

Anexos

Anexo I

Disposiciones esenciales del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)

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.

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

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 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;
- 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 núm. 147

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 dispuesto 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

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

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.

.....

Convenio núm. 147

Apéndice

- 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 la 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);
- Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53) (artículos 3 y 4)¹;
- 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).

¹ Cuando el respeto estricto de las normas pertinentes que figuran en el Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936, plantea 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 sustancial, a fin de evitar el conflicto con las medidas tomadas por ese Estado en materia de certificados.

Anexo II

Disposiciones esenciales de la Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926 (núm. 28)

I. Objeto de la inspección

La Conferencia general de la Organización Internacional del Trabajo recomienda que cada Miembro de la Organización tome en consideración los principios siguientes:

1. La autoridad o autoridades encargadas en cada país de la inspección de las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar deberían tener como misión esencial, en esta materia, la de asegurar la aplicación de todas las leyes y reglamentos relativos a estas condiciones y a la protección de la gente de mar en el ejercicio de su profesión.

2. Cuando se considere posible y conveniente confiar a las autoridades del servicio de inspección, en razón de la experiencia que les confiere su función esencial, funciones accesorias, que podrán variar, según las preocupaciones, las tradiciones o las costumbres de los diversos países, dichas funciones podrán serles asignadas, a título complementario, a condición:

- a) de que no puedan dificultar en modo alguno el cumplimiento de su función esencial;
- b) de que no puedan comprometer en modo alguno la autoridad y la imparcialidad que los inspectores necesitan en sus relaciones con los armadores y la gente de mar.

II. Organización de la inspección

La Conferencia recomienda:

3. Que, siempre que sea compatible con la práctica administrativa, y a fin de lograr la mayor uniformidad posible en la aplicación de

Recomendación núm. 28

las leyes y reglamentos relativos a las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar, los diversos servicios u organismos encargados de garantizar el cumplimiento de esas leyes y reglamentos deberían depender de una sola autoridad central.

4. Que, cuando la práctica administrativa adoptada en esta materia no permita dicha centralización de la inspección, los diversos servicios o autoridades cuyas actividades estén consagradas total o parcialmente a la protección de la gente de mar deberían tener la posibilidad de aprovechar sus experiencias recíprocas y de organizar sus métodos de trabajo de conformidad con los principios comunes que se consideren más eficaces.

5. Que, a estos efectos, debería establecerse un estrecho enlace y una colaboración permanente entre esos diversos servicios o autoridades, siempre que ello sea compatible con la práctica de cada país y se realice en la forma que se considere más conveniente (intercambio de informes y de información, reuniones periódicas, etc.).

6. Que los diversos servicios o autoridades encargados del control de la reglamentación de las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar deberían mantener relaciones con las autoridades encargadas de la inspección del trabajo industrial en las esferas que les sean comunes.

III. Informes de los servicios de inspección

La Conferencia recomienda:

7. Que se redacte un informe general anual, sobre los resultados del control de las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar, por la autoridad central o con la colaboración de las diferentes autoridades encargadas de este control.

8. Que dicho informe anual contenga una lista de las leyes y reglamentos nacionales referentes a las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar y a su control, y una lista de todas las modificaciones que entren en vigor durante el año.

9. Que el informe contenga igualmente cuadros estadísticos acompañados de todas las observaciones necesarias sobre la organización y la actividad de la inspección y que comprenda, siempre que ello

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

sea posible y compatible con la práctica administrativa nacional, información sobre los puntos siguientes:

- a) número de buques fletados sujetos a las diversas formas de inspección, clasificados según su tipo náutico (propulsión mecánica y veleros) y cada categoría dividida según el fin a que estén destinados;
- b) número de gente de mar realmente embarcada en las diferentes clases de buques;
- c) número de buques visitados por los inspectores y número de sus tripulantes;
- d) número y naturaleza de las infracciones comprobadas por los inspectores y de las sanciones impuestas;
- e) número, naturaleza y causa de los accidentes del trabajo marítimo;
- f) medidas adoptadas para aplicar las disposiciones de los convenios internacionales del trabajo relativos a las condiciones del trabajo de la gente de mar y la medida en que estas disposiciones son observadas, ya sea en la forma adoptada por la memoria anual dirigida a la Oficina Internacional del Trabajo, en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, o en cualquier otra forma adecuada.

IV. Derechos y funciones de los inspectores

a) *Derechos de inspección*

La Conferencia recomienda:

10. Que la legislación nacional faculte a las autoridades del servicio de inspección que se hallen provistas de documentos que acrediten su personalidad:

- a) para visitar de improviso, a cualquier hora del día o de la noche, en aguas nacionales o extranjeras, y en casos excepcionales establecidos por las leyes nacionales y con una autorización de la autoridad marítima, en el mar, todo buque que navegue bajo el pabellón nacional; quedando entendido, además, que, en la práctica, el momento y las circunstancias de esta visita deberían fijarse de suerte que eviten en todo lo posible serias molestias a la explotación del buque;

Recomendación núm. 28

b) para interrogar, sin testigos, al personal del buque, así como a cualquier otra persona cuyo testimonio pudiera parecerles útil para realizar cuantas investigaciones juzguen necesarias, y para solicitar la presentación de todos los papeles y documentos del buque exigidos por la legislación y relacionados con el objeto de la inspección.

11. Que las legislaciones nacionales contengan disposiciones que obliguen a los inspectores, por medio de un juramento o por cualquier otro procedimiento conforme a la práctica administrativa o a las costumbres de cada país, y so pena de sanciones penales o de medidas disciplinarias apropiadas, a no revelar el secreto de los asuntos comerciales de que pudieran tener conocimiento en el ejercicio de sus funciones.

b) *Derechos de coacción*

La Conferencia recomienda:

12. Que las autoridades del servicio de inspección estén facultadas, en casos graves, en los que la salud o la seguridad de la tripulación se vean amenazadas, para impedir, mediante autorización expresa de la autoridad marítima, la salida de un buque hasta que se hayan tomado a bordo las medidas necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones legales, a reserva del derecho a recurrir ante la autoridad administrativa superior o la autoridad judicial, según la legislación de cada país.

13. Que el hecho de prohibir la salida de un buque se considere como medida de gravedad excepcional, que no debería ser utilizada sino como último recurso cuando los demás medios legales de que dispongan las autoridades del servicio de inspección en cada país para hacer respetar la ley hayan sido empleados sin resultado.

14. Que las autoridades del servicio de inspección estén facultadas, en casos especiales, para dictar medidas que garanticen la aplicación de las leyes y reglamentos concernientes a las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar, a reserva del derecho a recurrir ante la autoridad administrativa superior o la autoridad judicial, según la legislación de cada país.

15. Que la autoridad central esté facultada, en casos especiales, para conceder excepciones a ciertas disposiciones determinadas de las leyes o reglamentos sobre las condiciones en que se efectúa el trabajo

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

de la gente de mar, cuando dicha autoridad estime que las obligaciones previstas por la ley han sido efectivamente cumplidas o que su observancia no es necesaria en razón de las circunstancias especiales del caso en cuestión, a reserva, sin embargo, de que las medidas tomadas o las soluciones adoptadas para lograr el objetivo propuesto sean tanto o más eficaces que la aplicación estricta de las disposiciones legales.

c) Derecho a solicitar la inspección

La Conferencia recomienda:

16. Que las legislaciones nacionales contengan disposiciones que garanticen al capitán del buque el derecho a solicitar la inspección siempre que lo considere necesario.

17. Que las legislaciones nacionales contengan disposiciones que garanticen a los miembros de la tripulación, a reserva de las condiciones que puedan exigirse, el derecho a solicitar la inspección en cualquier materia relativa a la higiene, a la seguridad del buque o a la reglamentación de las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar.

d) Colaboración de los armadores y la gente de mar con las autoridades del servicio de inspección

La Conferencia recomienda:

18. Que siempre que sea compatible con la práctica administrativa de cada país, y en la forma que parezca más apropiada, los armadores y la gente de mar sean llamados a colaborar en el control de la aplicación de las leyes y reglamentos relativos a las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar.

La Conferencia llama especialmente la atención de los diversos países sobre los métodos de colaboración siguientes:

- a) es esencial que se conceda a la gente de mar toda clase de facilidades para señalar libremente a las autoridades del servicio de inspección, directamente o por medio de mandatarios debidamente autorizados, toda infracción de la ley que se produzca a bordo del buque en que esté empleada; es también esencial que las autoridades del servicio de inspección procedan, tan rápidamente como les sea posible, a la investigación de cualquiera de estas quejas y que las autoridades las consideren estrictamente confidenciales;

Recomendación núm. 28

b) a fin de obtener una estrecha cooperación de los armadores, la gente de mar y sus organizaciones respectivas, con los servicios de inspección, y a fin de mejorar las condiciones concernientes a la salud y seguridad de la gente de mar, es conveniente que las autoridades del servicio de inspección consulten de vez en cuando a los representantes de las organizaciones de armadores y de la gente de mar sobre los mejores medios de lograr estos efectos. Es también conveniente la creación de comisiones mixtas, compuestas de armadores y de gente de mar, que puedan cooperar con los diferentes servicios encargados de controlar la aplicación de las leyes y reglamentos concernientes a las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar.

e) *Garantías*

La Conferencia recomienda:

19. Que los inspectores sean nombrados en una forma que inspire plena confianza, tanto a los armadores como a la gente de mar, y que a estos efectos se les exijan:

- a) cualidades morales que garanticen una absoluta imparcialidad en el ejercicio de sus funciones;
- b) los conocimientos técnicos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

Es conveniente que los servicios de inspección dispongan, a título permanente o temporal, a discreción de las autoridades administrativas, de personas que hayan practicado el servicio marítimo.

20. Que, cuando ello fuere necesario, los inspectores sean asistidos en sus funciones por peritos competentes que gocen de plena confianza, tanto por parte de los armadores como de la gente de mar.

21. Que los inspectores sean funcionarios públicos y estén dotados de un estatuto orgánico que los haga independientes de los cambios de gobierno.

22. Que se les prohíba poseer interés alguno en las empresas sujetas a su inspección.

f) *Intervenciones diversas*

La Conferencia recomienda:

23. Que los inspectores, que por la naturaleza misma de sus funciones tienen una oportunidad especial para observar los resulta-

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

dos prácticos de la aplicación de las leyes y reglamentos relativos a las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar, sean llamados, siempre que sea compatible con los métodos administrativos de cada país, a contribuir al mejoramiento de la legislación protectora de la gente de mar y a participar, en la forma más eficaz posible, en la prevención de los accidentes.

24. Que los inspectores sean también llamados, siempre que sea compatible con la práctica administrativa de cada país, a participar en las encuestas sobre naufragios y accidentes a bordo, y se los faculte para que, si fuere necesario, puedan presentar informes sobre los resultados de estas encuestas.

25. Que, siempre que sea compatible con los métodos administrativos de cada país, los inspectores sean llamados a colaborar en la redacción de proyectos de leyes y reglamentos relativos a la protección de la gente de mar.