos siguientes:

- a) cuando el armador de un barco de pesca o su agente, o bien el patrón, haya contratado a una persona que no posea el certificado exigido;
- b) cuando una persona, sin ser titular del certificado necesario, haya obtenido por fraude o mediante documentos falsificados un contrato para ejecutar trabajos para los que se requiere el certificado de calificación.

## V. DISPOSICIONES FINALES

\* \* \*

### Artículo 17

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

### Artículo 18

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

\* \* \*

## Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126)<sup>1</sup>

\* \* \*

### I. DISPOSICIONES GENERALES

#### *Artículo 1*

1. El presente Convenio se aplica a todos los barcos y buques, de cualquier naturaleza que sean, de propiedad pública o privada, de navegación marítima, propulsados mecánicamente, que se dediquen a la pesca marítima en aguas saladas y que estén matriculados en un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio.

2. La legislación nacional determinará en qué casos se considerará que un barco o buque está dedicado a la navegación marítima, a los efectos del presente Convenio.

3. El presente Convenio no se aplica a los barcos y buques de menos de 75 toneladas, pero se aplicará a los de 25 a 75 toneladas si la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, decide que ello es razonable y posible.

4. La autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, puede utilizar como criterio para los fines de este Convenio la eslora en lugar del tonelaje. En tal caso, el Convenio no se aplicará a los barcos y buques que midan menos de 24,4 metros (80 pies), pero se aplicará a los que midan entre 13,7 y 24,4 metros (45 y 80 pies) de eslora si la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, decide que ello es razonable y posible.

5. El presente Convenio no se aplica a los barcos y buques siguientes:

- a) a los utilizados normalmente para la pesca deportiva o de recreo;
- b) a los que, siendo propulsados principalmente por velas, tienen sin embargo motores auxiliares;
- c) a los dedicados a la caza de la ballena o a operaciones similares;
- d) a los dedicados a la investigación o a la protección de las pesquerías.

6. Las siguientes disposiciones del presente Convenio no se aplican a los barcos y buques que normalmente permanecen alejados de su puerto de matrícula por menos de treinta y seis horas y cuya tripulación no vive permanentemente a bordo cuando están en puerto:

- a) artículo 9, párrafo 4;
- b) artículo 10;
- c) artículo 11;
- d) artículo 12;

---

<sup>1</sup> fecha de entrada en vigor: 6 de noviembre de 1968.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- e) artículo 13, párrafo, 1;
- f) artículo 14;
- g) artículo 16. Sin embargo, tales barcos deberán disponer de instalaciones sanitarias suficientes, de comedores y medios de cocinar, y de lugares de descanso.

7. Las disposiciones de la parte III del presente Convenio podrán ser modificadas, respecto de cualquier barco, si la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, considera que las modificaciones que van a efectuarse producirán ventajas que tengan por efecto establecer condiciones que, en su conjunto, no sean menos favorables que las que hubieran podido obtenerse de la plena aplicación del Convenio. Los pormenores de todos los cambios de esta índole deberán ser comunicados por el Estado Miembro al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, quien los notificará a los Estados Miembros de la Organización Internacional del Trabajo.

### Artículo 2

En este Convenio:

- a) la expresión «barco pesquero» o «barco» significa cualquier buque o barco al que se aplica el Convenio;
- b) el término «toneladas» significa las toneladas brutas de registro;
- c) la expresión «eslora» significa la distancia entre la parte delantera de la roda del castillo de proa y el codaste, o, si no hay codaste, la parte delantera del timón;
- d) el término «oficial» significa toda persona, con excepción del capitán, que posee el grado de oficial, de acuerdo con la legislación nacional o, a falta de ésta, con los contratos colectivos o la costumbre;
- e) la expresión «personal subalterno» comprende a todo miembro de la tripulación, con excepción de los oficiales;
- f) la expresión «alojamiento de la tripulación» comprende los dormitorios, comedores e instalaciones sanitarias previstos para uso de la tripulación;
- g) el término «prescrito» significa prescrito por la legislación nacional o por la autoridad competente;
- h) el término «aprobado» significa aprobado por la autoridad competente;
- i) la expresión «matriculado de nuevo» significa nueva matrícula obtenida a raíz de un cambio simultáneo en el pabellón y en la propiedad del barco.

### Artículo 3

1. Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio se obliga a mantener en vigor una legislación que garantice la aplicación de las disposiciones contenidas en las partes II, III y IV de este Convenio.

2. Dicha legislación deberá:

- a) exigir que las autoridades competentes pongan en conocimiento de todas las personas interesadas las disposiciones que se adopten;

## Pesca

- b) determinar las personas encargadas de garantizar su aplicación;
- c) prever la creación y el mantenimiento de un sistema de inspección adecuado para garantizar su cumplimiento efectivo;
- d) prescribir sanciones adecuadas para cualquier infracción;
- e) exigir a la autoridad competente que consulte periódicamente a las organizaciones de armadores de barcos pesqueros y a las de pescadores, si existieren, respecto a la elaboración de reglamentos y que colabore, en la medida de lo posible, con las partes interesadas en la aplicación de dichos reglamentos.

### II. PLANOS Y CONTROL DEL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACIÓN

#### *Artículo 4*

Antes de comenzar la construcción de un barco pesquero y antes de modificar esencialmente o reconstruir el alojamiento de la tripulación a bordo de un barco pesquero ya existente se deberá someter a la aprobación de la autoridad competente el plano detallado del alojamiento, junto con todas las informaciones pertinentes.

#### *Artículo 5*

1. La autoridad competente deberá inspeccionar todo barco pesquero para cerciorarse de que el alojamiento de la tripulación reúne todas las condiciones exigidas por la legislación en los siguientes casos:

- a) cuando un barco sea matriculado por primera vez o sea matriculado de nuevo;
- b) cuando el alojamiento de la tripulación haya sufrido alguna modificación esencial o haya sido reconstruido; o
- c) cuando una organización de pescadores reconocida y que represente a toda o parte de la tripulación, o cuando un número o porcentaje prescrito de miembros de la tripulación presenten ante la autoridad competente, en la forma prescrita y con la anticipación necesaria para evitar al barco cualquier retraso, una queja de que el alojamiento de la tripulación no se conforma a las disposiciones del Convenio.

2. La autoridad competente podrá realizar las visitas de inspección que considere oportunas.

### III. PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACIÓN

#### *Artículo 6*

1. La ubicación, los medios de acceso, la estructura y la disposición del alojamiento de la tripulación en relación con otras partes del barco pesquero deberán garantizar seguridad suficiente, protección contra la intemperie y el mar y aislamiento del calor, del frío, del ruido excesivo o de las emanaciones provenientes de otras partes del barco.

2. Las diferentes partes del alojamiento de la tripulación deberán, siempre que sea necesario, estar dotadas de salidas de socorro.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

3. Debe hacerse todo lo posible por evitar que haya aberturas directas que comuniquen los dormitorios con las bodegas de pescado o de harina de pescado, salas de máquinas y calderas, cocinas, caja de farolería, pañol de pinturas, pañol de máquinas, pañol de cubierta y cualquier otro pañol, tendaderos, cuartos comunes de baño o retretes. Las partes de los mamparos que separen estos lugares de los dormitorios y los mamparos exteriores de estos últimos deberán estar debidamente contruidos con acero, o con cualquier otro material aprobado, estanco al agua y al gas.
4. Los mamparos exteriores de los dormitorios y de los comedores estarán convenientemente aislados. Las cubiertas de protección de las máquinas y los mamparos de las cocinas o de otros locales que exhale calor estarán debidamente aislados, cuando el calor pueda resultar molesto en los compartimientos o pasadizos adyacentes. También se deben adoptar disposiciones para obtener protección contra los efectos del calor despedido por las tuberías de vapor y de agua caliente.
5. Los mamparos interiores deberán estar contruidos con un material aprobado, que no permita anidar parásitos.
6. Los dormitorios, comedores, salas de recreo y pasadizos situados en el espacio reservado al alojamiento de la tripulación deberán estar debidamente aislados para impedir toda condensación o calor excesivo.
7. Las tuberías maestras de vapor y de escape de los chigres y aparatos auxiliares similares no deberán, cuando sea técnicamente posible, pasar por el alojamiento de la tripulación, ni tampoco por los pasadizos que conduzcan a este alojamiento. Cuando dichas tuberías pasen por tales pasadizos, deberán estar debidamente aisladas y recubiertas.
8. Los paneles o vagras interiores deberán estar contruidos con un material cuya superficie pueda mantenerse limpia fácilmente. No deberá usarse tablazón con ranuras o huecos ni cualquier tipo de construcción que permita que aniden parásitos.
9. La autoridad competente decidirá en qué medida deben tomarse disposiciones en la construcción del alojamiento para prevenir incendios o para retrasar su propagación.
10. Los mamparos y techos de los dormitorios y comedores deberán poder mantenerse limpios fácilmente y, si se pintan, deberán usarse colores claros; se prohibirá el empleo de baños de cal.
11. La superficie de los mamparos interiores deberá renovarse o repararse siempre que sea necesario.
12. Los materiales y la construcción del piso de los locales destinados al alojamiento de la tripulación deberán ser aprobados, y la superficie de los pisos deberá poder limpiarse fácilmente y ser impermeable a la humedad.
13. Los puentes descubiertos situados encima del alojamiento de la tripulación estarán dotados de una capa aisladora de madera o de material análogo.
14. Cuando los pisos sean de una materia compuesta, se deberán redondear los ajustes con los mamparos para evitar la formación de grietas.
15. Se deberán proveer dispositivos suficientes para el desagüe.
16. Se adoptarán todas las medidas posibles a fin de evitar que las moscas y otros insectos penetren en el alojamiento de la tripulación.

## Pesca

### Artículo 7

1. Los dormitorios y los comedores estarán debidamente ventilados.
2. El sistema de ventilación deberá ser regulable para que permita mantener el aire en condiciones satisfactorias y para que garantice suficientemente su circulación en todas las condiciones atmosféricas y climáticas.
3. Los barcos pesqueros destinados regularmente a la navegación en los trópicos y otras regiones de condiciones climatológicas similares deberán disponer, en la medida en que lo exijan tales condiciones, de medios mecánicos de ventilación y de ventiladores eléctricos, pero podrá emplearse uno solo de esos medios en los lugares donde esto garantice una ventilación satisfactoria.
4. Los barcos de pesca destinados a la navegación fuera de tales regiones deberán disponer de medios mecánicos o eléctricos de ventilación. La autoridad competente podrá exceptuar de esta disposición a los barcos de pesca que naveguen regularmente en los mares fríos de los hemisferios septentrional o meridional.
5. La fuerza motriz necesaria para el funcionamiento de los sistemas de ventilación previstos en los párrafos 3 y 4 de este artículo deberá estar disponible, cuando sea factible, durante todo el tiempo en que la tripulación habite o trabaje a bordo y las circunstancias lo requieran.

### Artículo 8

1. Siempre que el clima lo exija, deberá preverse un sistema de calefacción adecuado para el alojamiento de la tripulación.
2. El sistema de calefacción deberá funcionar, cuando sea factible, durante todo el tiempo en que la tripulación habite o trabaje a bordo y las circunstancias lo requieran.
3. Se prohibirá todo sistema de calefacción a llama descubierta.
4. El sistema de calefacción deberá permitir que en el alojamiento de la tripulación se mantenga la temperatura a un nivel satisfactorio, dadas las condiciones normales de tiempo y de clima en que el barco probablemente se encuentre durante su servicio. La autoridad competente prescribirá las normas a que deba ajustarse la calefacción.
5. Los radiadores y demás aparatos de calefacción deberán estar colocados, y si es necesario protegidos y dotados de dispositivos de seguridad, en forma tal que se evite el riesgo de incendio o cualquier peligro o incomodidad para los ocupantes de los locales.

### Artículo 9

1. Todos los locales destinados a la tripulación deberán estar suficientemente alumbrados. La luz natural en los locales de habitación deberá permitir que una persona cuya vista sea normal pueda leer, en un día claro, un periódico corriente en cualquier parte del espacio disponible para circular. Cuando no fuese posible obtener luz natural suficiente, se deberá instalar un sistema de alumbrado artificial que ofrezca los mismos resultados.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

2. El alojamiento de la tripulación de todo barco deberá, en la medida de lo posible, disponer de luz eléctrica. Si no hubiere a bordo dos fuentes independientes que generen electricidad para el alumbrado, deberá preverse un sistema suplementario de alumbrado para los casos de urgencia, con lámparas u otros medios adecuados.

3. El alumbrado artificial estará situado de suerte que los ocupantes del local obtengan el mayor beneficio posible.

4. Además del alumbrado normal del local, deberá haber para cada litera un alumbrado individual que permita leer.

5. Además, deberá proveerse un alumbrado azulado permanente en los dormitorios durante la noche.

### Artículo 10

1. Los dormitorios deberán estar situados en el centro o en la popa del barco. La autoridad competente podrá autorizar, en casos particulares, la instalación de dormitorios en la proa del barco, pero nunca delante del mamparo de abordaje, si cualquier otro emplazamiento se considerase inconveniente o no práctico a causa del tipo de barco, de sus dimensiones o del servicio a que esté destinado.

2. Con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, la superficie por ocupante en cualquier dormitorio no será inferior a las cifras siguientes:

- a) en los barcos de 25 a menos de 50 toneladas  
0,5 metros cuadrados ..... (5,4 pies cuadrados)
- b) en los barcos de 50 a menos de 100 toneladas  
0,75 metros cuadrados ..... (8,1 pies cuadrados)
- c) en los barcos de 100 a menos de 250 toneladas  
0,9 metros cuadrados ..... (9,7 pies cuadrados)
- d) en los barcos de 250 toneladas o más  
1,0 metros cuadrados ..... (10,8 pies cuadrados)

3. Cuando la autoridad competente, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1, párrafo 4, decida utilizar como criterio para los fines de este Convenio la eslora, la superficie por ocupante en cualquier dormitorio, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no será inferior a las cifras siguientes:

- a) en los barcos de 13,7 a 19,8 metros (45 a 65 pies)  
0,5 metros cuadrados ..... (5,4 pies cuadrados)
- b) en los barcos de 19,8 a 26,8 metros (65 a 88 pies)  
0,75 metros cuadrados ..... (8,1 pies cuadrados)
- c) en los barcos de 26,8 a 35,1 metros (88 a 115 pies)  
0,9 metros cuadrados ..... (9,7 pies cuadrados)
- d) en los barcos de 35,1 metros y más (115 pies y más)  
1,0 metros cuadrados ..... (10,8 pies cuadrados)

4. La altura libre en los dormitorios de la tripulación no será inferior, en lo posible, a 1,90 metros (6 pies y 3 pulgadas).

5. Deberá haber un número suficiente de dormitorios para que cada servicio de la tripulación pueda disponer de uno o varios dormitorios separados. No

## Pesca

obstante, la autoridad competente podrá exceptuar de esta disposición a los barcos de poco tonelaje.

6. El número de personas autorizadas a ocupar cada dormitorio no excederá del siguiente máximo:

- a) oficiales: una persona por dormitorio, cuando sea posible, y en ningún caso más de dos;
- b) personal subalterno: dos o tres personas por dormitorio, cuando sea posible, pero en ningún caso el número de ocupantes será superior a:
  - i) cuatro personas en los barcos de 250 toneladas o más;
  - ii) seis personas en los barcos de menos de 250 toneladas.

7. Cuando la autoridad competente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1, párrafo 4, decida utilizar como criterio para los fines de este Convenio la eslora, el número de miembros del personal subalterno autorizados a ocupar cada dormitorio no excederá del siguiente máximo:

- a) cuatro personas en los barcos de 35,1 metros (115 pies) de eslora o más;
- b) seis personas en los barcos de menos de 35,1 metros (115 pies) de eslora.

8. En los casos particulares en que la aplicación de estas disposiciones resulte imposible o inadecuada por el tipo de barco, sus dimensiones o el servicio a que está destinado, la autoridad competente podrá permitir excepciones a las disposiciones de los párrafos 6 y 7 de este artículo.

9. El número máximo de personas que pueden alojarse en un dormitorio deberá estar indicado, en forma legible e indeleble, en un lugar fácilmente visible de la habitación.

10. Los miembros de la tripulación dispondrán de literas individuales.

11. Las literas no deberán estar colocadas una al lado de la otra, de suerte que para llegar a una de ellas haya que pasar por encima de la otra.

12. No deberán superponerse más de dos literas, y en caso de que éstas se hallen colocadas a lo largo de la banda del barco se prohibirá superponerlas si están situadas debajo de un ventanillo.

13. En caso de literas superpuestas, la litera inferior no deberá estar colocada a menos de 0,30 metros (12 pulgadas) del suelo; la litera superior deberá estar colocada aproximadamente a la mitad de la distancia entre el fondo de la litera inferior y la cara inferior de las vigas del techo.

14. Las dimensiones interiores mínimas de toda litera deberán ser, siempre que sea posible, de 1,90 por 0,68 metros (6 pies y 3 pulgadas por 2 pies y 3 pulgadas).

15. La armazón de toda litera y la barandilla de protección, si hubiere alguna, deberán ser de material aprobado, duro y liso, que no se corra fácilmente ni permita anidar parásitos.

16. Si se utilizan armazones tubulares para la construcción de las literas, los tubos deberán estar herméticamente cerrados y no tener ninguna perforación que pueda permitir el acceso de parásitos.

17. Toda litera deberá tener un somier elástico de material aprobado o un fondo elástico y un colchón de material aprobado. No deberá utilizarse paja u otro material que permita anidar parásitos para rellenar colchones.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

18. En el caso de literas superpuestas, se deberá colocar debajo de la litera superior un fondo de madera, lona u otro material apropiado que no deje pasar el polvo.

19. Todo dormitorio deberá estar construido y equipado de suerte que facilite la limpieza y proporcione comodidad razonable a sus ocupantes.

20. El mobiliario deberá incluir para cada ocupante un armario provisto de candado y de una barra con ganchos para colgar la ropa. La autoridad competente velará por que los armarios sean lo más espaciosos posible.

21. Todo dormitorio deberá estar provisto de una mesa o de un escritorio de modelo fijo, de corredera, o que permita bajar el tablero, y del número necesario de asientos cómodos.

22. El mobiliario deberá estar construido con material liso y duro que no se deforme, corroa ni permita que aniden parásitos.

23. Cada ocupante deberá disponer de un cajón o de un espacio equivalente cuya capacidad, cuando sea posible, no será inferior a 0,056 metros cúbicos (2 pies cúbicos).

24. Los ventanillos de los dormitorios deberán estar provistos de cortinas.

25. Todo dormitorio deberá estar provisto de un espejo, de pequeñas alacenas para artículos de aseo personal, de un estante para libros y de un número suficiente de ganchos para colgar la ropa.

26. Siempre que sea posible, las literas deberán estar distribuidas de suerte que las guardias estén separadas y que las personas que trabajen durante el día no compartan el mismo dormitorio con personas que hagan guardia nocturna.

### *Artículo 11*

1. En todos los barcos pesqueros con más de diez tripulantes se instalarán comedores separados de los dormitorios. Cuando sea posible, se hará lo mismo en los barcos cuya tripulación sea menos numerosa; pero si las condiciones no lo permiten, el comedor podrá combinarse con el dormitorio.

2. En los barcos dedicados a la pesca de altura y cuya tripulación sea de más de veinte personas, podrá instalarse un comedor separado para el capitán y los oficiales.

3. Las dimensiones y el equipo de los comedores deberán ser suficientes para el número probable de personas que los utilicen a un mismo tiempo.

4. Los comedores deberán disponer de mesas y asientos aprobados que sean suficientes para el número probable de personas que los utilicen a un mismo tiempo.

5. Los comedores deberán estar lo más cerca posible de la cocina.

6. Cuando las despensas no sean directamente accesibles desde los comedores, se deberán proveer armarios de capacidad suficiente para guardar los utensilios de mesa y una instalación adecuada para su lavado.

7. La superficie de las mesas y de los asientos deberá ser de un material sin grietas, resistente a la humedad y fácil de limpiar.

8. Siempre que sea posible, los comedores se diseñarán, amueblarán y dispondrán de suerte que puedan servir de salas de recreo.

### *Artículo 12*

1. Todos los barcos pesqueros deberán tener un número suficiente de instalaciones sanitarias con lavabos y bañeras o duchas, o con unos y otras.

2. Todos los miembros de la tripulación que no ocupen dormitorios con instalaciones privadas deberán disponer, en la medida en que sea posible, de instalaciones sanitarias para los tripulantes de cada servicio en la siguiente proporción:

- a) una bañera o una ducha, o ambas, por cada ocho personas o menos;
- b) un retrete por cada ocho personas o menos;
- c) un lavabo por cada seis personas o menos.

Sin embargo, cuando el número de personas de un servicio exceda en menos de la mitad de su múltiplo exacto, se podrá hacer caso omiso del excedente a los efectos del presente párrafo.

3. En todas las instalaciones comunes para el aseo personal se deberá disponer de agua dulce, caliente y fría, o, a falta de agua caliente, de medios para calentarla. La autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos pesqueros y con las de pescadores, si existieren, podrá fijar la cantidad mínima de agua dulce que deberá ser proporcionada por hombre y por día.

4. Los lavabos y las bañeras deberán tener dimensiones suficientes y ser de material aprobado y de superficie lisa que no se descascare, agriete ni corroa.

5. Todos los locales de los retretes deberán estar ventilados por medio de una comunicación directa con el aire libre que sea independiente de cualquier otra parte del alojamiento.

6. El equipo sanitario que se instale en los retretes deberá ser de un modelo aprobado y estar provisto de fuerte corriente de agua disponible en cualquier momento y accionable independientemente.

7. Los tubos de descenso y de evacuación deberán tener dimensiones adecuadas y estar contruidos de suerte que reduzcan al mínimo el riesgo de obstrucción y faciliten la limpieza. No deberán atravesar los depósitos de agua dulce o potable ni pasar, siempre que sea posible, por los techos de los comedores o de los dormitorios.

8. Las instalaciones sanitarias destinadas al uso de más de una persona deberán reunir los requisitos siguientes:

- a) los pisos serán de material duradero aprobado, de fácil limpieza e impermeables a la humedad y estarán provistos de un sistema eficaz de desagüe;
- b) los mamparos serán de acero o de cualquier otro material aprobado y serán estancos hasta una altura de por lo menos 0,23 metros (9 pulgadas) a partir del puente;
- c) los locales estarán debidamente alumbrados, calentados y ventilados;
- d) los retretes estarán ubicados en un lugar fácilmente accesible desde los dormitorios y desde las instalaciones dedicadas al aseo personal, pero separados de ellos, y no tendrán comunicación directa con los dormitorios ni con ningún pasadizo que constituya solamente un acceso entre los dormitorios y los retretes. Sin embargo, esta última disposición no se aplicará a los retretes ubicados entre dos dormitorios cuyo número total de ocupantes no exceda de cuatro;

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

e) cuando haya varios retretes instalados en un mismo local deberán estar separados por medio de tabiques que garanticen su aislamiento.

9. Todos los barcos pesqueros deberán estar provistos de medios para lavar y secar la ropa en proporción con el número de miembros de la tripulación y la duración normal del viaje.

10. Las instalaciones para el lavado de ropa incluirán lavaderos adecuados y con desagüe que podrán ser instalados en los locales destinados al aseo personal, si no es posible instalar lavanderías independientes. Los lavaderos deberán tener un suministro adecuado de agua dulce, caliente y fría. A falta de agua caliente se proporcionarán medios para calentarla.

11. Los tenderos deberán estar instalados en un local separado de los dormitorios, comedores y retretes, que esté suficientemente ventilado, calentado y provisto de cuerdas u otros medios para tender la ropa.

### *Artículo 13*

1. Cuando sea posible, deberá disponerse de una cabina especial, aislada, para todo miembro de la tripulación herido o enfermo. A bordo de los barcos de más de 500 toneladas deberá instalarse una enfermería. Cuando la autoridad competente de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1, párrafo 4, decida utilizar como criterio para los fines de este Convenio la eslora, deberá instalarse una enfermería en los barcos de más de 45,7 metros (150 pies) de eslora.

2. Todo barco que no lleve un médico a bordo deberá estar provisto de un botiquín de modelo aprobado y con instrucciones fácilmente comprensibles. La autoridad competente tomará en consideración a este respecto la Recomendación sobre los botiquines a bordo de los buques, 1958, y la Recomendación sobre consultas médicas en alta mar, 1958.

### *Artículo 14*

Se deberán instalar armarios en número suficiente y debidamente aireados, para colgar los trajes de hule fuera de los dormitorios, pero en sitios fácilmente accesibles desde éstos.

### *Artículo 15*

El alojamiento de la tripulación deberá mantenerse en condiciones adecuadas de limpieza y de habitabilidad, y no se deberá almacenar en él ningún material o mercancía que no sea propiedad personal de sus ocupantes.

### *Artículo 16*

1. Todo barco pesquero deberá estar provisto de instalaciones adecuadas para preparar las comidas, situadas siempre que sea posible en una cocina separada.

2. La cocina deberá ser de dimensiones adecuadas y estar debidamente iluminada y ventilada.

3. La cocina deberá estar dotada de utensilios adecuados, del número necesario de armarios y anaqueles, y de escurrer platos de material inoxidable con

## Pesca

un desagüe satisfactorio. El suministro de agua potable a las cocinas deberá efectuarse por medio de tuberías. Cuando el suministro se hace a presión el sistema contendrá protección contra el reflujo. En los casos en que no se suministre agua caliente a la cocina se instalará un aparato para calentarla.

4. La cocina deberá estar provista de una instalación para preparar en cualquier momento bebidas calientes para la tripulación.

5. Se dispondrá la instalación de una despensa de volumen adecuado que pueda ser ventilada y mantenida seca y fresca para evitar que se deterioren los alimentos. En caso necesario, se instalarán refrigeradores u otros medios de almacenamiento de baja temperatura.

6. Cuando se utilice gas butano o propano para fines culinarios en la cocina, los recipientes de gas se depositarán en la cubierta.

### IV. APLICACIÓN A LOS BARCOS PESQUEROS EXISTENTES

#### *Artículo 17*

1. A reserva de las disposiciones de los párrafos 2, 3 y 4 de este artículo, el presente Convenio se aplicará a los barcos pesqueros cuya quilla haya sido colocada con posterioridad a la entrada en vigor del Convenio en el territorio donde esté matriculado el barco.

2. Si un barco completamente terminado en la fecha en que entre en vigor el presente Convenio en el territorio de su matrícula no alcanza el nivel de las normas establecidas en la parte III de este Convenio, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos pesqueros y con las de pescadores, si existieren, podrá exigir, en los siguientes casos, que se introduzcan las modificaciones que estime posibles, a fin de que el barco cumpla con las disposiciones del Convenio, habida cuenta de los problemas prácticos inherentes:

- a) cuando el barco sea matriculado de nuevo;
- b) cuando se hagan modificaciones o reparaciones importantes en el barco, como resultado de planes preestablecidos y no como resultado de un accidente o de un caso de emergencia.

3. En el caso de un barco en construcción o transformación en la fecha en que entre en vigor este Convenio en el territorio de su matrícula, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos pesqueros y con las de pescadores, si existieren, podrá exigir que se introduzcan las modificaciones que estime posibles, a fin de que el barco cumpla con las disposiciones de este Convenio habida cuenta de los problemas prácticos implícitos. Estas modificaciones constituirán la aplicación definitiva de los términos del Convenio, a menos que el barco sea matriculado de nuevo.

4. Cuando un barco pesquero sea matriculado de nuevo en un territorio después de la entrada en vigor de este Convenio en dicho territorio, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos pesqueros y con las de pescadores, si existieren, podrá exigir la introducción de las modificaciones que estime posibles, a fin de que el barco cumpla con las disposiciones de este Convenio habida cuenta de los problemas prácticos implícitos. Estas modificaciones constituirán la aplicación definitiva de los términos del Convenio,

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

a menos que el barco sea matriculado de nuevo. Este párrafo no se aplica a los barcos a que se refieren los párrafos 2 y 3 de este artículo ni a aquellos a los cuales era aplicable este Convenio durante su construcción.

### V. DISPOSICIONES FINALES

#### *Artículo 18*

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio menoscabará en modo alguno las leyes, sentencias, costumbres o acuerdos celebrados entre armadores de barcos pesqueros y pescadores que garanticen condiciones más favorables que las prescritas en este Convenio.

\* \* \*

#### *Artículo 20*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

#### *Artículo 21*

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

\* \* \*

## **Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (núm. 126)**

\* \* \*

### **I. CAMPO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES**

1. 1) A los efectos de la presente Recomendación, la expresión «barco pesquero» comprende todos los barcos y buques de cualquier naturaleza que sean, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la pesca marítima en aguas saladas, con excepción de los barcos y buques dedicados a la caza de la ballena o a operaciones similares y de los barcos dedicados a la investigación o a la protección de las pesquerías.

2) La presente Recomendación se aplica a toda formación profesional para el trabajo a bordo de los barcos pesqueros.

3) La presente Recomendación no se aplica a las personas que se dedican a la pesca deportiva o de recreo.

2. A los efectos de la presente Recomendación, los siguientes términos tienen el significado que se indica a continuación:

- a) «capitán o patrón»: toda persona encargada del mando de un barco de pesca;
- b) «segundo de a bordo»: toda persona encargada del mando subalterno de un barco de pesca, que en un momento dado tenga que encargarse de la navegación del barco, con excepción de los prácticos;
- c) «maquinista»: toda persona que dirija de manera permanente la propulsión mecánica de un barco de pesca, así como cualquier otra persona que pueda ser llamada en cualquier momento a manejar o a ocuparse de la conservación de las máquinas e instalaciones mecánicas del barco; y
- d) «pescador calificado»: todo miembro experimentado de la tripulación de un barco de pesca que tome parte a bordo en las maniobras del barco, prepare el material para la pesca, tome parte en la pesca, la cargue a bordo y la prepare, conserve y repare las redes y otros materiales o aparejos de pesca.

### **II. PLANIFICACIÓN Y ADMINISTRACIÓN NACIONALES**

#### *Planificación y coordinación*

3. Al establecer la política nacional de educación y formación profesionales, las autoridades competentes, en los países donde exista o se intente establecer una industria pesquera, deberían vigilar que se imparta formación profesional adecuada a los pescadores dentro del sistema general de los servicios de formación.

4. Si las circunstancias nacionales no permiten desarrollar medios de formación de pescadores a todos los niveles de competencia requeridos, debería considerarse la posibilidad de colaborar con otros países y con organizaciones internacionales a fin de establecer programas de formación común para las calificaciones y profesiones que no puedan ser comprendidas en los programas nacionales.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

5. 1) Las actividades de todas las instituciones públicas y privadas que en cada país se dediquen a la formación de pescadores deberían ser coordinadas y desarrolladas sobre la base de un programa nacional.

2) Este programa debería elaborarse por las autoridades competentes con la cooperación de las organizaciones de armadores de barcos de pesca y de las de pescadores, de las instituciones docentes y de investigación de la industria pesquera y de otros organismos o personas con amplios conocimientos sobre formación profesional de pescadores. En los países en vías de desarrollo en los que se establezcan institutos de estudios o de investigación ictiológica con la cooperación de otros países o de organizaciones internacionales, tales institutos deberían desempeñar un papel primordial en la elaboración del programa nacional.

3) Para facilitar la planificación, desarrollo, coordinación y administración de los programas de formación de pescadores, deberían establecerse, siempre que sea posible a nivel nacional, organismos mixtos asesores sobre política de formación y administración, y, cuando fuere apropiado, también a nivel regional o local.

6. Las autoridades competentes deberían asegurar que las diversas instituciones y organismos responsables de la difusión de información relativa a las posibilidades de formación y de empleo, tales como las escuelas primarias y secundarias, los servicios de asesoramiento y orientación profesional y empleo, los servicios públicos de empleo, las instituciones de formación profesional y técnica y las organizaciones de armadores de barcos de pesca y las de pescadores, dispongan de una información completa sobre los programas públicos o privados de formación de pescadores y sobre las condiciones de ingreso en la industria pesquera.

7. Las autoridades competentes deberían velar por que los programas de formación profesional de pescadores estén plenamente coordinados con cualesquiera otros programas y actividades, públicos o privados, que se relacionen con la industria pesquera. En particular, deberían asegurar:

- a) que las instituciones de investigación de la industria pesquera pongan sin demora toda información sobre sus últimos descubrimientos a disposición de los centros de formación y otros organismos interesados, y a través de éstos a disposición de los pescadores. Siempre que fuere posible, las instituciones de investigación deberían contribuir a mejorar la formación de los pescadores, y los centros de formación de pescadores deberían a su vez, si fuere oportuno, ayudar a estas instituciones en sus labores;
- b) que se tomen medidas, mediante una enseñanza general, anterior o simultánea con la formación profesional, para elevar el nivel general de educación en las colectividades de pescadores, promover el que éstos encuentren mayor satisfacción en su trabajo, y para facilitar la asimilación de la formación técnica y profesional;
- c) que se tomen las medidas pertinentes, con la cooperación de las organizaciones de armadores de barcos de pesca y de las de pescadores, a fin de que, en igualdad de circunstancias, se dé preferencia en las oficinas de empleo a las personas que hayan terminado un curso de formación público o privado;
- d) que se tomen las debidas disposiciones, con la cooperación de las organizaciones de armadores de barcos de pesca y de las de pescadores, particularmente en los países en vías de desarrollo, para que quienes hayan terminado

## Pesca

- cursos públicos o privados ingresen como trabajadores en barcos de pesca o para que, individualmente o mediante la creación de cooperativas para la adquisición y explotación conjunta de barcos de pesca u otros medios adecuados, adquieran y exploten barcos debidamente equipados; y
- e) que el número de pescadores que terminen su formación corresponda a la importancia de la flota y al equipo de pesca disponible o previsto en el país.

### *Financiamiento*

8. 1) Los programas de formación de pescadores deberían organizarse sistemáticamente y su financiamiento debería establecerse sobre una base regular y adecuada que tenga en cuenta el desarrollo y las necesidades presentes y futuras de la industria pesquera.

2) Cuando sea necesario, el Estado debería contribuir financieramente a los programas de formación establecidos por las autoridades locales o por organismos privados. Esas contribuciones podrían efectuarse en forma de subvenciones generales, concesiones de terreno y edificios o proporcionando material de demostración (como barcos, motores, equipos náuticos e instrumentos de pesca), facilitando instructores gratuitamente o pagando las matrículas de los alumnos que siguen los cursos de formación.

3) La instrucción en los centros públicos de formación de pescadores debería ser gratuita. Además, debería facilitarse la formación de adultos y jóvenes que carecen de medios mediante una ayuda financiera y económica análoga a la prevista en los apartados 3) y 5) del párrafo 7 de la Recomendación sobre la formación profesional, 1962.

### *Normas de formación*

9. 1) Las autoridades competentes, con la cooperación de los organismos mixtos mencionados en el apartado 3) del párrafo 5 de esta Recomendación, deberían definir y establecer las normas generales de formación de pescadores aplicables en todo el territorio del país. Estas normas deberían estar en armonía con los requisitos nacionales para obtener los diversos certificados de competencia de los pescadores, y deberían estipular:

- a) la edad mínima de admisión a los cursos de formación de pescadores;
- b) la naturaleza de los exámenes médicos (incluidas radiografías del tórax, pruebas acústicas y optométricas) exigidos de las personas que ingresan en los centros de formación; los exámenes, particularmente los de la vista y del oído, pueden ser diferentes según se refieran a cursos relativos a trabajos sobre cubierta o a los relacionados con las máquinas;
- c) el nivel de instrucción general necesario para poder ser admitido en los regímenes de formación de pescadores;
- d) las materias que sobre pesca, navegación, seguridad, mecánica, conservación y otras deberían figurar en el programa de formación;
- e) la extensión de conocimientos que en la formación práctica deban recibir los alumnos, con inclusión del tiempo de permanencia en los talleres mecánicos y en el mar;

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- f) la duración de los cursos de formación para las diversas actividades de pesca y los diferentes niveles de competencia;
- g) la naturaleza de los exámenes al terminar los cursos de formación; y
- h) la experiencia y calificaciones del personal docente de las instituciones de formación.

2) Cuando no sea posible establecer normas aplicables en todo el país, las autoridades competentes, en cooperación con los organismos mixtos mencionados en el apartado 3) del párrafo 5 de esta Recomendación, deberían preparar un conjunto de disposiciones que se presentarán como recomendaciones que sirvan de guía a fin de establecer reglas tan uniformes como sea posible para todo el país.

### III. PROGRAMAS DE FORMACIÓN

10. Los programas de formación de pescadores deberían basarse en un análisis sistemático de los trabajos que requiere la pesca, y deberían ser establecidos con la cooperación de los organismos mixtos mencionados en el apartado 3) del párrafo 5 de esta Recomendación. Deberían ser revisados periódicamente y puestos al día de acuerdo con los adelantos técnicos, y, en función del empleo que el estudiante vaya a ocupar a bordo, deberían incluir cursos sobre:

- a) técnicas sobre pesca, incluyendo cuando sea pertinente utilización y cuidado del equipo electrónico para la detección de peces, así como la manipulación, conservación y reparación del equipo de pesca;
- b) navegación, marinería, maniobras del barco, en forma adecuada tanto a la zona marítima respectiva como al tipo de pesca objeto del curso profesional de que se trate. Los cursos deberían también incluir un buen conocimiento de las Regulaciones internacionales para la prevención de abordajes marítimos;
- c) almacenamiento, limpieza y preparación del pescado a bordo;
- d) conservación del barco y otros asuntos conexos;
- e) manejo, conservación y reparación de máquinas de vapor o de combustión interna (gasolina o Diesel) y otro equipo que los alumnos puedan ser llamados a utilizar;
- f) manejo y cuidado de las instalaciones de radio y de radar que los alumnos puedan ser llamados a utilizar;
- g) seguridad en el mar y seguridad en el manejo del equipo de pesca, incluidas cuestiones tales como la estabilidad, efectos de la congelación, lucha contra incendios, conservación de la impermeabilidad, seguridad personal, protección de aparatos y maquinaria, medidas de seguridad en el aparejo, seguridad en la sala de máquinas, maniobra de los botes salvavidas, utilización de las balsas neumáticas salvavidas, primeros auxilios, asistencia médica y otras materias conexas;
- h) temas de carácter teórico relacionados con la pesca, incluidas la biología marina y la oceanografía, cuyo estudio permitirá a los alumnos adquirir una amplia base para nuevos conocimientos y para proseguir su formación con fines de promoción, o pasar a trabajar en otras actividades pesqueras o en otro tipo de pesca;

## Pesca

- i) temas de educación general, que también podrían ser incluidos en forma más limitada en los cursos de corta duración;
- j) utilización, conservación y reparación de los sistemas de refrigeración, del equipo contra incendios, de las maquinillas de cubierta y auxiliares para la pesca y de otro equipo mecánico de los barcos de pesca;
- k) principios generales sobre instalaciones de fuerza eléctrica a bordo de los barcos y conservación y reparación de la maquinaria eléctrica y del equipo de los barcos de pesca;
- l) higiene y educación física, especialmente natación, cuando las instalaciones del centro de formación lo permitan;
- m) cursos de especialización sobre servicio en cubierta, servicio en máquinas y otras materias, que se dictarán después de un período preliminar de instrucción general relativa a la pesca.

11. 1) Siempre que sea adecuado y posible, deberían establecerse normas nacionales sobre certificados de competencia o diplomas que califiquen a una persona para que pueda actuar como capitán o patrón (diversos grados), segundo de a bordo (diversos grados), maquinista (diversos grados), técnico de pesca (diversos grados), contramaestre, pescador calificado (diversos grados), cocinero u otra categoría de personal de cubierta o de la sala de máquinas.

2) Los programas de formación deberían ser estructurados principalmente para preparar a los alumnos para que puedan obtener un certificado y estar directamente relacionados con las normas nacionales sobre certificados. Los programas deberían tener en cuenta la edad mínima y la experiencia profesional mínima que las autoridades competentes exigen respecto a los diversos grados de certificados de competencia.

3) En los casos en que no existan exámenes en el plano nacional o para una función determinada, los cursos de formación deberían de todas maneras preparar a los alumnos para actividades determinadas, como las que se han indicado anteriormente. Todos los alumnos que terminen con éxito dichos cursos de formación deberían recibir el diploma correspondiente.

12. 1) Deberían establecerse programas que capaciten a los pescadores para las funciones de patrón y de maquinista en todos los tipos de barco utilizados en la flota pesquera del país interesado, incluidos los barcos de mayor tonelaje que se dediquen a la pesca de altura.

2) Cuando sea apropiado a la clase de buques utilizados, se deberían establecer cursos superiores de pesca y navegación que estén al mismo nivel que los programas de formación de oficiales de la marina mercante, y que ofrezcan a la vez formación en materias propias de la industria pesquera.

13. La duración de los diversos cursos de formación debería ser suficiente para que los interesados puedan asimilar la instrucción recibida, y debería ser determinada en función de factores tales como:

- a) el nivel de formación necesario respecto de la ocupación para la cual se haya establecido el curso;
- b) el nivel general de educación y la edad que se exijan para ingresar en el curso;

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- c) la experiencia práctica que tengan los estudiantes; y
- d) la necesidad que tenga el país de pescadores debidamente formados, observando, no obstante, un nivel de formación adecuado.

14. 1) El personal docente debería estar compuesto por personas que posean instrucción general amplia, conocimientos teóricos técnicos y experiencia satisfactoria en las actividades prácticas de la pesca.

2) Si no fuere posible contratar personal docente con las citadas calificaciones, debería contratarse a personas que tengan experiencia práctica en pesca y certificados de competencia adecuados.

3) Si no fuere posible contratar a tiempo completo personal docente con experiencia práctica en materia de pesca, debería contratarse a tiempo parcial personal con experiencia satisfactoria a este respecto.

4) Todo el personal docente debería tener aptitudes para la enseñanza y debería recibir formación pedagógica de las autoridades docentes competentes.

### *Formación preprofesional*

15. En la medida en que lo permitan las condiciones generales del país y teniendo en cuenta las disposiciones del Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959, se debería proporcionar a los niños en edad escolar de las poblaciones de pescadores una formación preprofesional que incluya nociones prácticas sobre marinería elemental, técnicas fundamentales de pesca comercial y principios de navegación.

### *Cursos de corta duración para pescadores en actividad*

16. Deberían organizarse cursos de formación para los pescadores en actividad, a fin de que éstos puedan completar sus conocimientos y aptitudes teóricos y prácticos, mantenerse al corriente de las técnicas modernas sobre pesca y navegación y adquirir las calificaciones necesarias para poder ascender en su empleo.

17. 1) Los cursos de formación para pescadores que trabajan deberían establecerse expresamente para los fines siguientes:

- a) completar los cursos básicos de larga duración mediante una formación superior especializada con fines de promoción;
- b) familiarizar a los estudiantes con las técnicas de la industria pesquera recién introducidas en la región, en la manipulación, conservación y reparación de los nuevos tipos de máquinas e instrumentos de pesca, e instruirlos en la construcción de estos últimos cuando sea pertinente;
- c) proporcionar formación en todos los niveles a los pescadores que no hayan podido participar en un curso básico de larga duración;
- d) proporcionar una formación acelerada en los países en vías de desarrollo.

2) Los cursos deberían ser de corta duración y considerarse como complementarios y no como substitutivos de los cursos básicos de formación a largo plazo.

18. Los cursos que pueden tomar la forma de cursos ambulantes en que los instructores y el equipo de demostración son enviados a centros pesqueros deberían realizarse en particular mediante:

## Pesca

- a) cursos nocturnos;
- b) cursos de temporada durante los meses de mal tiempo o cuando escasea la pesca; o
- c) cursos diurnos para los cuales los pescadores abandonan temporalmente su trabajo durante cortos períodos.

19. 1) Deberían adoptarse todas las medidas necesarias para que los pescadores que trabajan asistan a cursos de corta duración en tierra.

2) Los pescadores que trabajan deberían recibir una compensación financiera adecuada por los períodos en que asisten a cursos cortos de formación.

20. Cuando los cursos a largo plazo y los cursos de corta duración para pescadores que trabajan no respondan a las necesidades de formación, especialmente en zonas aisladas, se debería completarlos por medio de:

- a) cursos y programas especiales transmitidos por radio y televisión que den información sobre cuestiones de pesca;
- b) cursos por correspondencia especialmente adaptados a las necesidades de los pescadores que trabajan y preparados para grupos de estudio completados con conferencias o asistencia ocasional a escuelas de formación;
- c) visitas periódicas de investigadores e instructores a las poblaciones de pescadores.

### IV. MÉTODOS DE FORMACIÓN

21. Los métodos de formación adoptados para los programas de formación de pescadores deberían ser lo más eficaces posible teniendo en cuenta la naturaleza de los cursos, la experiencia de los alumnos, la instrucción general y la edad, así como el equipo de demostración y el apoyo financiero disponible.

22. La formación práctica en que participan los estudiantes debería constituir una parte importante de todos los programas de formación sobre pesca.

23. 1) Todas las instituciones que tengan programas de formación para personas que ingresan en la industria pesquera deberían utilizar barcos escuela para la instrucción en técnica de pesca, navegación y marinería, utilización de máquinas y otras actividades. Estos barcos deberían efectuar operaciones reales de pesca.

2) Los barcos escuela deberían estar, siempre que fuese posible, a disposición de las escuelas técnicas que proporcionen formación superior.

24. 1) En los cursos de formación debería utilizarse material de demostración, como motores, equipo de pesca, modelos de barcos de pesca, equipos de taller e instrumentos náuticos auxiliares.

2) El material de demostración debería ser preparado en colaboración con las instituciones de investigación de la industria pesquera y debería incluir, siempre que fuere posible, los más recientes equipos e instrumentos auxiliares de pesca y navegación.

3) Este material de demostración debería ser seleccionado en relación con la instalación, botes y máquinas que el estudiante pueda ser llamado a utilizar.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

4) Las películas y otros medios auxiliares audiovisuales, aunque pueden ser útiles en algunos casos, no deberían reemplazar al material de demostración en cuya utilización los estudiantes participan activamente.

5) Deberían organizarse visitas de los alumnos a los barcos de pesca equipados con instalaciones modernas o especiales, a las instituciones de investigación de la industria pesquera o a los centros de pesca distantes de la zona en que esté ubicada la escuela.

25. La formación práctica podrá también facilitarse mediante períodos de pesca en el mar a bordo de buques pesqueros comerciales.

26. La formación teórica y la enseñanza general que se den como parte de la formación profesional deberían estar directamente relacionadas con los conocimientos y calificaciones exigidos de los pescadores y, siempre que fuere posible, constituir parte integrante de la formación práctica impartida.

### V. COOPERACIÓN INTERNACIONAL

27. 1) Todos los países deberían cooperar para promover la formación profesional de los pescadores, especialmente en aquellos que están en vías de desarrollo.

2) Dentro del marco de esta cooperación cuando sea del caso se podría, por ejemplo:

- a) con la ayuda de organizaciones internacionales o de otros países, obtener y preparar personal docente para establecer y mejorar los servicios de formación pesquera;
- b) establecer con otros países centros comunes de formación o instituciones comunes de investigación de la industria pesquera;
- c) proporcionar medios de formación a estudiantes o a instructores estudiantes extranjeros, seleccionados a este efecto, y enviarlos a centros de formación en el extranjero;
- d) organizar intercambios internacionales de personal y celebrar seminarios y reuniones de grupos de trabajo internacionales;
- e) proporcionar instructores para las escuelas de formación pesquera de otros países.

## TRABAJO PORTUARIO

### Convenio sobre el trabajo portuario, 1973 (núm. 137)<sup>1</sup>

\* \* \*

#### *Artículo 1*

1. El Convenio se aplicará a las personas que se dedican al trabajo portuario de manera regular y que obtienen de ese trabajo la mayor parte de sus ingresos anuales.

2. A los efectos del presente Convenio, las expresiones «trabajadores portuarios» y «trabajo portuario» designan a las personas y a las actividades que la legislación o la práctica nacionales definen como tales. Se deberá consultar a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores en cuanto a tales definiciones o recabar su concurso en alguna otra forma para la elaboración o revisión de las mismas; se tendrán asimismo en cuenta los nuevos métodos de manipulación de cargas y sus efectos sobre las diversas tareas de los trabajadores portuarios.

#### *Artículo 2*

1. La política nacional deberá estimular a todas las partes interesadas a que, en la medida de lo posible, se asegure el empleo permanente o regular de los trabajadores portuarios.

2. En cualquier caso, deberán asegurarse a los trabajadores portuarios períodos mínimos de empleo o ingresos mínimos, cuya amplitud e índole dependerán de la situación económica y social del país y del puerto de que se trate.

#### *Artículo 3*

1. Deberán establecerse y llevarse registros para todas las categorías de trabajadores portuarios, en la forma que determinen la legislación o práctica nacionales.

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 24 de julio de 1975.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

2. Los trabajadores portuarios registrados deberán tener la prioridad para el trabajo portuario.

3. Los trabajadores portuarios registrados deberán manifestar que están disponibles para el trabajo en la forma que determinen la legislación o práctica nacionales.

### *Artículo 4*

1. El número de trabajadores inscritos en los registros deberá ser revisado periódicamente a fin de mantenerlo a un nivel que responda a las necesidades del puerto.

2. Cuando sea inevitable reducir el contingente total de trabajadores registrados, se deberán adoptar las medidas necesarias para impedir o atenuar los efectos perjudiciales de tal reducción sobre los trabajadores portuarios.

### *Artículo 5*

A fin de que la introducción de nuevos métodos de manipulación de cargas se traduzca en los máximos beneficios sociales, la política nacional deberá fomentar la colaboración entre los empleadores o sus organizaciones y las organizaciones de trabajadores, para aumentar el rendimiento del trabajo portuario con la participación, cuando proceda, de las autoridades competentes.

### *Artículo 6*

Los Miembros deberán asegurarse de que los trabajadores portuarios están cubiertos por disposiciones adecuadas en materia de seguridad, higiene, bienestar y formación profesional.

### *Artículo 7*

Las disposiciones de este Convenio deberán ser aplicadas por la legislación nacional salvo en la medida en que se apliquen por contratos colectivos, laudos arbitrales o por cualquier otro medio que esté conforme con la práctica nacional.

\* \* \*

### *Artículo 9*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

## Trabajo portuario

### Artículo 10

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

\* \* \*

### Recomendación sobre el trabajo portuario, 1973 (núm. 145)

\* \* \*

#### I. CAMPO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

1. Salvo lo dispuesto en el párrafo 36, la presente Recomendación se aplica a las personas que se dedican al trabajo portuario de manera regular y que obtienen de ese trabajo la mayor parte de sus ingresos anuales.

2. A los efectos de la presente Recomendación, las expresiones «trabajador portuario» y «trabajo portuario» designan a las personas y a las actividades que la legislación o la práctica nacionales definen como tales. Se debería consultar a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores en cuanto a tales definiciones o recabar su concurso en alguna otra forma para la elaboración o revisión de las mismas; se deberían tener asimismo en cuenta los nuevos métodos de manipulación de cargas y sus efectos sobre las diversas tareas de los trabajadores portuarios.

#### II. REPERCUSIONES DE LOS CAMBIOS EN LOS MÉTODOS DE MANIPULACIÓN DE LA CARGA

3. En cada país, y eventualmente en cada puerto, deberían evaluarse en forma regular y sistemática las posibles repercusiones de los cambios en los métodos de manipulación de cargas, y concretamente en las oportunidades de empleo y en las condiciones de trabajo de los trabajadores portuarios, así como en la estructura del empleo en los puertos; asimismo, deberían revisarse sistemáticamente las medidas resultantes de tal evaluación por organismos en que participen representantes de las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas y, si fuese apropiado, de las autoridades competentes.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

4. La introducción de nuevos métodos de manipulación de cargas y las medidas consiguientes deberían coordinarse con los programas y políticas nacionales y regionales de desarrollo de la mano de obra.

5. Con los fines indicados en los párrafos 3 y 4, debería compilarse de forma continua toda la información pertinente, y en particular:

- a) estadísticas relativas al tránsito de la carga por los puertos, con indicación de los métodos de manipulación utilizados;
- b) gráficos que muestren la procedencia y el destino de las principales corrientes de transporte de mercancías, así como los puntos de reunión y dispersión de la carga de los contenedores y otras unidades de carga;
- c) evaluación de las futuras tendencias, si es posible presentadas en forma análoga;
- d) previsiones acerca de la mano de obra necesaria en los puertos para manipular la carga, habida cuenta de la evolución futura en los métodos de manipulación de cargas y de la procedencia y el destino de las principales corrientes de transporte de mercancías.

6. En la medida de lo posible, cada país debería adoptar los cambios en los métodos de manipulación de cargas más convenientes para su economía, habida cuenta, en particular, de la disponibilidad relativa de capitales — especialmente de divisas —, de mano de obra y de medios de transporte interno.

### III. REGULARIZACIÓN DEL EMPLEO Y DE LOS INGRESOS

#### A. Empleo permanente o regular

7. En lo posible, se debería asegurar a los trabajadores portuarios un empleo permanente o regular.

#### B. Garantías de empleo o de ingresos

8. 1) En los casos en que no sea posible el empleo permanente o regular, deberían proporcionarse garantías de empleo o de ingresos, o ambas cosas a la vez; la índole y la amplitud de tales garantías dependerán de la situación económica y social del país o del puerto de que se trate.

2) Entre tales garantías podrían incluirse una o varias de las siguientes:

- a) empleo durante un número convenido de horas o turnos por año, por mes o por semana o, en su lugar, el pago correspondiente;
- b) asignación monetaria cuando los trabajadores portuarios estén presentes en los llamamientos o se hallen disponibles en alguna otra forma para el trabajo, sin conseguirlo, mediante un sistema que no requiera la contribución financiera de los trabajadores;
- c) prestaciones de desempleo cuando no haya trabajo.

9. Todos los interesados deberían adoptar medidas positivas para evitar o restringir al mínimo, en la medida de lo posible, cualquier reducción de la fuerza de trabajo, sin perjuicio del desarrollo eficaz de las operaciones portuarias.

## Trabajo portuario

10. Deberían tomarse las disposiciones adecuadas para dar protección financiera a los trabajadores portuarios en caso de reducción inevitable de la fuerza de trabajo, por medios tales como:

- a) un seguro de desempleo u otras formas de seguridad social;
- b) una asignación por terminación de la relación de trabajo u otros tipos de prestación por este motivo, a cargo de los empleadores;
- c) una combinación de prestaciones según prevea la legislación nacional o los contratos colectivos.

### *C. Registro*

11. Deberían establecerse y llevarse registros para todas las categorías de trabajadores portuarios en la forma que determine la legislación o práctica nacionales con el fin de:

- a) evitar la utilización de mano de obra adicional cuando el trabajo existente no baste para proporcionar medios adecuados de vida a los trabajadores portuarios;
- b) poner en práctica planes de regularización del empleo o estabilización de los ingresos y sistemas de distribución de la mano de obra en los puertos.

12. El número de categorías especializadas debería ser reducido y deberían modificarse sus atribuciones a medida que vaya cambiando la naturaleza del trabajo y que un número más elevado de trabajadores se capaciten para efectuar una mayor variedad de tareas.

13. Debería suprimirse, cuando sea posible, la distinción entre el trabajo a bordo y el trabajo en tierra, a fin de lograr mayor posibilidad de intercambio de la mano de obra, mayor flexibilidad en la asignación del trabajo y mayor rendimiento de las operaciones.

14. Cuando no haya empleo permanente o regular para todos los trabajadores portuarios, los registros deberían tomar la forma de:

- a) un registro único; o de
- b) registros independientes para:
  - i) los trabajadores con empleo más o menos regular;
  - ii) los trabajadores del grupo de reserva.

15. No debería normalmente emplearse como trabajador portuario a quien no esté registrado como tal. En casos excepcionales, cuando todos los trabajadores portuarios registrados estén empleados, podría contratarse a otros trabajadores.

16. Los trabajadores portuarios registrados deberían manifestar que están disponibles para el trabajo en la forma que determine la legislación o práctica nacionales.

### *D. Ajuste del número de inscritos en los registros*

17. El número de trabajadores inscritos en los registros debería ser revisado periódicamente por las partes interesadas de forma que resulte adecuado, pero no excesivo, para satisfacer las necesidades del puerto. Al proceder a esas revisiones, los interesados deberían tener en cuenta todos los factores pertinentes, en particu-

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

lar los factores a largo plazo, como los cambios en los métodos de manipulación de cargas y en las corrientes comerciales.

18. 1) Cuando disminuya la demanda de determinadas categorías de trabajadores portuarios debería hacerse todo lo posible por retener a estos trabajadores en empleos de la industria portuaria, proporcionándoles la readaptación profesional necesaria para trabajar en otras categorías; esta readaptación debería facilitarse con suficiente antelación a cualquier cambio previsto en los métodos de trabajo.

2) Si fuera inevitable reducir el volumen total de inscritos deberían hacerse todos los esfuerzos necesarios para ayudar a los trabajadores portuarios a conseguir otro empleo, poniendo a su disposición los servicios de readaptación profesional y la asistencia de los servicios públicos del empleo.

19. 1) En lo posible, toda reducción del volumen de inscritos en el registro que resulte necesaria debería efectuarse gradualmente y sin recurrir a la terminación de la relación de trabajo. A este respecto, podría ser útil aplicar a los puertos la experiencia relativa a las técnicas de planificación del personal en la empresa.

2) Al determinar el alcance de la reducción deberían tomarse en consideración, entre otros factores:

- a) la disminución natural de los efectivos;
- b) la suspensión de la contratación, salvo en el caso de funciones especiales en que no pueda formarse a los trabajadores portuarios ya registrados;
- c) la exclusión de los trabajadores que no obtengan sus principales medios de vida del trabajo portuario;
- d) la reducción de la edad de la jubilación o la ayuda con miras a la jubilación voluntaria, mediante la concesión de pensiones, suplementos a las pensiones del Estado o pago de sumas globales;
- e) cuando la situación lo aconseje, y a reserva de los contratos colectivos y del consentimiento de los trabajadores interesados, el traslado permanente de trabajadores portuarios de los puertos en que haya exceso a los puertos en que escaseen dichos trabajadores.

3) La terminación de la relación de trabajo sólo debería considerarse después de haberse tenido debidamente en cuenta los medios mencionados en el subpárrafo 2) precedente y a reserva de las garantías de empleo que pudieren haber sido acordadas. Dentro de lo posible, la terminación de la relación de trabajo debería hacerse según criterios convenidos y con sujeción a un preaviso adecuado y al pago de las asignaciones establecidas en el párrafo 10.

### *E. Distribución de la mano de obra*

20. Excepto en los casos de empleo regular o permanente con un empleador determinado, deberían establecerse sistemas de distribución de la mano de obra que:

- a) a reserva de las disposiciones de los párrafos 11, 15 y 17, proporcionen a cada empleador la mano de obra que necesite para la rotación rápida de los barcos o, si hubiere escasez de trabajadores y con arreglo a las prioridades establecidas, una parte equitativa de la mano de obra disponible;

## Trabajo portuario

- b) *proporcionen a cada trabajador portuario registrado una parte equitativa del trabajo disponible;*
- c) *reduzcan al mínimo la necesidad de presentarse a los llamamientos para la selección y asignación de trabajo, así como el tiempo necesario para ello;*
- d) *aseguren, en lo posible, y a reserva de la necesaria rotación de equipos, que los trabajos sean terminados por los mismos trabajadores portuarios que los hayan comenzado.*

21. En las condiciones que se establezcan en la legislación nacional o en los contratos colectivos, debería permitirse, en caso necesario, el traslado de los trabajadores portuarios empleados regularmente por un empleador a un empleo temporal con otro empleador.

22. En las condiciones que se establezcan en la legislación nacional o en los contratos colectivos, debería permitirse, en caso necesario, el traslado temporal y voluntario de los trabajadores portuarios de un puerto a otro.

### IV. RELACIONES DE TRABAJO

23. Las discusiones y las negociaciones entre los empleadores y los trabajadores interesados deberían orientarse no sólo a resolver los problemas corrientes, como los de salarios y condiciones de trabajo, sino también a obtener un acuerdo general que abarque las diversas medidas sociales necesarias para hacer frente a las repercusiones de los nuevos métodos de manipulación de cargas.

24. Con tal fin, debería reconocerse la importancia de que existan organizaciones de empleadores y de trabajadores portuarios, establecidas conforme a los principios del Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948, y del Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949, que puedan entablar libremente negociaciones y asegurar la ejecución de los acuerdos que se concluyan.

25. Donde no exista aún, debería establecerse un sistema paritario de relaciones de trabajo con el fin de crear un clima de confianza y de colaboración entre los trabajadores portuarios y los empleadores, merced al cual puedan efectuarse reformas sociales y técnicas sin tensiones ni conflictos, y puedan resolverse rápidamente las quejas de conformidad con la Recomendación sobre el examen de reclamaciones, 1967.

26. Las organizaciones de empleadores y de trabajadores, en unión, cuando proceda, de las autoridades competentes, deberían participar en la aplicación de las medidas sociales necesarias, y en particular en el funcionamiento de los sistemas de regularización del empleo o de estabilización de los ingresos.

27. Deberían instaurarse métodos efectivos de comunicación entre empleadores y trabajadores portuarios y entre los dirigentes de las organizaciones de trabajadores y sus afiliados, de conformidad con la Recomendación sobre las comunicaciones dentro de la empresa, 1967. Tales métodos deberían ponerse en práctica por todos los medios posibles y a todos los niveles.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### V. ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO PORTUARIO

28. A fin de que la introducción de nuevos métodos de manipulación de las cargas se traduzca en los máximos beneficios sociales, debería fomentarse la colaboración entre los empleadores o sus organizaciones y las organizaciones de trabajadores para aumentar el rendimiento del trabajo portuario, con la participación, cuando proceda, de las autoridades competentes.

29. Entre las medidas objeto de tales acuerdos podrían incluirse:

- a) el empleo de conocimientos científicos y de técnicas en lo que respecta al ambiente de trabajo, con particular referencia a las condiciones del trabajo portuario;
- b) programas completos de formación profesional, que comprendan formación en medidas de seguridad;
- c) esfuerzos mutuos para eliminar prácticas obsoletas;
- d) una mayor flexibilidad al distribuir a los trabajadores portuarios entre las distintas calas, entre los distintos buques, entre los que trabajan a bordo y en tierra y entre las distintas faenas en tierra;
- e) el recurso en caso necesario al trabajo por turnos y en fin de semana;
- f) una organización del trabajo y una formación profesional que permitan a los trabajadores desempeñar varias funciones conexas;
- g) la adaptación del número de trabajadores de cada cuadrilla a las necesidades convenidas, teniendo en cuenta la necesidad de asegurar períodos razonables de descanso;
- h) esfuerzos mutuos para eliminar en lo posible el tiempo improductivo;
- i) disposiciones para la utilización eficaz del equipo mecánico que tomen en cuenta las normas de seguridad adecuadas y las restricciones de peso que impone la capacidad máxima de utilización de las máquinas.

30. Dichas medidas deberían ir acompañadas de acuerdos en materia de regularización del empleo o de estabilización de los ingresos, y de las mejoras en las condiciones de trabajo a que se refiere la parte siguiente de la presente Recomendación.

### VI. CONDICIONES DE TRABAJO Y DE VIDA

31. La legislación sobre seguridad, higiene, bienestar y formación profesional aplicable a las empresas industriales debería aplicarse efectivamente en los puertos con las adaptaciones técnicas que se consideren necesarias; debería haber servicios de inspección adecuados y calificados.

32. Las normas relativas a duración del trabajo, descanso semanal, vacaciones pagadas y condiciones análogas no deberían ser menos favorables para los trabajadores portuarios que para la mayoría de los trabajadores de las empresas industriales.

33. Se deberían adoptar medidas con relación al trabajo por turnos; entre ellas:

- a) evitar que la misma persona trabaje en dos turnos consecutivos más allá de los límites establecidos por la legislación nacional o los contratos colectivos;

## Trabajo portuario

- b) compensación especial por los inconvenientes que cause al trabajador el trabajo por turnos, incluido el efectuado en fines de semana;
- c) fijación de una duración máxima y de un horario adecuado de los turnos, habida cuenta de las condiciones locales.

34. Cuando se introduzcan nuevos métodos de manipulación de cargas y se apliquen tarifas basadas en el tonelaje u otras formas de pago por rendimiento, deberían adoptarse medidas para examinar y, en caso necesario, revisar los métodos de remuneración y las escalas de salarios. En lo posible, deberían aumentarse las ganancias de los trabajadores portuarios como resultado de la introducción de los nuevos métodos de manipulación.

35. Donde no existan aún, deberían establecerse sistemas adecuados de pensiones y de jubilación.

### VII. DISPOSICIONES VARIAS

36. Las disposiciones apropiadas de la presente Recomendación deberían aplicarse, en la medida de lo posible, a los trabajadores portuarios ocasionales o estacionales, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales.

#### **Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 (núm. 152)<sup>1</sup>**

\* \* \*

#### I. CAMPO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

##### *Artículo 1*

A los efectos del presente Convenio, la expresión «trabajos portuarios» comprende la totalidad o cada una de las partes de los trabajos de carga o descarga de todo buque, así como cualesquiera operaciones relacionadas con estos trabajos; la definición de tales trabajos deberá fijarse por la legislación o la práctica nacionales. Al elaborar o revisar dicha definición se deberá consultar a las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas o recabar su concurso con ese fin en alguna otra forma.

##### *Artículo 2*

1. Cuando los trabajos portuarios se efectúen en un lugar donde el tráfico es irregular y se limita a buques de poco tonelaje o en relación con las operaciones de buques de pesca o de ciertas categorías de buques de pesca, todo Estado Miembro podrá autorizar excepciones parciales o totales respecto de la aplicación de las disposiciones del presente Convenio a condición de que:

- a) los trabajos se efectúen en condiciones de seguridad;

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 5 de diciembre de 1981.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

b) la autoridad competente se cerciure, previa consulta de las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, de que puedan razonablemente concederse tales excepciones habida cuenta de todas las circunstancias.

2. Algunas de las exigencias de la parte III del presente Convenio podrán modificarse si la autoridad competente, después de consultar a las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, tiene el convencimiento de que tales modificaciones presentan ventajas correspondientes y de que la protección general que se establece no es inferior a la que hubiera resultado de la plena aplicación de las disposiciones del presente Convenio.

3. Las excepciones totales o parciales previstas en el párrafo 1 del presente artículo, y las modificaciones de importancia previstas en el párrafo 2, así como sus motivos, deberán comunicarse en las memorias sobre la aplicación del Convenio que se sometan en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.

### Artículo 3

A los efectos del presente Convenio:

- a) la expresión «trabajador» significa toda persona empleada en trabajos portuarios;
- b) la expresión «persona competente» significa toda persona en posesión de los conocimientos y experiencia necesarios para el ejercicio de una o varias funciones específicas y reconocida como tal por la autoridad competente;
- c) la expresión «persona responsable» significa toda persona nombrada por el empleador, por el capitán del buque o por el propietario de una máquina, según el caso, para asegurar el cumplimiento de una o varias funciones específicas, y que posea suficientes conocimientos y experiencia y la necesaria autoridad para el desempeño adecuado de tales funciones;
- d) la expresión «persona autorizada» significa toda persona habilitada por el empleador, por el capitán del buque o por una persona responsable para realizar una o varias tareas determinadas, y que posea los conocimientos técnicos y la experiencia necesarios;
- e) la expresión «aparejo de izado» incluye todo aparejo de manipulación fijo o móvil, incluyendo las rampas de muelle accionadas mecánicamente, utilizado en tierra o a bordo del buque para suspender, elevar y descender cargas y para trasladarlas, en suspensión o sostenidas, de una posición a otra;
- f) la expresión «equipo accesorio de manipulación» comprende todo dispositivo por medio del cual pueda fijarse una carga a un aparejo de izado, pero que no forme parte integrante de dicho aparejo o de la carga;
- g) el término «acceso» comprende igualmente la idea de salida;
- h) el término «buque» comprende todas las categorías de buques, embarcaciones, gabarras, alijadores y aerodeslizadores, con exclusión de los buques de guerra.

## Trabajo portuario

### II. DISPOSICIONES GENERALES

#### *Artículo 4*

1. La legislación nacional deberá disponer que se tomen respecto de los trabajos portuarios medidas conformes a la parte III del presente Convenio con miras a:

- a) proporcionar y mantener lugares y equipos y utilizar métodos de trabajo que sean seguros y no entrañen riesgos para la salud;
- b) proporcionar y mantener medios seguros de acceso a los lugares de trabajo;
- c) proporcionar la información, formación y control necesarios para asegurar la protección de los trabajadores contra el riesgo de accidentes o de daño para la salud a causa del trabajo o durante éste;
- d) proporcionar a los trabajadores todo el equipo y prendas de protección personal y todos los medios de salvamento que razonablemente resulten necesarios, cuando no pueda proporcionarse por otros medios una protección adecuada contra los riesgos de accidente o de daño para la salud;
- e) proporcionar y mantener servicios apropiados y suficientes de primeros auxilios y de salvamento;
- f) elaborar y fijar procedimientos apropiados para hacer frente a cualesquiera situaciones de urgencia que pudieran surgir.

2. Las medidas que se tomen para aplicar el presente Convenio deberán comprender:

- a) prescripciones generales relativas a la construcción, equipo y conservación de las instalaciones portuarias y de otros lugares donde se realicen trabajos portuarios;
- b) prevención y protección contra el fuego y las explosiones;
- c) medios seguros de acceso a los buques, bodegas, plataformas, equipos y aparejos de izado;
- d) transporte de trabajadores;
- e) apertura y cierre de escotillas, protección de las bocas de escotilla y trabajo en las bodegas;
- f) construcción, conservación y manejo del equipo de izado y de manipulación de carga;
- g) construcción, conservación y utilización de plataformas;
- h) aparejamiento y manejo de puntales de carga en los buques;
- i) pruebas, exámenes, inspección y certificación, según convenga, de los aparejos de izado y del equipo accesorio de manipulación, incluidos cadenas y cabos, y de las eslingas y demás dispositivos elevadores que formen parte integrante de la carga;
- j) manipulación de las diferentes clases de carga;
- k) apilamiento y almacenamiento de la carga;
- l) sustancias peligrosas y otros riesgos en el medio de trabajo;
- m) equipo de protección personal y prendas de protección;
- n) instalaciones sanitarias y lavabos, así como instalaciones de bienestar;

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- o) control médico;
- p) servicios de primeros auxilios y salvamento;
- q) organización de la seguridad y de la higiene;
- r) formación de los trabajadores;
- s) notificación e investigación de accidentes y enfermedades profesionales.

3. La aplicación práctica de las normas establecidas con arreglo al párrafo 1 del presente artículo deberá garantizarse o facilitarse mediante normas técnicas o repertorios de recomendaciones prácticas aprobados por la autoridad competente, o según otros métodos conformes a la práctica y las condiciones nacionales.

### Artículo 5

1. La legislación nacional deberá hacer recaer sobre las personas apropiadas, sean empleadores, propietarios, capitanes u otras personas, según los casos, la responsabilidad de asegurar que se cumplan las medidas a que se refiere el párrafo 1 del artículo 4 del presente Convenio.

2. Siempre que varios empleadores realicen simultáneamente actividades en el mismo lugar de trabajo, deberán colaborar en la aplicación de las medidas prescritas, sin perjuicio de la responsabilidad de cada empleador respecto de la seguridad e higiene de los trabajadores que emplea. En casos apropiados, la autoridad competente deberá prescribir los procedimientos generales a que se ajustará esta colaboración.

### Artículo 6

1. Deberán tomarse las disposiciones necesarias para que los trabajadores:
- a) no perturben sin causa válida el funcionamiento ni hagan uso indebido de ningún dispositivo o sistema de seguridad previsto para su propia protección o la protección de los demás;
  - b) velen dentro de límites razonables por su propia seguridad y la de otras personas que puedan verse afectadas por sus actos u omisiones en el trabajo;
  - c) informen inmediatamente a su superior inmediato de cualquier situación que, a su juicio, pueda entrañar un riesgo y que ellos mismos no puedan remediar, con objeto de que puedan tomarse medidas correctivas.

2. Los trabajadores deberán tener el derecho en cualquier lugar de trabajo a contribuir a la seguridad en el trabajo, en la medida en que puedan ejercer un control sobre los equipos y métodos de trabajo, y a expresar sus opiniones acerca de las cuestiones de seguridad que planteen los procedimientos de trabajo utilizados. En la medida que resulte apropiado de conformidad con la legislación y práctica nacionales, cuando existan comisiones de seguridad e higiene creadas en virtud del artículo 37 del presente Convenio, dicho derecho deberá ejercerse por conducto de dichas comisiones.

### Artículo 7

1. Al dar efecto a las disposiciones del presente Convenio por vía legislativa o por otros medios apropiados conformes a la práctica y a las condiciones

## Trabajo portuario

nacionales, la autoridad competente deberá actuar en consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas.

2. Se deberá establecer una colaboración estrecha entre los empleadores y los trabajadores o sus representantes para la aplicación de las medidas a que se refiere el párrafo 1 del artículo 4 del presente Convenio.

### III. MEDIDAS TÉCNICAS

#### *Artículo 8*

Toda vez que en lugar de trabajo entrañe riesgos para la seguridad o la salud deberán tomarse medidas eficaces (vallándolo, colocando señales de advertencia o utilizando otros medios adecuados, incluyendo, en caso de necesidad, la cesación del trabajo) para proteger a los trabajadores hasta que el lugar reúna de nuevo condiciones de seguridad.

#### *Artículo 9*

1. Todos los lugares en donde se efectúen trabajos portuarios y todos los accesos a dichos lugares deberán contar con alumbrado apropiado y suficiente.

2. Todo obstáculo que pueda ser peligroso para el movimiento de un aparejo de izado, para un vehículo o para una persona, si no puede ser eliminado por razones prácticas, deberá ser conveniente y claramente señalado y, si es preciso, disponer de alumbrado adecuado.

#### *Artículo 10*

1. Todas las superficies utilizadas para el tránsito de vehículos o para el apilamiento de mercancías y materiales deberán ser apropiadas para tales fines y mantenerse adecuadamente.

2. Cuando se apilen o desapilen y se estiben o desestiben productos o mercancías estas operaciones deberán efectuarse ordenadamente y con precaución, habida cuenta de la naturaleza de los productos o mercancías y de su acondicionamiento.

#### *Artículo 11*

1. Deberán dejarse pasillos de anchura adecuada para permitir la utilización sin peligro de vehículos y aparejos de manipulación de la carga.

2. Cuando sea necesario y factible, deberán disponerse pasillos separados para el tránsito de peatones; estos pasillos deberán ser de anchura suficiente y, en la medida en que ello sea posible, estar separados de los pasillos destinados al tránsito de los vehículos.

#### *Artículo 12*

Se deberán proporcionar y mantener disponibles medios convenientes y adecuados de lucha contra incendios para utilizarlos donde se realicen trabajos portuarios.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### Artículo 13

1. Todas las partes peligrosas de una máquina deberán estar eficazmente protegidas, a menos que por su construcción o por su disposición sean tan seguras como si estuvieran eficazmente protegidas.

2. Deberán tomarse medidas eficaces para poder cortar el suministro de energía de cualquier máquina si fuese necesario en caso de urgencia.

3. Cuando en una máquina haya que realizar trabajos de limpieza, mantenimiento o reparación que entrañen riesgos para una persona, deberá pararse la máquina antes de que empiece el trabajo y deberán tomarse las medidas apropiadas para garantizar que no se pueda poner en marcha la máquina hasta que se haya completado el trabajo, sin perjuicio de que una persona responsable pueda ponerla en funcionamiento a fin de realizar pruebas o ajustes que no se puedan efectuar mientras la máquina esté parada.

4. Sólo a una persona autorizada se permitirá:

- a) quitar un resguardo cuando ello sea necesario para el trabajo que debe efectuarse;
- b) quitar un dispositivo de seguridad o neutralizarlo para proceder a limpiezas, ajustes o reparaciones.

5. Si se quitase un resguardo, deberán tomarse precauciones adecuadas y el resguardo se volverá a colocar tan pronto como sea posible.

6. Si se quitase o neutralizase un dispositivo de seguridad, se deberá volver a colocar o poner en funcionamiento tal dispositivo tan pronto como sea posible y se adoptarán medidas para que la instalación en cuestión no pueda ser puesta en marcha por inadvertencia ni utilizarse mientras dicho dispositivo de seguridad no se haya vuelto a colocar o a poner en funcionamiento.

7. A los efectos del presente artículo, el término «máquina» comprende los aparejos de izado y los cuarteles de escotilla u otros dispositivos accionados por motor.

### Artículo 14

Todo los equipos e instalaciones eléctricos deberán construirse, instalarse, accionarse y mantenerse de manera que se prevengan los riesgos; deberán ajustarse a las normas reconocidas por la autoridad competente.

### Artículo 15

Cuando se cargue o descargue un buque atracado a un muelle o a otro buque, los medios de acceso al buque deberán estar correctamente instalados y sujetos.

### Artículo 16

1. Cuando los trabajadores tengan que embarcar para ir a un buque o desde un buque a otro lugar, deberán tomarse medidas adecuadas para garantizar su embarque, transporte y desembarque en condiciones de seguridad; se deberán determinar las condiciones que han de reunir las embarcaciones utilizadas para este fin.

## Trabajo portuario

2. Cuando haya que transportar trabajadores, por tierra, hasta un lugar de trabajo o de regreso de éste, los medios de transporte provistos por el empleador deberán reunir condiciones de seguridad.

### *Artículo 17*

1. El acceso a las bodegas o a las cubiertas de carga de los buques deberá tener lugar:

- a) por una escalera fija o, cuando esto no sea posible, una escala fija o por tojinos o nichos de dimensiones apropiadas, de resistencia suficiente y de construcción adecuada, o
- b) por otros medios aceptados por la autoridad competente.

2. En la medida en que ello sea posible y razonable, los medios de acceso especificados en el presente artículo deberán estar separados de la boca de la escotilla.

3. Los trabajadores no deberán utilizar, ni verse obligados a utilizar, otros medios de acceso a las bodegas o cubiertas de carga del buque que no sean los especificados en el presente artículo.

### *Artículo 18*

1. No deberán utilizarse cuarteles, baos o galeotas de escotilla a menos que sean de sólida construcción y de resistencia adecuada para el uso que se les debe dar y se conserven de manera apropiada.

2. Si se accionan con un aparato elevador, los cuarteles de escotilla deberán estar provistos de fijaciones apropiadas y de fácil acceso para trincar las eslingas u otros accesorios de izado.

3. Cuando no sean intercambiables los cuarteles y baos de escotilla, deberán mantenerse señalados claramente para indicar la escotilla a que corresponden y su posición en ella.

4. Sólo a una persona autorizada (siempre que sea posible, un miembro de la tripulación del buque) se le permitirá abrir o cerrar los cuarteles de escotilla accionados por motor, los cuales no se deberán abrir ni cerrar mientras tales operaciones puedan entrañar peligro para alguien.

5. Las disposiciones del párrafo 4 del presente artículo se aplicarán, *mutatis mutandis*, a las instalaciones del buque accionadas por motor, como las puertas del casco del buque, rampas, puentes retráctiles para el transporte de vehículos y otros equipos similares.

### *Artículo 19*

1. Deberán tomarse medidas adecuadas de protección para impedir que puedan caer personas o vehículos por las aberturas de los puentes o entrepuentes en donde haya que trabajar.

2. Toda boca de escotilla no protegida por medio de brazolas de altura y firmeza adecuadas deberá ser cerrada o vallada de nuevo cuando ya no se utilice, excepto durante breves interrupciones de trabajo, y deberá confiarse a una persona responsable el cuidado de que se lleven a cabo esas medidas.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### Artículo 20

1. Deberán tomarse todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los trabajadores que deban permanecer en las bodegas o en los entrepuentes de carga del buque mientras funcionen en ellos vehículos a motor o se realicen operaciones de carga o descarga por medio de aparejos accionados por motor.

2. No deberán quitarse ni colocarse los cuarteles y baos de escotilla mientras se realicen trabajos en la bodega situada bajo la boca de la escotilla. Antes de que se realicen operaciones de carga o descarga, deberá retirarse todo cuartel o bao de escotilla que pueda deslizarse por defecto de fijación.

3. En las bodegas o en los entrepuentes de carga del buque deberá funcionar un sistema adecuado de renovación del aire, para prevenir los riesgos para la salud que puedan entrañar los gases emitidos por motores de combustión interna o de cualquier otro origen.

4. Deberán adoptarse medidas adecuadas, incluidos medios de evacuación exentos de peligro, para garantizar la seguridad de toda persona cuando se cargue o descargue carga seca a granel en la bodega o entrepuente de un buque, o cuando un trabajador deba trabajar en una tolva a bordo del buque.

### Artículo 21

Todo aparejo de izado y todas las piezas del equipo accesorio de manipulación, así como toda eslinga o dispositivo elevador que forme parte integrante de la carga, deberán ser:

- a) bien diseñados y contruidos, de solidez adecuada a la finalidad para que se utilizan y conservados en buenas condiciones de funcionamiento y, en el caso de los aparejos de izado que así lo requieran, instalados adecuadamente;
- b) utilizados de manera adecuada y segura; en especial, no se sobrepasarán la carga o cargas máximas de seguridad, excepto con fines de ensayos reglamentarios bajo la dirección de una persona competente.

### Artículo 22

1. Todo aparejo de izado y todas las piezas del equipo accesorio de manipulación deberán ser sometidos a prueba, de conformidad con la legislación nacional, por una persona competente antes de ser utilizados por primera vez o después de toda modificación o reparación importante de cualquier parte que pudiera repercutir sobre su seguridad.

2. Todo dispositivo de izado que forme parte del aparejo de un buque se someterá de nuevo a prueba una vez cada cinco años por lo menos.

3. El equipo de izado de muelle será sometido a prueba con la periodicidad que prescriba la autoridad competente.

4. Después de someter a prueba un aparejo de izado o una pieza del equipo accesorio de manipulación, de acuerdo con el presente artículo, el aparejo o la pieza del equipo accesorio serán examinados detalladamente por la persona que haya llevado a cabo la prueba, la cual expedirá el certificado correspondiente.

## Trabajo portuario

### Artículo 23

1. Además de las disposiciones del artículo 22 del presente Convenio, todo aparejo de izado y toda pieza del equipo accesorio de manipulación deberán ser objeto periódicamente de examen detallado y una persona competente deberá expedir el certificado correspondiente. Estos exámenes deberán efectuarse por lo menos una vez cada doce meses.

2. A los efectos del párrafo 4 del artículo 22 y del párrafo 1 del presente artículo, se entenderá por examen detallado un examen visual detenido efectuado por una persona competente, completado en caso necesario por otros medios o medidas adecuados, para llegar a conclusiones fidedignas en cuanto a la seguridad del aparejo o de la pieza del equipo accesorio examinado.

### Artículo 24

1. Toda pieza del equipo accesorio de manipulación deberá inspeccionarse con regularidad antes de cada utilización. Las eslingas fungibles o desechables no deberán volver a utilizarse. Cuando se trate de carga preeslingada, las eslingas deberán ser inspeccionadas con tanta frecuencia como sea posible y razonable.

2. A los efectos del párrafo 1 del presente artículo se entiende por inspección un examen visual realizado por una persona responsable para determinar, en la medida en que lo permita tal tipo de examen, si el equipo accesorio o la eslinga pueden seguir utilizándose sin riesgo.

### Artículo 25

1. En tierra o a bordo, según los casos, deberán conservarse registros debidamente autenticados, que en principio constituyan prueba suficiente de las condiciones de seguridad de los aparejos de izado y del equipo accesorio de manipulación, con especificación de la carga máxima de seguridad y de las fechas y resultados de las pruebas, exámenes detallados e inspecciones a que se refieren los artículos 22, 23 y 24 del presente Convenio, a reserva de que en el caso de las inspecciones mencionadas en el párrafo 1 del artículo 24 sólo se levantará acta cuando a raíz de la inspección se descubra un defecto.

2. Deberá mantenerse un registro de los aparejos de izado y del equipo accesorio de manipulación en la forma que establezca la autoridad competente teniendo en cuenta el modelo recomendado por la Oficina Internacional del Trabajo.

3. En el registro deberán constar los certificados concedidos o reconocidos como válidos por la autoridad competente, o copias certificadas conformes de dichos certificados, en la forma que establezca la autoridad competente, teniendo en cuenta los modelos recomendados por la Oficina Internacional del Trabajo con respecto a las pruebas, exámenes detallados e inspección, según sea el caso, de los aparejos de izado y el equipo accesorio de manipulación.

### Artículo 26

1. Con objeto de asegurar el reconocimiento mutuo de las disposiciones tomadas por los Estados Miembros que hayan ratificado el presente

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

Convenio en lo que concierne a las pruebas, exámenes detallados, inspecciones y certificados de los aparejos de izado y el equipo accesorio de manipulación que formen parte del aparejo permanente de un buque y de los registros correspondientes:

- a) la autoridad competente de todo Estado Miembro que haya ratificado el presente Convenio deberá designar o reconocer de otra manera a las personas u organizaciones nacionales o internacionales competentes para llevar a cabo ensayos, inspecciones detalladas y otras funciones conexas, en condiciones que garanticen que la continuidad de tal designación o reconocimiento dependerá de un desempeño satisfactorio de su cometido;
- b) todos los Estados Miembros que hayan ratificado el presente Convenio deberán aceptar o reconocer a las personas o instituciones designadas o reconocidas de acuerdo con el apartado a) del presente párrafo o deberán concluir acuerdos de reciprocidad acerca de tal aceptación o reconocimiento, a condición, en ambos casos, de que dichas personas o entidades desempeñen satisfactoriamente su cometido.

2. Ningún aparejo de izado, accesorio de manipulación u otro aparejo de manipulación deberá ser utilizado:

- a) si la autoridad competente, al presentársele un certificado de prueba o de examen, o bien un acta autenticada, según sea el caso, no está convencida de que la prueba, el examen o la inspección necesaria se ha efectuado de conformidad con las disposiciones del presente Convenio;
- b) si, en opinión de la autoridad competente, la utilización del aparejo o del accesorio entraña riesgos.

3. No deberá aplicarse el párrafo 2 del presente artículo de manera que retrase la carga o descarga de un buque cuyo equipo en utilización satisfaga a la autoridad competente.

### *Artículo 27*

1. Todo aparejo de izado (salvo los puntales de carga) para el que esté prevista una carga máxima de seguridad invariable y todo equipo accesorio de manipulación deberán llevar marcada claramente su carga máxima de seguridad por estampado o, cuando esto no fuera posible, por otro medio adecuado.

2. Todo aparejo de izado (salvo los puntales de carga) para el que se prevea más de una carga máxima de seguridad deberá estar equipado con medios eficaces que permitan al conductor determinar la carga máxima de seguridad para cada modalidad de utilización.

3. En todo puntal de carga (salvo en las grúas de pescante móvil) deberá marcarse claramente la carga máxima de seguridad aplicable cuando se utiliza:

- a) aisladamente;
- b) con un aparejo prolongado para la carga;
- c) acoplado a la americana en todas las posiciones posibles de carga.

## Trabajo portuario

### Artículo 28

En todo buque deberá disponerse de los planes de utilización de los aparejos y de cualquier otra información apropiada que sea necesaria para aparejar los puntales de carga y sus accesorios en condiciones de seguridad.

### Artículo 29

Las bateas o paletas y otros aparatos similares de recepción o contención de carga deberán ser de sólida construcción, resistencia adecuada y carecer de defectos ostensibles que puedan hacer peligrosa su utilización.

### Artículo 30

Las unidades de carga no deberán ser izadas ni bajadas, a menos que estén eslingadas o fijadas de otro modo al aparejo de izado de manera segura.

### Artículo 31

1. La disposición y funcionamiento de las estaciones terminales de contenedores de carga deberán ser tales que se garantice, en la medida en que sea razonable y posible, la seguridad de los trabajadores.
2. Los buques portacontenedores deberán estar equipados con medios que garanticen la seguridad de los trabajadores que trincan o destrincan los contenedores.

### Artículo 32

1. Toda mercancía peligrosa deberá ser embalada, marcada y rotulada, manipulada, almacenada y estibada de acuerdo con los requisitos que al respecto establezcan los reglamentos internacionales relativos al transporte de mercancías peligrosas por vía acuática y los referentes específicamente a la manipulación de mercancías peligrosas en los puertos.
2. Las sustancias peligrosas sólo se manipularán, almacenarán y estibarán si están empaquetadas, marcadas y rotuladas de acuerdo con los reglamentos internacionales que regulan su transporte.
3. Si los recipientes o los contenedores de sustancias peligrosas sufren roturas o desperfectos que puedan entrañar riesgos, los trabajos portuarios que no sean necesarios para eliminar el peligro deberán interrumpirse en la zona amenazada, trasladándose a los trabajadores a un lugar seguro hasta que se elimine el riesgo.
4. Deberán adoptarse medidas adecuadas para prevenir la exposición de los trabajadores a sustancias o agentes tóxicos o nocivos, o a atmósferas que carezcan de suficiente oxígeno o presenten riesgo de explosión.
5. Cuando los trabajadores tengan que entrar en un espacio reducido donde pueda existir concentración de sustancias tóxicas o nocivas, o manifestarse una deficiencia de oxígeno, deberán adoptarse medidas adecuadas para la prevención de los riesgos de accidente o de daño para la salud.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### Artículo 33

Deberán tomarse precauciones especiales para proteger a los trabajadores contra los efectos nocivos de un ruido excesivo en el lugar de trabajo.

### Artículo 34

1. Cuando no se pueda garantizar por otros medios una protección adecuada contra los riesgos de accidente o de daño para la salud, deberán ponerse a disposición de los trabajadores, exigiéndoles que los utilicen adecuadamente, el equipo y prendas de protección personal que puedan ser razonablemente exigidos para que realicen su trabajo en condiciones de seguridad.

2. Los trabajadores deberán estar obligados a cuidar adecuadamente del equipo y prendas de protección personal.

3. El equipo y las prendas de protección personal deberán ser mantenidos por el empleador en buen estado de conservación.

### Artículo 35

En caso de accidente, deberá disponerse de medios adecuados, incluido personal calificado, a los que pueda recurrirse con facilidad para salvar a cualquier persona en peligro, dar primeros auxilios y evacuar a los heridos cuando esto sea posible y razonable sin agravar su estado.

### Artículo 36

1. Todo Estado Miembro deberá determinar por vía legislativa o por cualesquiera otros métodos conformes a la práctica y condiciones nacionales, previa consulta de las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas:

- a) los riesgos profesionales para los que se requieran exámenes médicos iniciales o periódicos, o ambos;
- b) habida cuenta de la naturaleza y grado de los riesgos y de las circunstancias de cada caso, los intervalos máximos para la realización de los exámenes médicos periódicos;
- c) cuando se trate de trabajadores expuestos a riesgos profesionales particulares, la amplitud de los exámenes especiales que se estimen necesarios;
- d) medidas apropiadas para proporcionar servicios de medicina del trabajo a los trabajadores.

2. Los exámenes médicos y especiales a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo no deberán ocasionar gasto alguno al trabajador.

3. Deberá mantenerse el carácter confidencial de las comprobaciones hechas con ocasión de los exámenes médicos y especiales.

### Artículo 37

1. En todos los puertos donde se emplea gran número de trabajadores se deberán crear comisiones de seguridad e higiene integradas por representantes de los empleadores y de los trabajadores. Si ha lugar, también deberán crearse estas comisiones en otros puertos.

## Trabajo portuario

2. El establecimiento, composición y funciones de estas comisiones deberán determinarse por la legislación nacional o por cualesquiera otros métodos apropiados conformes a la práctica y condiciones nacionales, previa consulta de las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas y habida cuenta de las condiciones locales.

### *Artículo 38*

1. No deberá emplearse en trabajos portuarios a ningún trabajador que no haya recibido instrucción o formación adecuada acerca de los riesgos que pueden entrañar tales trabajos y sobre las principales precauciones que se deben tomar.

2. Sólo deberá encargarse del funcionamiento de los aparejos de izado y de otros aparatos de manipulación de carga a personas mayores de dieciocho años que posean las aptitudes y experiencia necesarias o a personas en período de formación que trabajen bajo supervisión adecuada.

### *Artículo 39*

A fin de contribuir a la prevención de los accidentes del trabajo y de las enfermedades profesionales deberán adoptarse medidas para que tales accidentes y enfermedades se notifiquen a la autoridad competente y, si ha lugar, se proceda a una investigación.

### *Artículo 40*

De conformidad con la legislación o la práctica nacionales, en cada muelle en que sea factible se deberá contar con suficiente número de instalaciones sanitarias y de aseo, en condiciones de servicio adecuadas, a una distancia razonable del lugar de trabajo.

## IV. APLICACIÓN PRÁCTICA

### *Artículo 41*

Todo Estado Miembro que ratifique el presente Convenio deberá:

- a) especificar las obligaciones, en materia de higiene y seguridad del trabajo, de las personas y organismos relacionados con los trabajos portuarios;
- b) adoptar las medidas necesarias, incluido el establecimiento de sanciones adecuadas, para asegurar la aplicación de las disposiciones del presente Convenio;
- c) proporcionar servicios adecuados de inspección para velar por la aplicación de las medidas que hayan de adoptarse en virtud del presente Convenio, o cerciorarse de que se ejerce una inspección adecuada.

### *Artículo 42*

1. La legislación nacional deberá determinar el plazo en el que las disposiciones del presente Convenio deberán aplicarse en lo que respecta a:

- a) la construcción o el equipo permanente de un buque;

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- b) la construcción o equipo de cualquier aparejo de izado o de manipulación de carga en tierra firme;
- c) la construcción de cualquier equipo accesorio de manipulación.

2. Los plazos prescritos en aplicación del párrafo 1 del presente artículo no deberán sobrepasar un máximo de cuatro años a partir de la fecha de ratificación del presente Convenio.

### V. DISPOSICIONES FINALES

#### *Artículo 43*

El presente Convenio revisa el Convenio sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes, 1929, y el Convenio sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes (revisado), 1932.

\* \* \*

#### *Artículo 45*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

#### *Artículo 46*

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

\* \* \*

**Recomendación sobre seguridad e higiene  
(trabajos portuarios), 1979 (núm. 160)**

\* \* \*

**I. CAMPO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES**

1. A los efectos de la presente Recomendación, la expresión «trabajos portuarios» comprende la totalidad o cada una de las partes de los trabajos de carga o descarga de todo buque, así como cualesquiera operaciones relacionadas con estos trabajos; la definición de tales trabajos debería fijarse por la legislación o la práctica nacionales. Al elaborar o revisar dicha definición se debería consultar a las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas o recabar su concurso con ese fin en alguna otra forma.

2. A los efectos de la presente Recomendación:

- a) la expresión «trabajador» significa toda persona empleada en trabajos portuarios;
- b) la expresión «persona competente» significa toda persona en posesión de los conocimientos y experiencia necesarios para el ejercicio de una o varias funciones específicas y reconocida como tal por la autoridad competente;
- c) la expresión «persona responsable» significa toda persona nombrada por el empleador, por el capitán del buque o por el propietario de una máquina, según el caso, para asegurar el cumplimiento de una o varias funciones específicas, y que posea suficientes conocimientos y experiencia y la necesaria autoridad para el desempeño adecuado de tales funciones;
- d) la expresión «persona autorizada» significa toda persona habilitada por el empleador, por el capitán del buque o por una persona responsable para realizar una o varias tareas determinadas, y que posea los conocimientos técnicos y la experiencia necesarios;
- e) la expresión «aparejo de izado» incluye todo aparejo de manipulación fijo o móvil, incluyendo las rampas de muelle accionadas mecánicamente, utilizado en tierra o a bordo del buque para suspender, elevar y descender cargas y para trasladarlas, en suspensión o sostenidas, de una posición a otra;
- f) la expresión «equipo accesorio de manipulación» comprende todo dispositivo por medio del cual pueda fijarse una carga a un aparejo de izado, pero que no forme parte integrante de dicho aparejo o de la carga;
- g) el término «acceso» comprende igualmente la idea de salida;
- h) el término «buque» comprende todas las categorías de buques, embarcaciones, gabarras, alijadores y aerodeslizadores, con exclusión de los buques de guerra.

**II. DISPOSICIONES GENERALES**

3. Al dar efecto al Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979, cada Estado Miembro debería tener en cuenta:

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- a) las disposiciones de los convenios, reglas y recomendaciones pertinentes adoptados bajo los auspicios de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), en particular las de la Convención internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, con las modificaciones de que pueda ser objeto;
- b) las normas adoptadas al respecto por organizaciones internacionales de normalización autorizadas;
- c) las disposiciones de los convenios, reglas y recomendaciones pertinentes, relativas a la navegación interior, adoptadas bajo los auspicios de organizaciones internacionales.

4. Al establecer medidas en virtud del párrafo 1 del artículo 4 del Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979, cada Estado Miembro debería tener en cuenta las sugerencias técnicas contenidas en la última edición del Repertorio de recomendaciones prácticas sobre la seguridad e higiene en los trabajos portuarios, publicado por la Oficina Internacional del Trabajo, en la medida en que sean apropiadas y pertinentes habida cuenta de las circunstancias y condiciones nacionales.

5. Al adoptar las medidas a que se refiere el párrafo 1 del artículo 4 del Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979, todo Estado Miembro debería tener en cuenta las disposiciones de la parte III de la presente Recomendación, que complementan las disposiciones de la parte III de dicho Convenio.

6. Con objeto de prevenir los accidentes del trabajo y las enfermedades profesionales, los trabajadores deberían recibir instrucción o formación suficiente sobre métodos de trabajo que no entrañen riesgos y en materia de higiene del trabajo y, en la medida en que sea necesario, en primeros auxilios y acerca de la utilización de los aparejos de manipulación en condiciones de seguridad.

### III. MEDIDAS TÉCNICAS

7. 1) Todos los pasillos deberían:
- a) estar claramente señalados;
  - b) siempre que sea posible y razonable, estar despejados de todo obstáculo no relacionado con el trabajo en curso.
- 2) Siempre que sea posible y razonable, los pasillos para el tránsito de vehículos deberían ser de dirección única.
8. 1) Siempre que sea posible y razonable, los medios de acceso deberían estar situados de manera que por encima de ellos no pasen cargas en suspensión.
- 2) Siempre que sea necesario, los medios de acceso al buque deberían estar equipados de una red de seguridad adecuadamente fijada para impedir que los trabajadores caigan al agua entre el costado del buque y el muelle adyacente.
9. Las placas de conexión utilizadas con las puertas-rampas de los buques de transbordo horizontal deberían concebirse y utilizarse de manera que reúnan todas las garantías de seguridad.

## Trabajo portuario

10. 1) Toda boca de escotilla en el puente superior que no esté protegida por medio de brazolas de altura y firmeza adecuadas debería estar cubierta o vallada de modo eficaz.

2) Toda boca de escotilla de entrepuentes debería estar eficazmente vallada hasta una altura suficiente.

3) La barandilla debería poder quitarse provisionalmente en cualquier lado de la boca de escotilla cuando ello sea necesario para la carga o descarga de mercancías.

4) En caso de no poder aplicarse por razones de orden técnico las disposiciones de los subpárrafos 1) y 2) del presente párrafo, una persona autorizada debería velar por la seguridad de los trabajadores.

5) No debería depositarse ninguna carga sobre los cuarteles de escotilla ni debería pasar por ellos ningún vehículo, a menos que dichos cuarteles sean de suficiente resistencia para este uso.

11. Cuando las dimensiones de la bodega lo requieran, convendría prever más de un medio de evacuación.

12. Los conductores de aparejos de izado deberían comprobar el funcionamiento de los dispositivos de seguridad antes de comenzar las operaciones.

13. 1) El reaprovisionamiento de gasolina de los vehículos o de los aparejos de izado alimentados con ese combustible no debería efectuarse en las bodegas del buque. En el caso de vehículos o de aparejos de izado que utilicen otros combustibles, su reaprovisionamiento sólo debería efectuarse en las bodegas en condiciones que garanticen, en la medida en que esto sea posible y razonable, la seguridad de los trabajadores a bordo de los buques.

2) Siempre que sea posible y razonable, en las bodegas deberían utilizarse preferentemente motores que no contaminen el aire.

14. En la medida en que sea posible y razonable, los trabajadores no deberían encontrarse en el sector de la bodega donde funcionen máquinas de arrumaje o grúas de mordaza.

15. Ninguna parte nueva de un aparejo de izado o de un equipo accesorio de manipulación debería fabricarse con hierro forjado.

16. No debería someterse a tratamiento térmico ninguna pieza accesorio de manipulación, a menos que el tratamiento se realice bajo el control de una persona competente y de acuerdo con sus instrucciones.

17. Las unidades de carga deberían embalarse en caso necesario con materiales adecuados y en cantidad suficiente para proteger las eslingas de unidades de carga preeslingadas.

18. No se deberían utilizar en ningún caso eslingas no aprobadas o inspeccionadas previamente.

19. Toda pluma o bastidor de izado, todo dispositivo magnético o neumático de izado que no forme parte integrante de un aparejo de izado y cualquier otro accesorio de manipulación que pese más de 100 kilogramos, deberían llevar marcados claramente su propio peso.

20. Las bateas o paletas fungibles y aparatos similares:

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- a) deberían estar claramente marcados o rotulados con la indicación de que son fungibles;
- b) no deberían ser utilizados si no están exentos de cualquier defecto que pudiera afectar su utilización en condiciones de seguridad;
- c) no deberían ser utilizados nuevamente.

21. Las unidades de carga trabadas mediante alambres o flejes no deberían ser izadas ni bajadas con ganchos u otros aparatos sujetos a los alambres o flejes, a menos que tales alambres o flejes sean de resistencia suficiente.

22. Deberían adoptarse todas las medidas razonables a fin de reducir al mínimo posible los riesgos de accidente cuando se deba trabajar sobre la cubierta de los contenedores.

23. 1) Las sustancias peligrosas sólo se deberían manipular, almacenar y estibar bajo la supervisión de una persona responsable.

2) Cuando se haya de manipular, almacenar y estibar sustancias peligrosas, debería informarse adecuadamente a los trabajadores que participen en tales operaciones acerca de las precauciones especiales que se deben observar, incluyendo la acción que debe tomarse en caso de derrame o escape accidental de los recipientes.

24. El personal encargado de prestar los primeros auxilios debería ser capaz de aplicar métodos de reanimación y de salvamento apropiados.

25. Los aparejos de izado deberían estar provistos, si es necesario y en la medida en que sea posible y razonable, de medios para que el conductor pueda abandonar su cabina en caso de peligro. Se deberían tomar disposiciones para hacer posible la evacuación del conductor lesionado o enfermo sin agravar su estado.

26. 1) Los resultados de los exámenes médicos y especiales a que se refiere el artículo 36 del Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979, deberían comunicarse al trabajador interesado.

2) Debería informarse al empleador de si el trabajador está en condiciones de llevar a cabo sus tareas y de si puede constituir un riesgo para otras personas, siempre que, de conformidad con el artículo 39 de dicho Convenio, se respete el carácter confidencial de esta información.

27. En la medida en que sea razonable y realizable, las instalaciones a que se refiere el artículo 40 del Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979, deberían incluir vestuarios.

## NAVEGACION INTERIOR

### Recomendación sobre las horas de trabajo (navegación interior), 1920 (núm. 8)

\* \* \*

Que cada Miembro de la Organización Internacional del Trabajo establezca, si no lo hubiere hecho ya, una legislación que limite, de conformidad con la citada declaración incluida en la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, las horas de trabajo de las personas empleadas en la navegación interior; que dicha legislación prevea aquellas disposiciones especiales que puedan estimarse necesarias, dadas las condiciones excepcionales, climatológicas o industriales, inherentes a la navegación interior de cada país, y que dicha legislación se establezca después de consultar a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores.

#### II

Que los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyos territorios sean ribereños de vías de agua utilizadas, en común, por sus buques, celebren entre sí acuerdos para limitar, de conformidad con la declaración precitada, las horas de trabajo de las personas empleadas en la navegación interior en las aguas antes mencionadas, previa consulta a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores.

#### III

Que las citadas legislaciones nacionales y los mencionados acuerdos entre países ribereños se inspiren, en todo lo posible, en los principios generales del Convenio sobre las horas de trabajo aprobado por la Conferencia Internacional del Trabajo en Wáshington, habida cuenta de las condiciones climatológicas u otras condiciones especiales de los diferentes países interesados.

## **Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo**

### **IV**

Que, para la aplicación de esta Recomendación, cada Miembro de la Organización Internacional del Trabajo establezca en lo que le concierna, previa consulta a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores, la distinción entre la navegación interior y la navegación marítima, y comunique sus decisiones, a este respecto, a la Oficina Internacional del Trabajo.

### **V**

Que cada Miembro de la Organización Internacional del Trabajo envíe a la Oficina Internacional del Trabajo, dentro de un plazo de dos años, a partir de la clausura de la Conferencia de Génova, un informe sobre las medidas adoptadas en cumplimiento de la presente Recomendación.

# NORMAS INTERNACIONALES APLICADAS A TODOS LOS TRABAJADORES CON INCLUSION DE LA GENTE DE MAR

## Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87)<sup>1</sup>

\* \* \*

### I. LIBERTAD SINDICAL

#### *Artículo 1*

Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo para el cual esté en vigor el presente Convenio se obliga a poner en práctica las disposiciones siguientes.

#### *Artículo 2*

Los trabajadores y los empleadores, sin ninguna distinción y sin autorización previa, tienen el derecho de constituir las organizaciones que estimen convenientes, así como el de afiliarse a estas organizaciones, con la sola condición de observar los estatutos de las mismas.

#### *Artículo 3*

1. Las organizaciones de trabajadores y de empleadores tienen el derecho de redactar sus estatutos y reglamentos administrativos, el de elegir libremente sus representantes, el de organizar su administración y sus actividades y el de formular su programa de acción.

2. Las autoridades públicas deberán abstenerse de toda intervención que tienda a limitar este derecho o a entorpecer su ejercicio legal.

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 4 de julio de 1950.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 4*

Las organizaciones de trabajadores y de empleadores no están sujetas a disolución o suspensión por vía administrativa.

### *Artículo 5*

Las organizaciones de trabajadores y de empleadores tienen el derecho de constituir federaciones y confederaciones, así como el de afiliarse a las mismas, y toda organización, federación o confederación tiene el derecho de afiliarse a organizaciones internacionales de trabajadores y de empleadores.

### *Artículo 6*

Las disposiciones de los artículos 2, 3 y 4 de este Convenio se aplican a las federaciones y confederaciones de organizaciones de trabajadores y de empleadores.

### *Artículo 7*

La adquisición de la personalidad jurídica por las organizaciones de trabajadores y de empleadores, sus federaciones y confederaciones no puede estar sujeta a condiciones cuya naturaleza limite la aplicación de las disposiciones de los artículos 2, 3 y 4 de este Convenio

### *Artículo 8*

1. Al ejercer los derechos que se les reconocen en el presente Convenio, los trabajadores, los empleadores y sus organizaciones respectivas están obligados, lo mismo que las demás personas o las colectividades organizadas, a respetar la legalidad.
2. La legislación nacional no menoscabará ni será aplicada de suerte que menoscabe las garantías previstas por el presente Convenio.

### *Artículo 9*

1. La legislación nacional deberá determinar hasta qué punto se aplicarán a las fuerzas armadas y a la policía las garantías previstas por el presente Convenio.
2. De conformidad con los principios establecidos en el párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, la ratificación de este Convenio por un Miembro no deberá considerarse que menoscaba en modo alguno las leyes, sentencias, costumbres o acuerdos ya existentes que concedan a los miembros de las fuerzas armadas y de la policía garantías prescritas por el presente Convenio.

### *Artículo 10*

En el presente Convenio, el término «organización» significa toda organización de trabajadores o de empleadores que tenga por objeto fomentar y defender los intereses de los trabajadores o de los empleadores.

## Normas internacionales

### II. PROTECCIÓN DEL DERECHO DE SINDICACIÓN

#### *Artículo 11*

Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo para el cual esté en vigor el presente Convenio se obliga a adoptar todas las medidas necesarias y apropiadas para garantizar a los trabajadores y a los empleadores el libre ejercicio del derecho de sindicación.

\* \* \*

### **Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98)<sup>1</sup>**

\* \* \*

#### *Artículo 1*

1. Los trabajadores deberán gozar de adecuada protección contra todo acto de discriminación tendiente a menoscabar la libertad sindical en relación con su empleo.

2. Dicha protección deberá ejercerse especialmente contra todo acto que tenga por objeto:

- a) sujetar el empleo de un trabajador a la condición de que no se afilie a un sindicato o a la de dejar de ser miembro de un sindicato;
- b) despedir a un trabajador o perjudicarlo en cualquier otra forma a causa de su afiliación sindical o de su participación en actividades sindicales fuera de las horas de trabajo o, con el consentimiento del empleador, durante las horas de trabajo.

#### *Artículo 2*

1. Las organizaciones de trabajadores y de empleadores deberán gozar de adecuada protección contra todo acto de injerencia de unas respecto de las otras, ya se realice directamente o por medio de sus agentes o miembros, en su constitución, funcionamiento o administración.

2. Se consideran actos de injerencia, en el sentido del presente artículo, principalmente, las medidas que tiendan a fomentar la constitución de organizaciones de trabajadores dominadas por un empleador o una organización de empleadores, o a sostener económicamente, o en otra forma, organizaciones de trabajadores, con objeto de colocar estas organizaciones bajo el control de un empleador o de una organización de empleadores.

---

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 18 de julio de 1951.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### Artículo 3

Deberán crearse organismos adecuados a las condiciones nacionales, cuando ello sea necesario, para garantizar el respeto al derecho de sindicación definido en los artículos precedentes.

### Artículo 4

Deberán adoptarse medidas adecuadas a las condiciones nacionales, cuando ello sea necesario, para estimular y fomentar entre los empleadores y las organizaciones de empleadores, por una parte, y las organizaciones de trabajadores, por otra, el pleno desarrollo y uso de procedimientos de negociación voluntaria, con objeto de reglamentar, por medio de contratos colectivos, las condiciones de empleo.

### Artículo 5

1. La legislación nacional deberá determinar el alcance de las garantías previstas en el presente Convenio en lo que se refiere a su aplicación a las fuerzas armadas y a la policía.

2. De acuerdo con los principios establecidos en el párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, la ratificación de este Convenio por un Miembro no podrá considerarse que menoscaba en modo alguno las leyes, sentencias, costumbres o acuerdos ya existentes, que concedan a los miembros de las fuerzas armadas y de la policía las garantías prescritas en este Convenio.

### Artículo 6

El presente Convenio no trata de la situación de los funcionarios públicos en la administración del Estado y no deberá interpretarse, en modo alguno, en menoscabo de sus derechos o de su estatuto.

\* \* \*

## Convenio sobre asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad, 1969 (núm. 130)<sup>1</sup>

\* \* \*

### I. DISPOSICIONES GENERALES

#### Artículo 1

A los efectos del presente Convenio:

- a) el término «legislación» comprende las leyes y los reglamentos, así como las disposiciones reglamentarias en materia de seguridad social;
- b) el término «prescrito» significa determinado por la legislación nacional o en virtud de ella;

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 27 de mayo de 1972.

## Normas internacionales

- c) la expresión «establecimiento industrial» comprende todos los establecimientos de las siguientes ramas de actividad económica: minas y canteras; industrias manufactureras; construcción; electricidad, gas y agua, y transportes, almacenamiento y comunicaciones;
- d) el término «residencia» significa la residencia habitual en el territorio del Miembro, y el término «residente» designa la persona que reside habitualmente en el territorio del Miembro;
- e) la expresión «persona a cargo» se refiere a un estado de dependencia que se supone existe en casos prescritos;
- f) la expresión «la cónyuge» designa la cónyuge que está a cargo de su marido;
- g) el término «hijo» comprende:
  - i) al hijo que no haya alcanzado la edad en que termina la enseñanza obligatoria o la de quince años, cualquiera de ellas que sea la más alta; pero un Miembro que haya formulado una declaración de conformidad con el artículo 2 podrá, mientras esa declaración esté vigente, aplicar el Convenio como si el término comprendiera al hijo que no haya alcanzado la edad en que termina la enseñanza obligatoria o la de quince años;
  - ii) al hijo que no haya alcanzado una edad prescrita superior a la especificada en el inciso i) de este apartado y que sea aprendiz o estudiante o padezca una enfermedad crónica o una dolencia que lo incapacite para toda actividad lucrativa, bajo condiciones prescritas, a menos que la legislación nacional defina el término «hijo» como todo hijo que no haya alcanzado una edad considerablemente superior a la especificada en el inciso i) de este apartado;
- h) la expresión «beneficiario tipo» significa un hombre con cónyuge y dos hijos;
- i) la expresión «período de calificación» significa sea un período de cotización, un período de empleo, un período de residencia o cualquier combinación de los mismos, según esté prescrito;
- j) el término «enfermedad» significa todo estado mórbido, cualquiera que fuere su causa;
- k) la expresión «asistencia médica» comprende los servicios conexos.

### Artículo 2

1. Todo Miembro cuya economía y recursos médicos estén insuficientemente desarrollados podrá acogerse, mediante una declaración anexa a su ratificación, a las excepciones temporales previstas en los artículos 1, apartado g), inciso i), 11, 14, 20 y 26, párrafo 2. Toda declaración a este efecto deberá expresar la razón para tal excepción.

2. Todo Miembro que haya formulado una declaración de conformidad con el párrafo 1 de este artículo deberá incluir en las memorias sobre la aplicación del presente Convenio, que habrá de presentar en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, una declaración con respecto a cada una de las excepciones a que se haya acogido, en la cual exponga:

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- a) que subsisten las razones por las cuales se ha acogido a esa excepción; o
  - b) que renuncia a partir de una fecha determinada a acogerse a esa excepción.
3. Todo Miembro que haya formulado una declaración de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo deberá, según sea adecuado a los términos de su declaración y según lo permitan las circunstancias:
- a) aumentar el número de personas protegidas;
  - b) ampliar los servicios de asistencia médica que se proporcionan;
  - c) extender la duración de las prestaciones monetarias de enfermedad.

### Artículo 3

1. Todo Miembro cuya legislación proteja a los asalariados podrá, mediante una declaración anexa a su ratificación, excluir temporalmente de la aplicación de este Convenio a los asalariados del sector agrícola que, en la fecha de la ratificación, todavía no estén protegidos por una legislación conforme a las normas previstas en este Convenio.

2. Todo Miembro que haya formulado una declaración de conformidad con el párrafo 1 de este artículo deberá indicar en las memorias sobre la aplicación de este Convenio, que habrá de presentar en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, por una parte, en qué medida hubiere aplicado y se propusiere aplicar las disposiciones del Convenio a los asalariados del sector agrícola, y, por otra, todo progreso que hubiere realizado en este sentido, o, si no hubiere habido ninguno, dar las explicaciones apropiadas.

3. Todo Miembro que haya formulado una declaración de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo deberá aumentar el número de asalariados protegidos del sector agrícola en la medida y con la rapidez que permitan las circunstancias.

### Artículo 4

1. Todo Miembro que ratifique este Convenio podrá, mediante una declaración anexa a su ratificación, excluir de la aplicación del Convenio:

- a) a la gente de mar, incluidos los pescadores de pesquerías marítimas;
- b) a los funcionarios y empleados públicos, cuando estas categorías estén protegidas en virtud de regímenes especiales que concedan en conjunto prestaciones por lo menos equivalentes a las previstas en el presente Convenio.

2. Cuando esté en vigor una declaración formulada de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo, el Miembro podrá excluir:

- a) a las personas comprendidas en dicha declaración del número de personas que se tomen en cuenta para calcular los porcentajes especificados en el artículo 5, apartado c); en el artículo 10, apartado b); en el artículo 11; en el artículo 19, apartado b), y en el artículo 20;
- b) a las personas comprendidas en dicha declaración, así como a la cónyuge e hijos de ellas, del número de personas que se tomen en cuenta para calcular los porcentajes especificados en el artículo 10, apartado c).

3. Todo Miembro que haya formulado una declaración de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo podrá notificar ulteriormente al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo que acepta las obligaciones del

## Normas internacionales

presente Convenio respecto a una o varias de las categorías excluidas en el momento de la ratificación.

### *Artículo 5*

Todo Miembro cuya legislación proteja a los asalariados podrá, en la medida en que sea necesario, excluir de la aplicación del presente Convenio a:

- a) las personas cuyo empleo sea de carácter ocasional;
- b) los miembros de la familia del empleador que vivan en su hogar, respecto del trabajo que realicen para él;
- c) otras categorías de asalariados cuyo número no exceda del 10 por ciento de todos los asalariados que no pertenezcan a las categorías excluidas de acuerdo con los apartados a) y b) de este artículo.

### *Artículo 6*

A los efectos del cumplimiento del presente Convenio, todo Miembro podrá tener en cuenta la protección resultante de un seguro que aunque en el momento de la ratificación no sea obligatorio en virtud de su legislación para las personas protegidas:

- a) sea controlado por las autoridades públicas o sea administrado, de conformidad con normas prescritas, conjuntamente por los empleadores y los trabajadores;
- b) proteja a una proporción apreciable de las personas cuyas ganancias no excedan de las del trabajador calificado de sexo masculino definido en el artículo 22, párrafo 6; y
- c) cumpla, juntamente con otras formas de protección, cuando fuere apropiado, con las disposiciones del Convenio.

### *Artículo 7*

Las contingencias cubiertas deberán comprender:

- a) la necesidad de asistencia médica curativa, y, en las condiciones prescritas, de asistencia médica preventiva;
- b) la incapacidad para trabajar, tal como esté definida en la legislación nacional, que resulte de una enfermedad y que implique la suspensión de ganancias.

## II. ASISTENCIA MÉDICA

### *Artículo 8*

Todo Miembro, bajo condiciones prescritas, deberá garantizar a las personas protegidas el suministro de asistencia médica curativa y preventiva respecto de la contingencia mencionada en el artículo 7, apartado a).

### *Artículo 9*

La asistencia médica mencionada en el artículo 8 deberá ser concedida con el objeto de conservar, restablecer o mejorar la salud de la persona protegida y su aptitud para trabajar y para hacer frente a sus necesidades personales.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 10*

Las personas protegidas respecto de la contingencia mencionada en el artículo 7, apartado a), deberán comprender:

- a) sea a todos los asalariados, incluidos los aprendices, así como a la cónyuge e hijos de tales asalariados;
- b) sea a categorías prescritas de la población económicamente activa que constituyan por lo menos el 75 por ciento de toda la población económicamente activa, así como a la cónyuge e hijos de las personas que pertenezcan a dichas categorías;
- c) sea a categorías prescritas de residentes que constituyan por lo menos el 75 por ciento de todos los residentes.

### *Artículo 11*

Cuando esté en vigor una declaración formulada de conformidad con el artículo 2, las personas protegidas respecto de la contingencia mencionada en el artículo 7, apartado a), deberán comprender:

- a) sea a categorías prescritas de asalariados que constituyan por lo menos el 25 por ciento de todos los asalariados, así como a la cónyuge e hijos de tales asalariados;
- b) sea a categorías prescritas de asalariados en empresas industriales que constituyan por lo menos el 50 por ciento de todos los asalariados en empresas industriales, así como a la cónyuge e hijos de tales asalariados.

### *Artículo 12*

Las personas que reciban una prestación de seguridad social por invalidez, vejez, muerte del sostén de familia o desempleo y, cuando sea el caso, la cónyuge e hijos de tales personas seguirán siendo protegidos, bajo condiciones prescritas, respecto a la contingencia mencionada en el artículo 7, apartado a).

### *Artículo 13*

La asistencia médica mencionada en el artículo 8 deberá comprender por lo menos:

- a) la asistencia médica general, incluidas las visitas a domicilio;
- b) la asistencia por especialistas prestada en hospitales a personas hospitalizadas o no y la asistencia que pueda ser prestada por especialistas fuera de los hospitales;
- c) el suministro de los productos farmacéuticos necesarios recetados por médicos u otros profesionales calificados;
- d) la hospitalización, cuando fuere necesaria;
- e) la asistencia odontológica según esté prescrita; y
- f) <la readaptación médica, incluidos el suministro, mantenimiento y renovación de aparatos de prótesis y de ortopedia, según fuere prescrita.

## Normas internacionales

### *Artículo 14*

Cuando esté en vigor una declaración formulada de conformidad con el artículo 2, la asistencia médica mencionada en el artículo 8 deberá comprender por lo menos:

- a) la asistencia médica general, incluidas, si es posible, las visitas a domicilio;
- b) la asistencia por especialistas prestada en hospitales a personas hospitalizadas o no, y, si es posible, la asistencia que pueda ser prestada por especialistas fuera de los hospitales;
- c) el suministro de los productos farmacéuticos necesarios recetados por médicos u otros profesionales calificados;
- d) la hospitalización, cuando fuere necesaria.

### *Artículo 15*

Si la legislación de un Miembro subordina el derecho a la asistencia médica mencionada en el artículo 8 al cumplimiento de un período de calificación por la persona protegida o por su sostén de familia, las condiciones de ese período de calificación deberán ser tales que las personas que normalmente pertenezcan a las categorías de personas protegidas no sean privadas del derecho a beneficiarse de dicha prestación.

### *Artículo 16*

1. La asistencia médica mencionada en el artículo 8 deberá ser concedida durante toda la contingencia.

2. Cuando el beneficiario deje de pertenecer a las categorías de personas protegidas, la conservación del derecho a asistencia médica en caso de una enfermedad que haya empezado cuando dicha persona pertenecía a esas categorías podrá ser limitada a un período prescrito que no deberá ser inferior a veintiséis semanas. Sin embargo, la asistencia médica no deberá cesar mientras el beneficiario continúe recibiendo una prestación monetaria de enfermedad.

3. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo, la duración de la asistencia médica deberá ser extendida en caso de enfermedades prescritas reconocidas como enfermedades que requieren un tratamiento prolongado.

### *Artículo 17*

Si la legislación de un Miembro prescribe que el beneficiario o su sostén de familia contribuya al costo de la asistencia médica mencionada en el artículo 8, deberá reglamentarse esa participación de manera tal que no entrañe un gravamen excesivo ni el riesgo de hacer menos eficaz la protección médica y social.

## III. PRESTACIONES MONETARIAS DE ENFERMEDAD

### *Artículo 18*

Todo Miembro, bajo condiciones prescritas, deberá garantizar a las personas protegidas el suministro de prestaciones monetarias de enfermedad respecto de la contingencia mencionada en el artículo 7, apartado b).

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 19*

Las personas protegidas respecto de la contingencia mencionada en el artículo 7, apartado b), deberán comprender:

- a) sea a todos los asalariados, incluidos los aprendices;
- b) sea a categorías prescritas de la población económicamente activa que constituyan por lo menos el 75 por ciento de toda la población económicamente activa;
- c) sea a todos los residentes cuyos recursos durante la contingencia no excedan de límites prescritos, de conformidad con las disposiciones del artículo 24.

### *Artículo 20*

Cuando esté en vigor una declaración formulada de conformidad con el artículo 2, las personas protegidas respecto a la contingencia mencionada en el artículo 7, apartado b), deberán comprender:

- a) sea a categorías prescritas de asalariados que constituyan por lo menos el 25 por ciento de todos los asalariados;
- b) sea a categorías prescritas de asalariados en empresas industriales que constituyan por lo menos el 50 por ciento de todos los asalariados en empresas industriales.

### *Artículo 21*

La prestación monetaria de enfermedad mencionada en el artículo 18 deberá consistir en un pago periódico calculado:

- a) de conformidad con las disposiciones del artículo 22 o con las del artículo 23, cuando estén protegidos los asalariados o categorías de la población económicamente activa;
- b) de conformidad con las disposiciones del artículo 24, cuando estén protegidos todos los residentes cuyos recursos durante la contingencia no excedan de límites prescritos.

### *Artículo 22*

1. Con respecto a cualquier pago periódico al que se aplique el presente artículo, la cuantía de la prestación, aumentada con el importe de las asignaciones familiares pagadas durante la contingencia, deberá ser tal que, para el beneficiario tipo, y respecto de la contingencia mencionada en el artículo 7, apartado b), sea por lo menos igual al 60 por ciento del total de las ganancias anteriores del beneficiario y del importe de las asignaciones familiares pagadas a una persona protegida que tenga las mismas cargas de familia que el beneficiario tipo.

2. Las ganancias anteriores del beneficiario se calcularán de acuerdo con reglas prescritas, y cuando las personas protegidas estén repartidas en categorías según sus ganancias, las ganancias anteriores podrán calcularse fundándose en las ganancias de base de las categorías a que hayan pertenecido.

3. Podrá prescribirse un máximo de la cuantía de la prestación o de las ganancias que se tengan en cuenta en el cálculo de la prestación, a reserva de que

## Normas internacionales

este máximo se fije de suerte que las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo queden satisfechas cuando las ganancias anteriores del beneficiario sean iguales o inferiores al salario de un trabajador calificado de sexo masculino.

4. Las ganancias anteriores del beneficiario, el salario del trabajador calificado de sexo masculino, la prestación y las asignaciones familiares se calcularán sobre el mismo tiempo básico.

5. Respecto de los demás beneficiarios, la prestación será fijada de tal manera que esté en relación razonable con la del beneficiario tipo.

6. Para los fines del presente artículo serán considerados como trabajadores calificados de sexo masculino los siguientes:

- a) un ajustador o un tornero de una industria de construcción de maquinaria, excepto la maquinaria eléctrica; o
- b) un trabajador ordinario calificado definido de conformidad con las disposiciones del párrafo siguiente; o
- c) una persona cuyas ganancias sean iguales o superiores a las ganancias del 75 por ciento de todas las personas protegidas; para determinar esas ganancias se tomará por base el año o un período más corto, conforme se prescriba; o
- d) una persona cuyas ganancias sean iguales al 125200 por ciento del promedio de las ganancias de todas las personas protegidas.

7. A los efectos del apartado b) del párrafo precedente se considerará como trabajador ordinario calificado toda persona empleada en la agrupación de actividades económicas que ocupe el mayor número de varones económicamente activos protegidos contra la contingencia mencionada en el artículo 7, apartado b), en la rama que ocupe el mayor número de tales personas protegidas. A este efecto se utilizará la Clasificación industrial internacional uniforme de todas las actividades económicas, adoptada por el Consejo Económico y Social de la Organización de las Naciones Unidas, en su séptimo período de sesiones, el 27 de agosto de 1948, con sus modificaciones hasta 1968, la cual se reproduce como anexo al presente Convenio, teniendo en cuenta toda modificación que pudiera introducirse en el futuro.

8. Cuando las prestaciones varíen de una región a otra, el trabajador calificado de sexo masculino podrá ser elegido dentro de cada una de las regiones, de conformidad con las disposiciones de los párrafos 6 y 7 del presente artículo.

9. El salario del trabajador calificado de sexo masculino se determinará sobre la base del salario por un número normal de horas de trabajo fijado sea por contratos colectivos, sea por la legislación nacional o en virtud de ella, cuando fuere aplicable, o por la costumbre, incluidos los subsidios de carestía de vida, si los hubiere. Cuando los salarios difieran de una región a otra y no se aplique el párrafo 8 del presente artículo, deberá tomarse el término medio de dichos salarios.

### *Artículo 23*

1. Con respecto a cualquier pago periódico al que se aplique el presente artículo, la cuantía de la prestación, aumentada con el importe de las asignaciones familiares pagadas durante la contingencia, deberá ser tal que, para el beneficiario tipo y respecto de la contingencia mencionada en el artículo 7, apartado b), sea por lo menos igual al 60 por ciento del total del salario del trabajador ordinario no cali-

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

ficado adulto de sexo masculino y del importe de las asignaciones familiares pagadas a una persona protegida que tenga las mismas cargas de familia que el beneficiario tipo.

2. El salario del trabajador ordinario no calificado adulto de sexo masculino, la prestación y las asignaciones familiares serán calculados sobre el mismo tiempo básico.

3. Respecto de los demás beneficiarios, la prestación será fijada de tal manera que esté en relación razonable con la del beneficiario tipo.

4. Para los fines del presente artículo serán considerados como trabajadores ordinarios no calificados adultos de sexo masculino los siguientes:

- a) un trabajador ordinario no calificado de una industria de construcción de maquinaria, exceptuada la maquinaria eléctrica; o
- b) un trabajador ordinario no calificado definido de conformidad con las disposiciones del párrafo siguiente.

5. A los efectos del apartado b) del párrafo precedente se considerará como trabajador ordinario no calificado toda persona empleada en la agrupación de actividades económicas que ocupe el mayor número de varones económicamente activos protegidos contra la contingencia mencionada en el artículo 7, apartado b), en la rama que ocupe el mayor número de tales personas protegidas. A este efecto se utilizará la Clasificación industrial internacional uniforme de todas las actividades económicas, adoptada por el Consejo Económico y Social de la Organización de las Naciones Unidas, en su séptimo período de sesiones, el 27 de agosto de 1948, con sus modificaciones hasta 1968, la cual se reproduce como anexo al presente Convenio, teniendo en cuenta toda modificación que pudiera introducirse en el futuro.

6. Cuando las prestaciones varíen de una región a otra, el trabajador ordinario no calificado adulto de sexo masculino podrá ser elegido dentro de cada una de las regiones, de conformidad con las disposiciones de los párrafos 4 y 5 del presente artículo.

7. El salario del trabajador ordinario no calificado adulto de sexo masculino se determinará sobre la base del salario por un número normal de horas de trabajo fijado sea por contratos colectivos, sea por la legislación o en virtud de ella cuando le fuere aplicable, o por la costumbre, incluidos los subsidios de carestía de vida, si los hubiere. Cuando los salarios difieran de una región a otra y no se aplique el párrafo 6 del presente artículo, deberá tomarse el término medio de dichos salarios.

### *Artículo 24*

Con respecto a cualquier pago periódico al que se aplique el presente artículo:

- a) el monto de la prestación deberá determinarse de acuerdo con una escala prescrita o con una escala fijada por las autoridades públicas competentes de conformidad con reglas prescritas;
- b) el monto de la prestación no podrá reducirse sino en la medida en que los demás recursos de la familia del beneficiario excedan de sumas apreciables prescritas o fijadas por las autoridades competentes de conformidad con reglas prescritas;

## Normas internacionales

- c) el total de la prestación y de los demás recursos de la familia, previa deducción de las sumas apreciables a que se refiere el apartado anterior, deberá ser suficiente para asegurar a la familia condiciones de vida sanas y convenientes, y no deberá ser inferior al monto de la prestación calculada de conformidad con las disposiciones del artículo 23;
- d) las disposiciones del apartado anterior se considerarán cumplidas si el monto total de las prestaciones monetarias de enfermedad pagadas en virtud del presente Convenio excede por lo menos en 30 por ciento del monto total de las prestaciones que se obtendría aplicando las disposiciones del artículo 23 y las del artículo 19, apartado b).

### *Artículo 25*

Si la legislación del Miembro subordina el derecho a la prestación monetaria de enfermedad mencionada en el artículo 18 al cumplimiento de un período de calificación por la persona protegida, las condiciones de ese período de calificación deberán ser tales que las personas que normalmente pertenezcan a las categorías de personas protegidas no sean privadas del derecho a beneficiarse de dicha prestación.

### *Artículo 26*

1. La prestación monetaria de enfermedad mencionada en el artículo 18 deberá ser concedida durante toda la contingencia. Sin embargo, la concesión de la prestación se podrá limitar a un período no inferior a cincuenta y dos semanas en cada caso de incapacidad, según esté prescrito.

2. Cuando esté en vigor una declaración formulada de conformidad con el artículo 2, la concesión de la prestación monetaria de enfermedad mencionada en el artículo 18 se podrá limitar a un período no inferior a veintiséis semanas en cada caso de incapacidad, según esté prescrito.

3. Si la legislación del Miembro prescribe que la prestación monetaria de enfermedad no sea pagada sino al expirar un período de espera, este período no deberá exceder de los tres primeros días de suspensión de ganancias.

### *Artículo 27*

1. A la muerte de una persona que recibía o que tenía derecho a recibir la prestación monetaria de enfermedad mencionada en el artículo 18, una asignación por gastos funerarios deberá ser pagada, en condiciones prescritas, a sus sobrevivientes, a las demás personas a su cargo o a la persona que hubiere costado tales gastos.

2. Todo Miembro podrá dejar de aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo:

- a) cuando haya aceptado las obligaciones de la parte IV del Convenio sobre las prestaciones de invalidez, vejez y sobrevivientes, 1967;
- b) cuando su legislación nacional conceda prestaciones monetarias de enfermedad en una proporción no inferior al 80 por ciento de las ganancias de las personas protegidas; y

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- c) cuando la mayoría de las personas protegidas estén cubiertas por un seguro voluntario controlado por las autoridades públicas, que conceda una asignación funeraria.

### IV. DISPOSICIONES COMUNES

#### *Artículo 28*

1. Toda prestación a la cual una persona protegida tuviera derecho en aplicación del presente Convenio podrá ser suspendida en la medida en que se prescriba:

- a) mientras el interesado esté ausente del territorio del Estado Miembro;
- b) mientras el interesado reciba por la contingencia una indemnización de tercera persona, en la medida de dicha indemnización;
- c) cuando el interesado haya solicitado fraudulentamente una prestación;
- d) cuando la contingencia haya sido provocada por un delito cometido por el interesado;
- e) cuando la contingencia haya sido provocada por una falta grave e intencional del interesado;
- f) cuando el interesado, sin causa que lo justifique, no utilice la asistencia médica o los servicios de readaptación puestos a su disposición, o no observe las reglas prescritas para comprobar la existencia o la continuación de la contingencia o las reglas respecto de la conducta de los beneficiarios;
- g) en el caso de la prestación monetaria de enfermedad mencionada en el artículo 18, mientras el interesado sea mantenido con fondos públicos o a expensas de una institución o de un servicio de seguridad social; y
- h) en el caso de la prestación monetaria de enfermedad mencionada en el artículo 18, mientras el interesado reciba otra prestación monetaria de la seguridad social que no sea una prestación familiar, a condición de que la parte suspendida de la prestación de enfermedad no sobrepase la otra prestación.

2. En los casos y dentro de los límites prescritos, parte de la prestación que de otra manera habría debido pagarse deberá ser abonada a las personas a cargo del interesado.

#### *Artículo 29*

1. Todo solicitante deberá tener derecho a interponer un recurso en caso de que se le niegue una prestación o en caso de reclamación sobre su calidad o cantidad.

2. Cuando en la aplicación del presente Convenio un departamento gubernamental responsable ante el poder legislativo esté encargado de la administración de la asistencia médica, el derecho de interponer un recurso, previsto en el párrafo 1 del presente artículo, podrá ser reemplazado por el derecho de que la reclamación respecto al rechazo de la asistencia médica o a la calidad de la asistencia recibida sea investigada por la autoridad apropiada.

## Normas internacionales

### Artículo 30

1. Todo Miembro deberá asumir la responsabilidad general respecto al suministro conveniente de las prestaciones que se concedan en aplicación de este Convenio y deberá adoptar todas las medidas necesarias a este efecto.

2. Todo Miembro deberá asumir la responsabilidad general respecto de la buena administración de las instituciones y servicios encargados de la aplicación de este Convenio.

### Artículo 31

Cuando la administración no esté confiada a una institución reglamentada por las autoridades públicas o a un departamento gubernamental responsable ante el poder legislativo:

- a) representantes de las personas protegidas deberán participar en la administración en condiciones prescritas;
- b) la legislación nacional, en los casos apropiados, deberá prever la participación de representantes de los empleadores;
- c) la legislación nacional podrá asimismo decidir con respecto a la participación de representantes de las autoridades públicas.

### Artículo 32

Todo Miembro dentro de su territorio deberá asegurar a los extranjeros que normalmente residan o trabajen en él igualdad de trato con sus nacionales respecto al derecho a las prestaciones previstas en este Convenio.

### Artículo 33

1. Todo Miembro que:

- a) haya aceptado las obligaciones del presente Convenio sin acogerse a las excepciones y exclusiones previstas en el artículo 2 y en el artículo 3;
- b) conceda, en conjunto, prestaciones superiores a las previstas en el presente Convenio y dedique a todos los gastos correspondientes, en lo que se refiera a asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad, una fracción de su ingreso nacional de por lo menos el 4 por ciento; y
- c) cumpla por lo menos dos de las tres condiciones siguientes:
  - i) proteger a un porcentaje de la población económicamente activa por lo menos superior en diez unidades al requerido en el apartado b) del artículo 10 y en el apartado b) del artículo 19, o a un porcentaje de todos los residentes por lo menos superior en diez unidades al requerido en el apartado c) del artículo 10;
  - ii) garantizar una asistencia médica preventiva y curativa sensiblemente más amplia que la prescrita en el artículo 13;
  - iii) garantizar prestaciones monetarias de enfermedad cuyo monto sea por lo menos superior en diez unidades al porcentaje estipulado en los artículos 22 y 23, podrá, previa consulta con las organizaciones más representativas de empleadores y de trabajadores, cuando existan, exceptuar-

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

se temporalmente del cumplimiento de determinadas disposiciones de la parte II y la parte III de este Convenio, siempre que esas excepciones no reduzcan fundamentalmente ni afecten las garantías esenciales de este Convenio.

2. Todo Miembro que se acoja a tales excepciones deberá indicar en las memorias que, en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, habrá de presentar sobre la aplicación de este Convenio, el estado de su legislación y práctica respecto a tales excepciones y el progreso realizado para la aplicación completa de los términos del Convenio.

### *Artículo 34*

Este Convenio no se aplicará:

- a) a las contingencias sobrevenidas antes de que el Convenio entre en vigor para el Miembro interesado;
- b) a las prestaciones por contingencias sobrevenidas después de que el Convenio haya entrado en vigor para el Miembro interesado, en la medida en que los derechos a dichas prestaciones provengan de períodos anteriores a dicha fecha.

## V. DISPOSICIONES FINALES

### *Artículo 35*

El presente Convenio revisa el Convenio sobre el seguro de enfermedad (industria), 1927, y el Convenio sobre el seguro de enfermedad (agricultura), 1927.

### *Artículo 36*

1. Con arreglo a las disposiciones del artículo 75 del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952, la parte III de dicho Convenio y las disposiciones pertinentes de otras partes del mismo dejarán de aplicarse a un Miembro que ratifique el presente Convenio, a partir de la fecha en que éste entre en vigor para dicho Miembro, si una declaración formulada en virtud del artículo 3 de este Convenio no se halla vigente.

2. Siempre que no se halle vigente una declaración formulada en virtud del artículo 3, la aceptación de las obligaciones del presente Convenio será considerada, a los efectos del artículo 2 del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952, como una aceptación de las obligaciones de la parte III y de las disposiciones pertinentes de otras partes del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952.

### *Artículo 37*

Si un convenio que la Conferencia adopte posteriormente sobre materias tratadas en el presente Convenio así lo dispusiere, las disposiciones del presente instrumento que se especifiquen en el nuevo cesarán de aplicarse a todo Miembro que ratifique este último, a partir de la fecha de su entrada en vigor para el Miembro interesado.

## Normas internacionales

\* \* \*

### Anexo

#### Clasificación industrial internacional uniforme de todas las actividades económicas (Revisada en 1968)

##### LISTA DE GRANDES DIVISIONES, DIVISIONES Y AGRUPACIONES

División	Agrupación
	<i>Gran división 1. Agricultura, caza, silvicultura y pesca</i>
11	Agricultura y caza.
	111 Producción pecuaria.
	112 Servicios agrícolas.
	113 Caza ordinaria y mediante trampas, y repoblación de animales.
12	Silvicultura y extracción de madera.
	121 Silvicultura.
	122 Extracción de madera.
13	130 Pesca
	<i>Gran división 2. Explotación de minas y canteras</i>
21	210 Explotación de minas de carbón.
22	220 Producción de petróleo crudo y gas natural.
23	230 Extracción de minerales metálicos.
29	290 Extracción de otros minerales.
	<i>Gran división 3. Industrias manufactureras</i>
31	Productos alimenticios, bebidas y tabaco.
	311-312 Fabricación de productos alimenticios.
	313 Industrias de bebidas.
	314 Industria del tabaco.
32	Textiles, prendas de vestir e industrias del cuero.
	321 Fabricación de textiles.
	322 Fabricación de prendas de vestir, excepto calzado.
	323 Industria del cuero y productos de cuero y sucedáneos de cuero y pieles, excepto el calzado y otras prendas de vestir.
	324 Fabricación de calzado, excepto el de caucho vulcanizado o moldeado o de plástico.
33	Industria de la madera y productos de la madera, incluidos muebles.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

- 331 Industria de la madera y productos de madera y de corcho, excepto muebles.
  - 332 Fabricación de muebles y accesorios, excepto los que son principalmente metálicos.
  - 34 Fabricación de papel y productos de papel; imprentas y editoriales.
  - 341 Fabricación de papel y productos de papel.
  - 342 Imprentas, editoriales e industrias conexas.
  - 35 Fabricación de sustancias químicas y de productos químicos, derivados del petróleo y del carbón, de caucho y plásticos.
  - 351 Fabricación de sustancias químicas industriales.
  - 352 Fabricación de otros productos químicos.
  - 353 Refinerías de petróleo.
  - 354 Fabricación de productos diversos derivados del petróleo y del carbón.
  - 355 Fabricación de productos de caucho.
  - 356 Fabricación de productos plásticos, n.e.p.
  - 36 Fabricación de productos minerales no metálicos, exceptuando los derivados del petróleo y del carbón.
  - 361 Fabricación de objetos de barro, loza y porcelana.
  - 362 Fabricación de vidrio y productos de vidrio.
  - 369 Fabricación de otros productos minerales no metálicos.
  - 37 Industrias metálicas básicas.
  - 371 Industrias básicas de hierro y acero.
  - 372 Industrias básicas de metales no ferrosos.
  - 38 Fabricación de productos metálicos, maquinaria y equipo.
  - 381 Fabricación de productos metálicos, exceptuando maquinaria y equipo.
  - 382 Construcción de maquinaria, exceptuando la eléctrica.
  - 383 Construcción de maquinaria, aparatos, accesorios y suministros eléctricos.
  - 384 Construcción de material de transporte.
  - 385 Fabricación de equipo profesional y científico, instrumentos de medida y de control n.e.p., y de aparatos fotográficos e instrumentos de óptica.
  - 39 390 Otras industrias manufactureras.
- Gran división 4. Electricidad, gas y agua*
- 41 410 Electricidad, gas y vapor.
  - 42 420 Obras hidráulicas y suministro de agua.

## Normas internacionales

### *Gran división 5. Construcción*

50      500      Construcción.

### *Gran división 6. Comercio al por mayor y al por menor y restaurantes y hoteles*

61      610      Comercio al por mayor.  
62      620      Comercio al por menor.  
63           Restaurantes y hoteles.  
631      Restaurantes, cafés y otros establecimientos que expenden comidas  
            y bebidas.  
632      Hoteles, casas de huéspedes, campamentos y otros lugares  
            de alojamiento.

### *Gran división 7. Transportes, almacenamiento y comunicaciones*

71      Transporte y almacenamiento.  
711      Transporte terrestre.  
712      Transporte por agua.  
713      Transporte aéreo.  
719      Servicios conexos del transporte.  
72      720      Comunicaciones.

### *Gran división 8. Establecimientos financieros, seguros, bienes inmuebles y servicios prestados a las empresas*

81      810      Establecimientos financieros.  
82      820      Seguros.  
83           Bienes inmuebles y servicios prestados a las empresas.  
831      Bienes inmuebles.  
832      Servicios prestados a las empresas, exceptuando el alquiler  
            y arrendamiento de maquinaria y equipo.  
833      Alquiler y arrendamiento de maquinaria y equipo.

### *Gran división 9. Servicios comunales, sociales y personales*

91      910      Administración pública y defensa.  
92      920      Servicios de saneamiento y similares.  
93           Servicios sociales y otros servicios comunales conexos.  
931      Instrucción pública.  
932      Institutos de investigaciones y científicos.  
933      Servicios médicos y odontológicos; otros servicios de sanidad  
            y veterinaria.  
934      Institutos de asistencia social.  
935      Asociaciones comerciales, profesionales y laborales.  
939      Otros servicios sociales y servicios comunales conexos.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

94		Servicios de diversión y esparcimiento y servicios culturales.
	941	Películas cinematográficas y otros servicios de esparcimiento.
	942	Bibliotecas, museos, jardines botánicos y zoológicos y otros servicios culturales, n.e.p.
	949	Servicios de diversión y esparcimiento, n.e.p.
95		Servicios personales y de los hogares.
	951	Servicios de reparación, n.e.p.
	952	Lavanderías y servicios de lavandería; establecimientos de limpieza y teñido.
	953	Servicios domésticos.
	959	Servicios personales diversos.
96	960	Organizaciones internacionales y otros organismos extraterritoriales.
		<i>Gran división 0. Actividades no bien especificadas</i>
00	000	Actividades no bien especificadas.

## Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138)<sup>1</sup>

\* \* \*

### Artículo 1

Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio se compromete a seguir una política nacional que asegure la abolición efectiva del trabajo de los niños y eleve progresivamente la edad mínima de admisión al empleo o al trabajo a un nivel que haga posible el más completo desarrollo físico y mental de los menores.

### Artículo 2

1. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio deberá especificar, en una declaración anexa a su ratificación, la edad mínima de admisión al empleo o al trabajo en su territorio y en los medios de transporte matriculados en su territorio; a reserva de lo dispuesto en los artículos 4 a 8 del presente Convenio, ninguna persona menor de esa edad deberá ser admitida al empleo o trabajar en ocupación alguna.

2. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio podrá notificar posteriormente al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, mediante otra declaración, que establece una edad mínima más elevada que la que fijó inicialmente.

<sup>1</sup> Fecha de entrada en vigor: 19 de junio de 1976.

## Normas internacionales

3. La edad mínima fijada en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo no deberá ser inferior a la edad en que cesa la obligación escolar, o en todo caso, a quince años.

4. No obstante las disposiciones del párrafo 3 de este artículo, el Miembro cuya economía y medios de educación estén insuficientemente desarrollados podrá, previa consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, si tales organizaciones existen, especificar inicialmente una edad mínima de catorce años.

5. Cada Miembro que haya especificado una edad mínima de catorce años con arreglo a las disposiciones del párrafo precedente deberá declarar en las memorias que presente sobre la aplicación de este Convenio, en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:

- a) que aún subsisten las razones para tal especificación, o
- b) que renuncia al derecho de seguir acogiéndose al párrafo 1 anterior a partir de una fecha determinada.

### *Artículo 3*

1. 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 dieciocho años.

2. Los tipos de empleo o de trabajo a que se aplica el párrafo 1 de este artículo serán determinados por la legislación nacional o por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, cuando tales organizaciones existan.

3. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, la legislación nacional o la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, cuando tales organizaciones existan, podrán autorizar el empleo o el trabajo a partir de la edad de dieciséis años, siempre que queden plenamente garantizadas la salud, la seguridad y la moralidad de los adolescentes, y que éstos hayan recibido instrucción o formación profesional adecuada y específica en la rama de actividad correspondiente.

### *Artículo 4*

1. Si fuere necesario, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores, cuando tales organizaciones existan, podrá excluir de la aplicación del presente Convenio a categorías limitadas de empleos o trabajos respecto de los cuales se presente problemas especiales e importantes de aplicación.

2. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio deberá enumerar, en la primera memoria sobre la aplicación del Convenio que presente en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, las categorías que haya excluido de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, explicando los motivos de dicha exclusión, y deberá indicar en memorias posteriores el estado de su legislación y práctica respecto de las categorías exclui-

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

das y la medida en que aplica o se propone aplicar el presente Convenio a tales categorías.

3. El presente artículo no autoriza a excluir de la aplicación del Convenio los tipos de empleo o trabajo a que se refiere el artículo 3.

### *Artículo 5*

1. El Miembro cuya economía y cuyos servicios administrativos estén insuficientemente desarrollados podrá, previa consulta con las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores, cuando tales organizaciones existan, limitar inicialmente el campo de aplicación del presente Convenio.

2. Todo Miembro que se acoja al párrafo 1 del presente artículo deberá determinar, en una declaración anexa a su ratificación, las ramas de actividad económica o los tipos de empresa a los cuales aplicará las disposiciones del presente Convenio.

3. Las disposiciones del presente Convenio deberán ser aplicables, como mínimo, a: minas y canteras; industrias manufactureras; construcción; servicios de electricidad, gas y agua; saneamiento; transportes, almacenamiento y comunicaciones, y plantaciones y otras explotaciones agrícolas que produzcan principalmente con destino al comercio, con exclusión de las empresas familiares o de pequeñas dimensiones que produzcan para el mercado local y que no empleen regularmente trabajadores asalariados.

4. Todo Miembro que haya limitado el campo de aplicación del presente Convenio al amparo de este artículo:

- a) deberá indicar en las memorias que presente en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo la situación general del empleo o del trabajo de los menores y de los niños en las ramas de actividad que estén excluidas del campo de aplicación del presente Convenio y los progresos que haya logrado hacia una aplicación más extensa de las disposiciones del presente Convenio;
- b) podrá en todo momento extender el campo de aplicación mediante una declaración enviada al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Artículo 6*

El presente Convenio no se aplicará al trabajo efectuado por los niños o los menores en las escuelas de enseñanza general, profesional o técnica o en otras instituciones de formación ni al trabajo efectuado por personas de por lo menos catorce años de edad en las empresas, siempre que dicho trabajo se lleve a cabo según las condiciones prescritas por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores, cuando tales organizaciones existan, y sea parte integrante de:

- a) un curso de enseñanza o formación del que sea primordialmente responsable una escuela o institución de formación;
- b) un programa de formación que se desarrolle entera o fundamentalmente en una empresa y que haya sido aprobado por la autoridad competente; o

## Normas internacionales

- c) un programa de orientación, destinado a facilitar la elección de una ocupación o de un tipo de formación.

### *Artículo 7*

1. La legislación nacional podrá permitir el empleo o el trabajo de personas de trece a quince años de edad en trabajos ligeros, a condición de que éstos:

- a) no sean susceptibles de perjudicar su salud o desarrollo; y
- b) no sean de tal naturaleza que puedan perjudicar su asistencia a la escuela, su participación en programas de orientación o formación profesional aprobados por la autoridad competente o el aprovechamiento de la enseñanza que reciben.

2. La legislación nacional podrá también permitir el empleo o el trabajo de personas de quince años de edad por lo menos, sujetas aún a la obligación escolar, en trabajos que reúnan los requisitos previstos en los apartados a) y b) del párrafo anterior.

3. La autoridad competente determinará las actividades en que podrá autorizarse el empleo o el trabajo de conformidad con los párrafos 1 y 2 del presente artículo y prescribirá el número de horas y las condiciones en que podrá llevarse a cabo dicho empleo o trabajo.

4. No obstante las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo, el Miembro que se haya acogido a las disposiciones del párrafo 4 del artículo 2 podrá, durante el tiempo en que continúe acogiéndose a dichas disposiciones, sustituir las edades de trece y quince años, en el párrafo 1 del presente artículo, por las edades de doce y catorce años, y la edad de quince años, en el párrafo 2 del presente artículo, por la edad de catorce años.

### *Artículo 8*

1. La autoridad competente podrá conceder, previa consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, cuando tales organizaciones existan, por medio de permisos individuales, excepciones a la prohibición de ser admitido al empleo o de trabajar que prevé el artículo 2 del presente Convenio, con finalidades tales como participar en representaciones artísticas.

2. Los permisos así concedidos limitarán el número de horas del empleo o trabajo objeto de esos permisos y prescribirán las condiciones en que puede llevarse a cabo.

### *Artículo 9*

1. La autoridad competente deberá prever todas las medidas necesarias, incluso el establecimiento de sanciones apropiadas, para asegurar la aplicación efectiva de las disposiciones del presente Convenio.

2. La legislación nacional o la autoridad competente deberán determinar las personas responsables del cumplimiento de las disposiciones que den efecto al presente Convenio.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

3. La legislación nacional o la autoridad competente prescribirá los registros u otros documentos que el empleador deberá llevar y tener a disposición de la autoridad competente. Estos registros deberán indicar el nombre y apellidos y la edad o fecha de nacimiento, debidamente certificados siempre que sea posible, de todas las personas menores de dieciocho años empleadas por él o que trabajen para él.

### *Artículo 10*

1. El presente Convenio modifica, en las condiciones establecidas en este artículo, el Convenio sobre la edad mínima (industria), 1919; el Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920; el Convenio sobre la edad mínima (agricultura), 1921; el Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921; el Convenio sobre la edad mínima (trabajos no industriales), 1932; el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936; el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (industria), 1937; el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajos no industriales), 1937; el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959, y el Convenio sobre la edad mínima (trabajo subterráneo), 1965.

2. Al entrar en vigor el presente Convenio, el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936; el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (industria), 1937; el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajos no industriales), 1937; el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959, y el Convenio sobre la edad mínima (trabajo subterráneo), 1965, no cesarán de estar abiertos a nuevas ratificaciones.

3. El Convenio sobre la edad mínima (industria), 1919; el Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920; el Convenio sobre la edad mínima (agricultura), 1921, y el Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921, cesarán de estar abiertos a nuevas ratificaciones cuando todos los Estados partes en los mismos hayan dado su consentimiento a ello mediante la ratificación del presente Convenio o mediante declaración comunicada al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

4. Cuando las obligaciones del presente Convenio hayan sido aceptadas:

- a) por un Miembro que sea parte en el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (industria), 1937, y que haya fijado una edad mínima de admisión al empleo no inferior a quince años en virtud del artículo 2 del presente Convenio, ello implicará, ipso jure, la denuncia inmediata de ese Convenio,
- b) con respecto al empleo no industrial tal como se define en el Convenio sobre la edad mínima (trabajos no industriales), 1932, por un Miembro que sea parte en ese Convenio, ello implicará, ipso jure, la denuncia inmediata de ese Convenio,
- c) con respecto al empleo no industrial tal como se define en el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajos no industriales), 1937, por un Miembro que sea parte en ese Convenio, y siempre que la edad mínima fijada en cumplimiento del artículo 2 del presente Convenio no sea inferior a quince años, ello implicará, ipso jure, la denuncia inmediata de ese Convenio,

## Normas internacionales

- d) 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 Miembro especifique que el artículo 3 de este Convenio se aplica al trabajo marítimo, ello implicará, ipso jure, la denuncia inmediata de ese Convenio,
- e) con respecto al empleo en la pesca marítima, por un Miembro que sea parte en el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959, 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 Miembro especifique que el artículo 3 de este Convenio se aplica al empleo en la pesca marítima, ello implicará, ipso jure, la denuncia inmediata de ese Convenio,
- f) por un Miembro que sea parte en el Convenio sobre la edad mínima (trabajo subterráneo), 1965, y que haya fijado una edad mínima no inferior a la determinada en virtud de ese Convenio en cumplimiento del artículo 2 del presente Convenio o que especifique que tal edad se aplica al trabajo subterráneo en las minas en virtud del artículo 3 de este Convenio, ello implicará, ipso jure, la denuncia inmediata de ese Convenio, al entrar en vigor el presente Convenio.

5. La aceptación de las obligaciones del presente Convenio:

- a) implicará la denuncia del Convenio sobre la edad mínima (industria), 1919, de conformidad con su artículo 12,
- b) con respecto a la agricultura, implicará la denuncia del Convenio sobre la edad mínima (agricultura), 1921, de conformidad con su artículo 9,
- c) con respecto al trabajo marítimo, implicará la denuncia del Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920, de conformidad con su artículo 10, y del Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921, de conformidad con su artículo 12, al entrar en vigor el presente Convenio.

\* \* \*

## ANEXO I

### CONVENIOS MARITIMOS DEL TRABAJO

Núm.	Convenio	Cantidad de ratificaciones al 15 de junio de 1999
7	La edad mínima (trabajo marítimo), 1920	54
8	Las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920	59
9	La colocación de la gente de mar, 1920	39
15	La edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921	69
16	El examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921	81
22	El contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926	57
23	La repatriación de la gente de mar, 1926	45
32	Protección de los cargadores de muelle contra los accidentes (revisado), 1932	45
53	Los certificados de capacidad de los oficiales, 1936	33
54 *	Vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936	6
55	Las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, 1936	16
56 +	El seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936	19
57 *	Las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936	4
58	La edad mínima (trabajo marítimo) (revisado), 1936	52
68	La alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946	23
69	El certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946	36
70 *	La seguridad social de la gente de mar, 1946	7
71	Las pensiones de la gente de mar, 1946	13
72 *+	Las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946	5
73	El examen médico de la gente de mar, 1946	43
74	El certificado de marinero preferente, 1946	27
75 *+	El alojamiento de la tripulación, 1946	5
76 *	Los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946	1
91 +	Las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949	24
92	El alojamiento de la tripulación (revisado), 1949	42
93 *	Los salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949	6
108	Los documentos de identidad de la gente de mar, 1958	59

\* Convenios que aún no han recibido el número necesario de ratificaciones para su entrada en vigor.  
 + Convenios incluidos en este volumen que no están abiertos a ratificación.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

Núm.	Convenio	Cantidad de ratificaciones al 15 de junio de 1999
109*	Salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958	16
112	La edad mínima (pescadores), 1959	30
113	El examen médico de los pescadores, 1959	29
114	El contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959	22
125	Los certificados de competencia de pescadores, 1966	10
126	El alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966	22
133	El alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970	25
134	La prevención de accidentes (gente de mar), 1970	27
137	El trabajo portuario, 1973	22
145	La continuidad del empleo (gente de mar), 1976	17
146	Las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976	13
147	La marina mercante (normas mínimas), 1976	38
	Protocolo de 1996 relativo al convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976	1
152	Seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979	19
163	El bienestar de la gente de mar, 1987	11
164	La protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987	9
165	La seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987	2
166	La repatriación de la gente de mar (revisado), 1987	7
178	La inspección del trabajo (gente de mar), 1996	2
179	La contratación y la colocación de la gente de mar, 1996	3
180*	Las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996	1
<b>TOTAL</b>		<b>1.196</b>

\* Convenios que aún no han recibido el número necesario de ratificaciones para su entrada en vigor.

## ANEXO II

### RECOMENDACIONES MARITIMAS DEL TRABAJO

Núm.	Recomendación
7	Las horas de trabajo (pesca), 1920
8	Las horas de trabajo (navegación interior), 1920
9	Estatutos nacionales de la gente de mar, 1920
10	El seguro de desempleo (gente de mar), 1920
27	La repatriación de capitanes y aprendices, 1926
28	La inspección del trabajo (gente de mar), 1926
48	Las condiciones de estada de la gente de mar en los puertos, 1936
49	Las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936
75	Los acuerdos relativos a la seguridad social de la gente de mar, 1946
76	La asistencia médica para las personas a cargo de la gente de mar, 1946
77	La formación profesional de la gente de mar, 1946
78	El suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos (tripulación de buques), 1946
105	Los botiquines a bordo de los buques, 1958
106	Consultas médicas en alta mar, 1958
107	El enrolamiento de la gente de mar (buques extranjeros), 1958
108	Las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar, 1958
109	Salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1958
126	La formación profesional (pescadores), 1966
137	La formación profesional (gente de mar), 1970
138	El bienestar de la gente de mar, 1970
139	El empleo de la gente de mar (evolución técnica), 1970
140	El alojamiento de la tripulación (aire acondicionado), 1970
141	El alojamiento de la tripulación (lucha contra ruidos), 1970
142	La prevención de accidentes (gente de mar), 1970
145	El trabajo portuario, 1973
153	La protección de los jóvenes marinos, 1976
154	La continuidad del empleo (gente de mar), 1976
155	La marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976
160	La seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979
173	El bienestar de la gente de mar, 1987
174	La repatriación de la gente de mar, 1987
185	La inspección del trabajo (gente de mar), 1996
186	La contratación y la colocación de la gente de mar, 1996
187	Los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996

## ANEXO III

### CUADRO DE RATIFICACIONES DE CONVENIOS MARITIMOS Y DE OTROS CONVENIOS INTERNACIONALES DEL TRABAJO<sup>1</sup> (AL 15 DE JUNIO DE 1999)

---

Afganistán	137
Albania	16, 58, 87, 98, 112, 138
Alemania	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 23, 53, 56, 73, 87, 92, 98, (112), 113, 114, 125, 126, 130, 133, 134, 138, 147, 152, 162, 164
Angola	7, 68, 69, 73, 74, 91, 92, 98, 108
Antigua y Barbuda	87, 98, 108, 138
Argelia	32, 56, (58), 68, 69, (70), 71, (72), 73, 74, 87, 91, 92, 98, 108, 138
Argentina	7, 8, 9, 15, 16, 22, 23, 32, 53, 58, 68, 71, 73, 87, 98, 138
Australia	7, 8, 9, 15, 16, 22, (57), 58, 69, 73, (76), 87, 92, (93), 98, 112, 133, 137, 166
Austria	87, 98
Azerbaiyán	16, 23, 32, 69, 73, 87, 92, 98, 108, 113, 126, 133, 134, 138, 147
Bahamas	7, 22, 98
Bangladesh	15, 16, 22, 32, 87, 98
Barbados	7, 22, 74, 87, 98, 108, 147
Belarús	(15), 16, 32, (58), 87, 98, 108, 138
Bélgica	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 23, 32, 53, (54), 55, 56, (57), (58), 68, 69, 73, 74, 87, 91, 92, 98, (112), 113, 114, 125, 126, 138, 147
Belice	7, 8, 15, 16, 22, 58, 87, 98, 108
Benin	87, 98
Bolivia	87, 98, 130, 138
Bosnia y Herzegovina	8, 9, 16, 22, 23, 32, 53, 56, 69, 73, 74, 87, 91, 92, 98, 113, 114, 126, 138
Botswana	87, 98, 138
Brasil	(7), 16, 22, 53, 58, 91, 92, (93), 98, 108, 113, 114, 125, 126, 133, 134, 137, 145, 146, 147, 152, 163, 164, 166

---

<sup>1</sup> Los números entre paréntesis corresponden a convenios ratificados, pero no se encuentran en vigor en el país indicado.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

Bulgaria	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 23, 32, 53, (54), 55, 56, (57), (58), 68, 69, 71, (72), 73, (75), 87, 98, 108, (112), 113, 138
Burkina Faso	87, 98, 138
Burundi	87
Cabo Verde	87, 98
Camerún	9, 15, 16, 87, 98, 108, 146
Canadá	7, 8, 15, 16, 22, 32, 58, 68, 69, 73, 74, 87, 108, 147
República Centroafricana	87, 98
Chad	87, 98
República Checa	87, 98, 108, 130, 163, 164
Chile	7, 8, 9, 15, 16, 22, 32, 87, 98, 138
China <sup>2</sup>	7, 15, 16, 22, 23, 32, 138
Chipre	15, 16, 23, 58, 87, 92, 98, 114, 138, 147, 152
Colombia	7, 8, 9, 15, 16, 22, 23, 87, 98
Comoras	87, 98
Congo	87, 152
República Democrática del Congo	98
República de Corea	73, 138
Costa Rica	8, 16, 87, 92, 98, (112), 113, 114, 130, 134, 137, 138, 145, 147
Côte d'Ivoire	87, 98, 133
Croacia	8, 9, 16, 22, 23, 32, 53, 56, 69, 73, 74, 87, 91, 92, 98, 113, 138, 147
Cuba	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 23, (32), 53, (58), (72), 87, 91, 92, (93), 98, (112), 113, 137, 138, 145, 152
Dinamarca	7, 8, 9, 15, 16, (32), 53, 58, 73, 87, 92, 98, 108, 112, 126, 130, 134, 138, 147, 152, 163
Djibouti	9, 15, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 69, 71, 73, 87, 91, 98, 108, 125, 126
Dominica	8, 16, 22, 87, 98, 108, 138
República Dominicana	7, 87, 98
Ecuador	87, 98, 112, 113, 114, 130, 152
Egipto	9, 22, 23, 53, 55, 56, 68, 69, 71, 73, 74, 87, 92, 98, 134, 137, 138, 145, 147, 152
El Salvador	138
Emiratos Arabes Unidos	138
Eslovaquia	87, 98, 130, 138, 163, 164
Eslovenia	8, 9, 16, 22, 23, 32, 53, 56, 69, 73, 74, 87, 91, 92, 98, 113, 114, 126, 138
España	(7), 8, 9, (15), 16, 22, (23), (32), 53, 55, (56), (58), 68, 69, (70), 73, 74, 87, (91), 92, 98, 108, (112), 113, 114, 126, 134, 137, 138, 145, 146, 147, 152, 163, 164, 165, 166
Etiopía	87, 98, 138

<sup>2</sup> Respecto de Hong Kong - Región Administrativa Especial (RAE) - el Gobierno de China ha confirmado, entre otros asuntos, la aplicación o la aplicación continuada, con o sin modificaciones, de los siguientes convenios marítimos e instrumentos relacionados: 7, 8, 15, 16, 22, 23, 58, 74, 87, 92, 98, 108, 133, 138, 147.

## Anexos

Estados Unidos	53, (54), 55, (57), 58, 74, 147
Estonia	7, 8, 9, 15, 16, 22, 23, 53, 87, 92, 98, 108
Fiji	8, 58, 98, 108
Filipinas	23, 53, 87, (93), 98, 138, 179
Finlandia	(7), 8, 9, (15), 16, 22, (32), 53, (72), 73, (75), 87, (91), 92, 98, 108, 130, 133, 134, 137, 138, 145, 146, 147, 152, 163, 164, 178, 179
Francia	8, 9, (15), 16, 22, 23, (32), 53, (54), 55, 56, (58), 68, 69, (70), 71, (72), 73, 74, (75), 87, (91), 92, 98, 108, (112), 113, 114, 125, 126, 133, 134, 137, 138, 145, 146, 147, 152
Gabón	87, 98
Georgia	98, 138
Ghana	8, 15, 16, 22, 23, 58, 69, 74, 87, 92, 98, 108
Granada	7, 8, 15, 16, 58, 87, 98, 108
Grecia	(7), 8, 9, (15), 16, 23, 55, (58), 68, 69, 71, 73, 87, 92, 98, 108, 126, 133, 134, 138, 147
Guatemala	(15), 16, 58, 87, 98, 108, 112, 113, 114, 138
Guinea	16, 87, 98, 112, 113, 114, 133, 134, 152
Guinea-Bissau	7, 68, 69, 73, 74, 91, 92, 98, 108
Guinea Ecuatorial	68, 92, 138
Guyana	7, 15, 87, 98, 108, 137, 138, 166
Haití	87, 98
Honduras	32, 87, 98, 108, 138
Hungría	7, 15, 16, 87, 98, 138, 145, 163, 164, 165, 166
India	15, 16, 22, 32, 147
Indonesia	69, 87, 98, 138
Irán, República Islámica del	108
Iraq	8, (15), 16, 22, 23, (58), 92, (93), 98, 108, 137, 138, 145, 146, 147, 152
Irlanda	(7), 8, (15), 16, 22, 23, 32, 53, 68, 69, 73, 74, 87, 92, 98, 108, 138, 147, 178, 179, 180
Islandia	15, 58, 87, 91, 98, 108
Islas Salomón	8, 16, 108
Israel	9, 53, 87, 91, 92, 98, (112), 133, 134, 138, 147
Italia	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 23, 32, 53, 55, (58), 68, 69, 71, 73, 74, 87, (91), 92, 98, 108, (112), 114, 133, 134, 137, 138, 145, 146, 147
Jamahiriyá Árabe Libia	53, 98, 130, 138
Jamaica	7, 8, 15, 16, 58, 87, 98
Japón	7, 8, 9, 15, 16, 22, 58, 69, 73, 87, 98, 134, 147
Jordania	98, 138
Kenya	(15), 16, 32, (58), 98, (112), 134, 137, 138, 146
Kirguistán	16, 23, 32, 69, 73, 87, 92, 98, 108, 113, 126, 133, 134, 138, 147
Kuwait	87
Latvia	7, 8, 9, 15, 16, 87, 98, 108, 147

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

Lesotho	87, 98
Líbano	8, 9, 15, 58, 71, 73, 74, 98, 133, 147
Liberia	22, 23, 53, 55, 58, 87, 92, 98, 108, 112, 113, 114, 133, 147
Lituania	73, 87, 98, 108, 138
Luxemburgo	(7), 8, 9, (15), 16, 22, (23), 53, 55, 56, 68, 69, 73, 74, 87, 92, 98, 108, 130, 138, 147, 166
Ex República Yugoslava de Macedonia	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 87, 91, 92, 98, (109), 113, 114, 126, 138
Madagascar	87, 98
Malasia	98, 138
(Sabah)	15, 16
(Sarawak)	7, 15, 16
Malawi	98
Malí	87, 98
Malta	(7), 8, (15), 16, 22, 32, 73, 87, 98, 108, 138
Mauricio	(7), 8, (15), 16, 32, (58), 74, 98, 108, 138
Marruecos	15, 22, 55, 98, 145, 146, 147
Mauritania	15, 22, 23, 53, 58, 87, 91, 112, 114
México	(7), 8, 9, 16, 22, (23), (32), 53, 54, 55, 56, 58, 87, 108, 112, 134, 152, 163, 164, 166
República de Moldova	87, 98
Mongolia	87, 98
Mozambique	87, 98
Myanmar	15, 16, 22, 87
Namibia	87, 98
Nepal	98, 138
Nicaragua	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 23, 87, 98, 137, 138, 146
Níger	87, 98, 138
Nigeria	8, 15, 16, 32, 58, 87, 98, 133, 134
Noruega	(7), 8, 9, (15), 16, 22, (32), 53, 56, (58), 68, 69, 71, 73, (75), 87, 91, 92, 98, 108, (112), 113, 126, 130, 133, 134, 137, 138, 145, 147, 152, 163
Nueva Zelandia	8, 9, 15, 16, 22, 23, 32, 53, 58, 68, 69, 74, 92, 133, 134, 145
Países Bajos	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 23, 32, (58), 68, 69, (70), 71, 73, 74, 87, (91), 92, 98, (112), 113, 114, 126, 133, 137, 138, 145, 146, 147
Pakistán	15, 16, 22, 32, 87, 98
Panamá	8, 9, 15, 16, 22, 23, 32, 53, 55, 56, 58, 68, 69, 71, 73, 74, 87, 92, 98, 108, 112, 113, 114, 125, 126
Papua Nueva Guinea	7, 8, 22, 98
Paraguay	87, 98
Perú	8, 9, 22, 23, (32), 53, 55, 56, 58, 68, 69, (70), 71, 73, 87, 98, 112, 113, 114, 152
Polonia	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 23, 68, 69, (70), 73, 74, 87, 91, 92, 98, 108, (112), 113, 133, 134, 137, 138, 145, 147
Portugal	7, 8, 22, 23, 68, 69, 73, 74, 87, (91), 92, 98, 108, 137, 138,

## Anexos

	145, 146, 147
Reino Unido	7, 8, 15, 16, 22, 23, 32, 56, 68, 69, (70), 74, 87, 92, 98, 108, 114, 126, 133, 147
Rumania	(7), 8, 9, (15), 16, 87, 98, 108, 134, 137, 138
Federación de Rusia	(15), 16, 23, 32, (58), 69, 73, 87, 92, 98, 108, (112), 113, 126, 133, 134, 138, 147
Rwanda	87, 98, 138
Santa Lucía	7, 8, 15, 16, 87, 98, 108
San Marino	87, 98, 138
Santo Tomé y Príncipe	87, 98
San Vicente y las Granadinas	7, 16, 98, 108
Senegal	87, 98, 125
Seychelles	7, 8, 15, 16, 58, 87, 108
Sierra Leona	7, 8, 15, 16, 22, 32, 58, 87, 98, 125, 126
Singapur	7, 8, 15, 16, 22, 32, 98
República Árabe Siria	53, 87, 98, 125
Somalia	16, 22, 23
Sri Lanka	7, 8, 15, 16, 58, 87, 98, 108
Sudáfrica	87, 98
Sudán 98	
Suecia	(7), 8, 9, (15), 16, (32), (58), 73, (75), 87, 92, 98, 108, 130, 133, 134, 137, 138, 145, 146, 147, 152, 163, 164
Suiza	8, 15, 16, 23, 58, 87, 163
Suriname	87, 98, 112
Swazilandia	87, 98
República Unida de Tanzania (Zanzíbar) (Tanganyika)	15, 16, 98, 134, 137, 138, 152 7, 58 (32), 108
Tayikistán	16, 23, 32, 69, 73, 87, 92, 98, 108, 113, 126, 133, 134, 138, 147
Togo	87, 98, 138
Trinidad y Tobago	15, 16, 87, 98, 125, 147
Túnez	8, 16, 22, 23, 55, (58), 73, 87, 91, 98, 108, (112), 113, 114, 138
Turkmenistán	87, 98
Turquía	15, 58, 87, 98, 138
Ucrania	(15), 16, 23, 32, (58), 69, 73, 87, 92, 98, 108, (112), 113, 126, 133, 138, 147
Uganda	98
Uruguay	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 23, 32, (54), (58), 73, 87, (93), 98, 108, (112), 113, 114, 130, 133, 134, 137, 138
Uzbekistán	98
Venezuela	(7), 22, 87, 98, 130, 138
Yemen	15, 16, 58, 87, 98

### **Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo**

Yugoslavia	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 23, 32, 53, 56, (58), 69, 73, 74, 87, 91, 92, 98, (112), 113, 114, 126, 138
Zambia	87, 98, 138
Zimbabwe	98

---

## ANEXO IV

### DECLARACIONES DE APLICACION DE CONVENIOS MARITIMOS Y DE OTROS CONVENIOS INTERNACIONALES DEL TRABAJO A TERRITORIOS NO METROPOLITANOS<sup>1</sup> (AL 15 DE JUNIO DE 1999)

Estado Miembro (con o sin modificaciones)	Territorio no metropolitano	Convenios aplicables
Australia	Isla Norfolk	87, 98, 112
Dinamarca	Groenlandia	7, 15, 16, 87, 126
	Islas Feroe	7, 8, 9, 15, 16, 53, 87, 92, 98, 126
Estados Unidos	Guam	53, (54), 55, (57), 58, 74, 147
	Islas Marianas del Norte	147
	Islas Vírgenes estadounidenses	53, (54), 55, (57), 58, 74, 147
	Puerto Rico	53, (54), 55, (57), 58, 74, 147
	Samoa Americana	53, (54), 55, (57), 58, 147
Francia	Guadalupe	8, 9, 15, 16, 22, 23, 32, 53, (54), 55, 56, 58, 68, 69, (70), 71, (72), 73, 74, 87, (91), 92, 98, 108, 112, 113, 114, 125, 126, 133, 145, 146, 147
	Guayana Francesa	8, 9, 15, 16, 22, 23, 32, 53, (54), 55, 56, 58, 68, 69, (70), 71, (72), 73, 74, 87, (91), 92, 98, 108, 112, 113, 114, 125, 126, 133, 145, 146, 147
	Martinica	8, 9, 15, 16, 22, 23, 32, 53, (54), 55, 56, 58, 68, 69, (70), 71, (72), 73, 74, 87, (91), 92, 98, 108, 112, 113, 114, 125, 126, 133, 145, 146, 147
	Nueva Caledonia	8, 15, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 69, 71, 73, 87, (91), 98, 108, 125, 126, 145, 146, 147

<sup>1</sup> Los números entre paréntesis corresponden a convenios ratificados, pero no se encuentran en vigor en el país indicado.

## Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo

Estado Miembro (con o sin modificaciones)	Territorio no metropolitano	Convenios aplicables
	Polinesia francesa	9, 15, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 69, 71, 73, 87, (91), 98, 108, 125, 126, 145, 146, 147
	La Reunión	8, 9, 15, 16, 22, 23, 32, 53, (54), 55, 56, 58, 68, 69, (70), 71, (72), 73, 74, 87,(91), 92, 98, 108, 112, 113, 114, 125, 126, 133, 145, 146, 147
	San Pedro y Miquelón	9, 15, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 69, 71, 73, 87, (91), 98, 108, 125, 126, 145, 146, 147
	Tierras australes y antárticas francesas	8, 9, 15, 16, 22, 23, 53, 58, 68, 69, 73, 74, 87, 92, 98, 108, 133, 134, 146, 147
Países Bajos	Aruba	8, 9, 22, 23, (58), 69, 74, 87, 113, 114, 126, 137, 138, 145, 146, 147
	Antillas Neerlandesas	8, 9, 22, 23, 58, 69, 74, 87
Reino Unido	Anguilla	7, 8, 22, 23, 58, 87, 98, 108
	Bermudas	7, 15, 16, 22, 23, 58, 87, 98, 108, 133, 147
	Gibraltar	7, 8, 15, 16, 22, 23, 58, 87, 98, 108, 133, 147
	Guernsey	7, 8, 15, 16, 22, 32, 56, 69, 74, 87, 98, 108, 114
	Isla de Man	7, 8, 15, 16, 22, 23, 32, 56, 68, 69, (70), 74, 87, 92, 98, 108, 126, 133, 147
	Islas Malvinas (Falkland)	7, 8, 22, 23, 32, 58, 87, 98, 108
	Islas Vírgenes británicas	7, 8, 23, 58, 87, 98, 108
	Jersey	7, 8, 15, 16, 22, 32, 56, 69, 74, 87, 98, 108
	Montserrat	7, 8, 15, 16, 58, 87, 98, 108
	Santa Elena	7, 8, 15, 16, 58, 87, 98, 108

## INDICE

Núm.		Página
<i>Convenios marítimos del trabajo</i>		
7	La edad mínima (trabajo marítimo), 1920 .....	49
8	Las indemnizaciones de desempleo (naufregio), 1920 .....	161
9	La colocación de la gente de mar, 1920 .....	27
16	El examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 .....	51
22	El contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 .....	35
23	La repatriación de la gente de mar, 1926.....	82
53	Los certificados de capacidad de los oficiales, 1936.....	57
55	Las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, 1936.....	163
56	El seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936.....	166
58	La edad mínima (trabajo marítimo) (revisado), 1936 .....	50
68	La alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 .....	95
69	El certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 .....	59
71	Las pensiones de la gente de mar, 1946 .....	180
73	El examen médico de la gente de mar, 1946 .....	53
74	El certificado de marinero preferente, 1946 .....	61
91	Las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 .....	73
92	El alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 .....	99
108	Los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 .....	24
125	Los certificados de competencia de pescadores, 1966 .....	194
126	El alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 .....	199
133	El alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 ....	113
134	La prevención de accidentes (gente de mar), 1970 .....	122
145	La continuidad del empleo (gente de mar), 1976 .....	12
146	Las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 .....	78
147	La marina mercante (normas mínimas), 1976 .....	16
	Protocolo de 1996 relativo al convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976.....	20
163	El bienestar de la gente de mar, 1987 .....	135
164	La protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 .....	142
165	La seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987.....	170

**Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo**

166	La repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 .....	85
178	La inspección del trabajo (gente de mar), 1996.....	153
179	La contratación y la colocación de la gente de mar, 1996.....	29
180	Las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 .....	63

*Otros convenios*

87	La libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 .....	249
98	La aplicación de los principios del derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 .....	251
112	La edad mínima (pescadores), 1959 .....	186
113	El examen médico de los pescadores, 1959.....	187
114	El contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 .....	189
130	Asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad, 1969 .....	252
137	El trabajo portuario, 1973 .....	219
138	La edad mínima, 1973.....	268
152	Seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 .....	227

*Recomendaciones marítimas del trabajo*

9	Los estatutos nacionales de la gente de mar, 1920 .....	7
10	El seguro de desempleo (gente de mar), 1920.....	162
27	La repatriación de capitanes y aprendices, 1926 .....	84
48	Las condiciones de estada de la gente de mar en los puertos, 1936 .....	128
78	El suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos (tripulación de buques), 1946 .....	99
105	Los botiquines a bordo de los buques, 1958 .....	148
106	Consultas médicas en alta mar, 1958.....	151
107	El enrolamiento de la gente de mar (buques extranjeros), 1958 .....	7
108	Las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar, 1958.....	8
137	La formación profesional (gente de mar), 1970 .....	40
138	El bienestar de la gente de mar, 1970 .....	132
139	El empleo de la gente de mar (evolución técnica), 1970.....	9
140	El alojamiento de la tripulación (aire acondicionado), 1970.....	121
141	El alojamiento de la tripulación (lucha contra ruidos), 1970 .....	121
142	La prevención de accidentes (gente de mar), 1970 .....	125
153	La protección de los jóvenes marinos, 1976 .....	89
154	La continuidad del empleo (gente de mar), 1976 .....	14
155	La marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976 .....	23
173	El bienestar de la gente de mar, 1987 .....	136
174	La repatriación de la gente de mar, 1987.....	88
185	La inspección del trabajo (gente de mar), 1996.....	157
186	La contratación y la colocación de la gente de mar, 1996.....	33
187	Los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 ....	69

*Otras recomendaciones*

7	Las horas de trabajo (pesca), 1920.....	185
8	Las horas de trabajo (navegación interior), 1920.....	245
126	La formación profesional (pescadores), 1966 .....	211
145	El trabajo portuario, 1973 .....	221
160	Seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 .....	241