

Procedimientos recomendados para la inspección de buques

Disposiciones generales

En virtud de las disposiciones del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), los gobiernos de los Estados que lo han ratificado se comprometen a dotarse de leyes, reglamentos y procedimientos para garantizar que los buques que enarbolan sus banderas respetan ciertas normas mínimas en lo que atañe a condiciones de empleo, seguridad y vida a bordo. Al mismo tiempo, las autoridades de dichos Estados pueden hacer uso efectivo de las disposiciones del Convenio para poner remedio a situaciones claramente peligrosas a bordo de buques con bandera extranjera que hagan escala en sus puertos. Al facilitar los medios para la inspección de buques matriculados en su propio territorio o en países extranjeros, los gobiernos deberían tomar en consideración las disposiciones de la Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926 (núm. 28) ¹, que establecen los principios generales sobre el objeto y la organización de la inspección, los informes de los servicios de inspección y los derechos y funciones de los inspectores.

El Convenio núm. 147 dispone también que los Estados que hayan ratificado el mismo pero no algún otro convenio de los enumerados en el anexo tienen la obligación de velar por que las disposiciones de su legislación sean «en sustancia equivalentes» a las del convenio enumerado en el anexo (salvo en lo que se refiere a las condiciones de empleo y de vida a bordo, en la medida en que, a juicio del Estado, estas disposiciones

¹ Las disposiciones esenciales de la Recomendación núm. 28 figuran en el anexo II.

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

estén incluidas en convenios colectivos o hayan sido determinadas por los tribunales competentes de forma igualmente obligatoria para los armadores y la gente de mar de que se trate).

La noción «en sustancia equivalente» implica que el Estado asume los objetivos del convenio en cuestión y que ha tomado medidas para garantizar el respeto de los mismos en su legislación nacional, aunque las normas nacionales difieran en cuanto a los detalles de las normas internacionales.

Las inspecciones deberían realizarlas personas debidamente calificadas que hayan sido autorizadas para este cometido por el gobierno interesado y que actúen en su nombre. Aunque los gobiernos puedan confiar la inspección de buques a expertos o a organizaciones reconocidas, es preferible que la inspección de buques la ejecuten inspectores gubernamentales y expertos de sociedades de clasificación autorizados a actuar como funcionarios del Estado del puerto.

En los casos en que a los gobiernos les sea imposible ejercer un control adecuado sobre ciertos buques nacionales, como los que no hacen escala regularmente en un puerto del Estado de la bandera, pueden designar inspectores en puertos extranjeros o autorizar a gobiernos extranjeros o a sociedades de clasificación de buques a actuar en su nombre.

Buques con bandera extranjera

En lo que atañe a condiciones de trabajo y vida de la gente de mar, la inspección de buques extranjeros podrá efectuarse, de conformidad con la legislación nacional, siempre que haya pruebas o quejas conforme de que tales buques no satisfacen las exigencias del Convenio núm. 147. Pruebas de graves deficiencias pueden obtenerse, por ejemplo, en el curso de visitas a bordo para efectuar exámenes de rutina de certificados y documentos de buques, en virtud de otros convenios marítimos internacionales. Las quejas pueden recibirse, por ejemplo,

Procedimientos recomendados para inspección

de miembros de la tripulación, de sindicatos o de cualquier persona u organización con interés por la seguridad de un buque, incluida la seguridad y la salud de su tripulación.

Al tomar medidas basadas sobre tales pruebas o quejas, las autoridades del Estado del puerto deberían determinar primero, en consulta con el capitán del buque, la validez y la seriedad de las pruebas o quejas. Si tras esta verificación inicial se considera justificada una inspección, el inspector del buque debería examinar todos los documentos y certificados pertinentes del buque exigidos por los reglamentos nacionales e internacionales. El inspector debería también averiguar si están en vigor leyes o reglamentos del Estado de la bandera. (Si fuera necesario, el inspector debería pedir la ayuda del capitán del buque para traducir los textos al idioma del Estado de la bandera.) Tales documentos, certificados, leyes o reglamentos deberían aceptarse como base para inferir que las condiciones a bordo son satisfactorias, a menos que existan razones evidentes para creer que estas condiciones no satisfacen sustancialmente las exigencias de los pertinentes instrumentos nacionales e internacionales. Dichas razones, junto con la impresión general en cuanto al nivel de mantenimiento y condiciones de la tripulación a bordo, deberían ayudar al inspector a evaluar la magnitud del examen o inspección necesarios.

En el caso de una queja, el inspector debería investigar el caso de conformidad con sus propios reglamentos nacionales y tomar medidas en consecuencia. Toda queja con respecto al enrolamiento, en territorio del Estado del puerto, de gente de mar nacional de ese Estado a bordo de buques matriculados en un país extranjero debería examinarse, si fuera posible, en el momento del enrolamiento. En lo que atañe a otras quejas, si hay pruebas visuales de un nivel generalmente bueno de mantenimiento a bordo, la inspección puede limitarse a la anomalía denunciada. En cambio, si la impresión general o las observaciones a bordo le dan motivos para creer que el buque es deficiente, el inspector debería proceder a una inspección

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

más detallada, de conformidad con sus propios reglamentos nacionales.

Si como consecuencia de ello quedase demostrado que el buque no satisface las exigencias del Convenio núm. 147, las autoridades del Estado del puerto pueden enviar un informe al gobierno del país en el cual está matriculado el buque, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. Cuando la queja concierne al enrolamiento, en territorio del Estado del puerto, de gente de mar extranjera a bordo de buques con bandera extranjera, el informe debe hacerse rápidamente, si es posible en el momento del enrolamiento de dicha gente de mar.

En lo que se refiere a deficiencias que resulten claramente peligrosas para la seguridad o la salud de la gente de mar, las autoridades del Estado del puerto deberían velar por que se elimine el peligro antes de que se autorice al buque a zarpar, y a este fin deberían adoptar medidas apropiadas, que pueden incluir la detención del buque. En este caso, dichas autoridades deberían advertir lo antes posible de las medidas tomadas al Estado de la bandera a través de su representante marítimo, consular o diplomático más próximo y, si es posible, pedir su presencia.

Buques de bandera nacional y extranjera

De conformidad con su criterio profesional, los inspectores de buques deberían determinar si existe a bordo una situación claramente peligrosa que justifique la detención del buque hasta que se hayan subsanado las deficiencias, o bien si puede permitírsele navegar con algunas deficiencias que no sean críticas para la seguridad del buque o para la seguridad y la salud de la tripulación.

Debería procurarse en la mayor medida posible evitar toda detención o demora de un buque sin motivo. Los inspectores y las autoridades del Estado del puerto deberían evaluar

Procedimientos recomendados para inspección

la importancia de cualquier deficiencia que afecte a la seguridad y la salud a bordo a la luz de las circunstancias de la travesía, y velar por que se tome cualquier medida vital necesaria para salvaguardar el buque o la seguridad o la salud de las personas a bordo, antes de permitirle zarpar. Los inspectores pueden decidir que la reparación de deficiencias no vitales para la seguridad del buque o la salud de las personas a bordo que resulte imposible por razones técnicas o por causa del plan de navegación del buque podrá aplazarse hasta el próximo puerto de escala. En tales casos, las autoridades portuarias deberían informar a las autoridades del próximo puerto de escala, sea en el mismo país o en un país distinto.

La negativa de un buque extranjero a cooperar con los inspectores en el desempeño de sus funciones a tenor de lo dispuesto en el artículo 4 del Convenio núm. 147, negándoles el acceso a bordo u obstaculizando sus inspecciones legítimas, debería comunicarse, de conformidad con los reglamentos nacionales del Estado del puerto, al representante marítimo, consular o diplomático más próximo del Estado de la bandera. Cabe detener el buque hasta que pueda llevarse a cabo una inspección satisfactoria a fin de determinar si las condiciones a bordo son claramente peligrosas para la seguridad o la salud.