
**Inspección
de las condiciones de trabajo
a bordo de buques:
directrices sobre procedimientos**



0 0 5 9 0 1

**Inspección
de las condiciones de trabajo
a bordo de buques:
directrices sobre procedimientos**



Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de 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, a condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción hay que formular las correspondientes solicitudes al Servicio de Publicaciones (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, solicitudes que serán bien acogidas.

Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques: directrices sobre procedimientos

Ginebra, Oficina Internacional del Trabajo, 1990

/Guía/, /Inspección del trabajo/, /Marina mercante/, /Marino/. 10.05

ISBN 92-2-307096-1

Título de la edición original en inglés: *Inspection of labour conditions on board ship: Guide-lines for procedures* (ISBN 92-2-107096-4), Ginebra, 1990

Publicado también en francés: *Inspection des conditions de travail à bord des navires: directives concernant les procédures applicables* (ISBN 92-2-207096-8), Ginebra, 1990

Datos de catalogación de la OIT

Las denominaciones 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, zonas 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 quienes lo soliciten un catálogo o una lista de nuevas publicaciones.

Introducción	1
Procedimientos recomendados para la inspección de buques	7
Directrices para inspectores de buques	13
Edad mínima	17
Examen médico	20
Contratos de enrolamiento	23
Formación profesional	26
Certificados de capacidad de los oficiales	28
Alimentación y servicio de fonda	31
Alojamiento de la tripulación	34
Horas de trabajo y dotación	43
Prevención de accidentes del trabajo	45
Prestaciones en caso de accidente o enfermedad	55
Repatriación	61
Libertad sindical, protección del derecho de sindicación y negociación colectiva	64
Anexos	
I: Disposiciones esenciales del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)	71
II: Disposiciones esenciales de la Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926 (núm. 28)	76

Introducción

En la época actual ocurren numerosos accidentes de barcos mercantes que provocan la pérdida de vidas humanas y de valiosas naves y que causan ingentes daños al medio ambiente marino. Las razones de ello cabe atribuir las en parte al aumento continuo del comercio marítimo, al crecimiento paralelo de la flota mercante mundial y a la evolución que ha sufrido la navegación marítima y su forma de operar en cuanto a diversidad de barcos, gestión económica, modalidades de comercio, mercancías transportadas y tripulación. Son igualmente significativos los cambios que se han producido a lo largo de los años en las condiciones de empleo de la gente de mar y los problemas que plantea mantener en funcionamiento buques deficientes, es decir, buques que no cumplen totalmente las normas y reglamentos internacionales aceptados sobre seguridad de la navegación y de la tripulación y sobre condiciones sociales y laborales a bordo.

La no observancia de las normas internacionales aceptadas que rigen la seguridad de la navegación y las condiciones de trabajo y de vida de las tripulaciones ha sido objeto de debate en la OIT más de una vez. Ya en los decenios de 1930 y 1940 la Organización señaló este problema a la atención de gobiernos, armadores y gente de mar con miras a subsanar prácticas deficientes. La Recomendación sobre el enrolamiento de la gente de mar (buques extranjeros), núm. 107, y la Recomendación sobre las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar, núm. 108, adoptadas en 1958, pedían a los Estados Miembros de la OIT que disuadieran a sus marinos de enrolarse a bordo de buques con bandera extranjera que incumplieran las normas establecidas, particularmente en lo que atañe a repatriación, asistencia médica y manutención en puertos extranjeros, supervisión del enrolamiento y licencia-

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

miento de personal, libertad sindical, certificados de capacidad y servicio de inspección.

Como parte de sus prolongados esfuerzos y en respuesta a la creciente preocupación internacional por la seguridad de la navegación y por prevenir la contaminación de los mares, la OIT adoptó el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). Este Convenio, que trata de los aspectos sociales y laborales de la vida a bordo, ha contribuido a fortalecer sensiblemente la voluntad de la comunidad internacional de eliminar del servicio los buques deficientes. Sus objetivos consisten en mejorar la eficacia y seguridad de la navegación, potenciar las medidas de protección del medio ambiente marino y promover los intereses de la gente de mar en las esferas de la seguridad e higiene, las condiciones de trabajo y los derechos sindicales. El Convenio, que en lo esencial se aplica a todo buque de altura dedicado a cualquier fin comercial, entró en vigor en noviembre de 1981.

El Convenio núm. 147 prescribe una serie de normas mínimas sobre seguridad, seguridad social y condiciones de empleo y de vida a bordo que deben observar los buques mercantes matriculados bajo cualquier bandera ¹ con referencia a otros varios convenios de la OIT que figuran en un anexo del Convenio núm. 147. Dichos convenios tratan de la edad mínima, del examen médico, del contrato de enrolamiento, de los certificados de capacidad de los oficiales, de la alimentación y el servicio de fonda a bordo, del alojamiento de la tripulación, de las horas de trabajo y dotación de la prevención de accidentes del trabajo, de las prestaciones de enfermedad o por accidentes y de la repatriación. En el anexo se hace referencia asimismo a otros dos convenios sobre la libertad sindical, la protección del derecho de sindicación y la negociación colectiva. Además, una disposición del Convenio núm. 147 se refiere a las normas sobre horas de trabajo y dotación, para garanti-

¹ Las disposiciones esenciales del Convenio se reproducen en el anexo I.

Introducción

zar la seguridad de la vida humana a bordo de los buques. Otra disposición estipula que se tenga debidamente en cuenta una recomendación de la OIT sobre la formación profesional (gente de mar), a fin de asegurar que la gente de mar posea las calificaciones y formación adecuadas a la realización de las tareas para las que ha sido contratada.

Las obligaciones esenciales de los Estados signatarios del Convenio núm. 147 están expuestas en el artículo 2, el cual estipula que los Estados que lo hayan ratificado se comprometen a promulgar una legislación que prevea, para los buques matriculados en su territorio, normas «en sustancia equivalentes» a las de los convenios o artículos de convenios a que hace referencia el anexo del Convenio núm. 147, en la medida en que dichos Estados no estén obligados a dar efecto a tales convenios por haberlos ratificado. En otros términos, si un Estado ha suscrito ya cualquiera de los convenios enumerados en el anexo, debe aplicar de forma precisa las disposiciones del mismo.

El Convenio núm. 147 requiere también de los Estados que lo ratifican el ejercicio de una jurisdicción o control efectivos sobre los buques matriculados en su territorio respecto de: *a)* normas de seguridad, incluidas normas en materia de capacidad de la tripulación, horas de trabajo a bordo y dotación, prescritas por la legislación nacional; *b)* la aplicación del régimen de seguridad social prescrito por la legislación nacional, y *c)* 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. Además, dichos Estados deben comprobar que existen medidas de control efectivo de aquellas otras condiciones de empleo y de vida a bordo sobre las cuales no tienen una jurisdicción efectiva, según procedimientos establecidos por acuerdo entre las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.

Todo Estado que ratifica el Convenio núm. 147 se compromete también a asegurar que existen procedimientos ade-

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

cuados para: *a)* el enrolamiento de la gente de mar en buques matriculados en su territorio y el examen de las quejas que se presenten a este respecto, y *b)* el examen de toda queja relativa al enrolamiento en su territorio de gente de mar de su propia nacionalidad en buques matriculados en un país extranjero. Asimismo, se compromete a asegurar que toda queja relativa al enrolamiento en su territorio de gente de mar extranjera en buques matriculados en un país extranjero sea transmitida a la autoridad competente del país en el que está matriculado el buque.

Otra disposición del Convenio núm. 147 establece que los Estados que lo ratifican deben verificar, mediante inspección u otras medidas apropiadas, que sus buques cumplen con la legislación nacional relativa a las normas prescritas por el Convenio, así como con los contratos colectivos aplicables.

Según dispone el Convenio núm. 147, todo Estado que lo haya ratificado, si recibe una queja o tiene pruebas de que un buque extranjero que hace escala en sus puertos incumple las normas del Convenio, podrá inspeccionar dicho buque, independientemente de que el Estado cuya bandera enarbola el buque haya ratificado o no el Convenio núm. 147. Esto constituye una innovación, pues con anterioridad a la adopción del Convenio núm. 147 las normas internacionales prácticamente se referían de forma casi exclusiva al estado de los buques en relación con el peligro que pudieran entrañar para la seguridad y el medio ambiente exterior. Es decir, los Estados de los puertos de escala se abstenían de intervenir en los asuntos internos de los buques, tales como condiciones de trabajo y de vida de la tripulación, salvo en las cuestiones que afectaban a la seguridad. La adopción en 1976 del Convenio núm. 147 ha ampliado el alcance de las normas internacionales sobre navegación. El Estado del puerto de escala puede efectuar una inspección siempre que tenga pruebas de que un buque anclado en él incumple las normas del Convenio o reciba una queja de un miembro de la tripulación o de cualquier otra persona o entidad que tenga interés por la seguridad del buque y el

Introducción

bienestar de su tripulación. Sobre la base de pruebas o de una queja, el Estado del puerto de escala puede 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 tomar las medidas necesarias, incluida la detención del buque, para poner remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud, y ello aun cuando el buque esté matriculado en un país que no haya ratificado el Convenio. Al tomar tales medidas, el Estado en cuestión deberá informar al representante marítimo, consular o diplomático más próximo del Estado de la bandera, solicitando la presencia de dicho representante si es posible. En ningún caso deberá detener o demorar el navío sin motivo.

La aplicación plena y eficaz de las normas prescritas por el Convenio núm. 147 incumbe al país cuya bandera enarbole el buque. El cumplimiento de las normas en vigor depende en gran medida de exámenes e inspecciones realizados no sólo antes de la puesta en servicio de un buque, sino también en el curso de tal servicio. En virtud del Convenio, los países pueden contribuir también, en su calidad de Estados de puertos de escala, a asegurar la aplicación efectiva de las disposiciones del Convenio sobre el control de los buques extranjeros que atracan en sus puertos, desalentando con ello el mantenimiento en servicio de buques deficientes.

Estas directrices sobre procedimientos de inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques fueron adoptadas por una Reunión de expertos tripartita de la OIT que se celebró en 1989. Tienen por objeto ayudar a inspectores de buques, inspectores del trabajo y otras personas interesadas por las condiciones laborales y sociales a bordo de los buques que efectúen los exámenes o indagaciones que estimen necesarios a fin de verificar si los barcos con bandera nacional y extranjera que atracan en sus puertos cumplen la legislación nacional o los acuerdos concluidos entre armadores y gente de mar sobre las condiciones laborales y sociales de esta última,

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

de conformidad con las disposiciones del Convenio núm. 147. No cabe tomar estas directrices como una interpretación de las disposiciones de los instrumentos de la OIT a los que se refieren.

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.

Directrices para inspectores de buques

Las directrices siguientes para la inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques se basan en las disposiciones del Convenio núm. 147 y de otros varios convenios y artículos de convenios enumerados en el anexo del Convenio núm. 147. Tienen por objeto orientar a las administraciones marítimas de los Estados, en el propio país y en el extranjero, así como a las autoridades portuarias y a los inspectores de buques en general, en la inspección de buques con bandera nacional o extranjera en lo que atañe a niveles de seguridad y condiciones de vida y de empleo de la gente de mar, incluida la seguridad social, como están definidos en el Convenio núm. 147.

Procedimientos de control para buques con bandera nacional

1. De conformidad con los reglamentos nacionales, el inspector podrá visitar de improviso todo buque con bandera nacional con objeto de verificar el acatamiento de la legislación del país por la que se aplica lo dispuesto en el Convenio núm. 147.

2. El inspector pedirá que se le presenten, a fin de examinarlos, todos los papeles y certificados y otros documentos y registros pertinentes para la legislación nacional por la que se da cumplimiento al Convenio núm. 147 que la legislación nacional pueda exigir que se tenga a bordo.

3. Cuando el inspector lo estime necesario para los fines de su investigación, podrá interrogar al capitán del buque, a

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

la tripulación o a cualquier otra persona que esté en condiciones de facilitar informaciones pertinentes.

4. El inspector, de conformidad con los reglamentos nacionales, deberá atender rápidamente toda petición de inspección o queja formuladas por capitanes de buque, miembros de la tripulación o cualquier otra persona interesada en la seguridad del buque, con respecto a cualquier disposición del Convenio núm. 147 o a prácticas que sean contrarias a la legislación nacional.

5. Cuando no se respete la legislación que da cumplimiento a las disposiciones de los convenios o artículos de convenios que figuran en el anexo del Convenio núm. 147 o a la legislación que satisface la obligación establecida en el Convenio núm. 147 de arbitrar disposiciones «en sustancia equivalentes», el inspector recomendará que se ordene al armador, naviero o capitán del buque que garantice el cumplimiento de dicha legislación.

6. En los casos en que la seguridad del buque o la seguridad o la salud de la tripulación estén gravemente amenazadas, el inspector, de conformidad con la normativa nacional, tomará medidas eficaces para impedir que el buque abandone el puerto hasta que se hayan adoptado a bordo las medidas necesarias para cumplir las disposiciones de la legislación nacional. El inspector sólo recomendará la detención del buque después de haber empleado sin resultado todos los demás medios que tenga a su disposición para subsanar las deficiencias existentes.

Procedimientos de control para buques con bandera extranjera

Cada uno de los diferentes temas que abarcan las directrices para buques con bandera extranjera enunciadas a continuación está precedido de un resumen de las exigencias básicas de los instrumentos internacionales pertinentes. Siguen luego

Directrices para inspectores de buques

distintas observaciones destinadas a ayudar al inspector del buque a efectuar las inspecciones e investigaciones de pruebas o quejas de incumplimiento de las normas establecidas en el Convenio núm. 147.

1. Si se recibe una queja de un miembro de la tripulación, un sindicato o cualquier persona u organización interesada por la seguridad de un buque con bandera extranjera, incluida la seguridad y la salud de su tripulación, o si se obtienen pruebas de que el buque no satisface las normas del Convenio núm. 147, el inspector, en virtud del artículo 4 de dicho Convenio, podrá investigar si se incumple el Convenio núm. 147, y debería hacerlo si así lo prevén los reglamentos de su país.

2. Las directrices que aquí se pormenorizan para cada uno de los convenios que figuran en el anexo del Convenio núm. 147 o referentes a otras disposiciones del mismo tienen como fin ayudar al inspector de buques en sus investigaciones acerca de tales pruebas o quejas.

3. Con el fin de determinar si un buque con bandera extranjera se atiene a lo dispuesto en uno de los convenios mencionados en el anexo del Convenio núm. 147, es necesario que el inspector decida si la conformidad con la norma aplicable debe ser «completa» o «en sustancia equivalente». Así, pueden darse los cuatro casos siguientes:

- *Caso uno*: El Estado de la bandera ha ratificado el Convenio núm. 147, así como el convenio específico que se enumera en el anexo del Convenio núm. 147. Entonces se han de cumplir plenamente las disposiciones del convenio citado en el anexo y, cuando sea pertinente, la legislación nacional del Estado de la bandera.
- *Caso dos*: El Estado de la bandera ha ratificado el Convenio núm. 147 pero no el convenio específico que se enumera en el anexo del Convenio núm. 147. Entonces debe exigirse un cumplimiento «en sustancia equivalente» de las disposiciones del convenio del anexo, de conformidad con la legislación nacional del Estado de la bandera.

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

- *Caso tres:* El Estado de la bandera no ha ratificado el Convenio núm. 147 pero ha ratificado el convenio específico que se enumera en el anexo del Convenio núm. 147. Entonces es preciso un cumplimiento pleno de las disposiciones del convenio citado en el anexo y, cuando sea pertinente, de la legislación nacional del Estado de la bandera.
- *Caso cuatro:* El Estado de la bandera no ha ratificado el Convenio núm. 147 ni tampoco el convenio específico que se enumera en el anexo del Convenio núm. 147. Entonces ha de exigirse un cumplimiento «en sustancia equivalente» de lo dispuesto en el convenio citado en el anexo.

4. Cuando en las directrices se indica que es obligatorio atenerse a la norma de un convenio enumerado en el anexo del Convenio núm. 147, mediante una nota de pie de página se llama la atención del inspector con respecto a la norma de cumplimiento (ya sea que éste haya de ser «completo» o «en sustancia equivalente») de acuerdo con uno de los cuatro casos antes expuestos.

5. En caso de que en el Estado del puerto exista una legislación nacional destinada específicamente a los buques con bandera extranjera y de que esas normas sean más exigentes que las fijadas en una o varias disposiciones del Convenio núm. 147 de la OIT, el inspector deberá acatar sus reglamentos nacionales.

6. Como resultado de la investigación, el inspector podrá también:

- a) recomendar que se prepare un informe y se envíe al gobierno del Estado de la bandera, con copia al Director General de la OIT;
- b) exigir que se ponga remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad de la nave o para la seguridad o la salud de la tripulación.

Edad mínima

7. Antes de adoptar medidas para poner remedio a cualquiera de esas situaciones, el inspector u otra autoridad marítima deberá advertir inmediatamente al representante marítimo, consular o diplomático más próximo del Estado de la bandera y, si fuera posible, solicitar la presencia de dicho representante.

8. El inspector no detendrá ni demorará sin motivo ningún buque por incumplimiento de las normas establecidas. Se seguirá el criterio de que sólo se procederá a la detención de un buque hasta que se tomen medidas correctivas cuando el incumplimiento de las normas fijadas plantee riesgos patentes a la seguridad del navío o a la seguridad o la salud de la tripulación.

Edad mínima

Exigencias básicas

El anexo del Convenio núm. 147 enumera tres convenios de la OIT sobre edad mínima relacionados con la gente de mar. Los Estados que han ratificado el Convenio núm. 147 deben tener leyes o reglamentos que establezcan normas (en la medida en que éstas no estén cubiertas por contratos colectivos o por decisiones de tribunales igualmente obligatorias para los armadores y la gente de mar interesados) en sustancia equivalentes a las disposiciones de cualquiera de esos tres convenios. Por otra parte, los Estados que han ratificado cualquiera de los tres convenios sobre edad mínima están obligados a aplicar íntegramente las normas correspondientes.

El Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7), estipula en esencia que los niños menores de catorce años no podrán prestar servicio a bordo de ningún

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

buque que se dedique a la navegación marítima. Están exceptuados de esta norma los buques en los que estén empleados únicamente los miembros de una misma familia y los buques escuela, siempre que la autoridad pública apruebe y vigile el trabajo realizado. El capitán o patrón del buque deberá llevar un registro de inscripción o una lista de la tripulación en los que figuren todas las personas menores de dieciséis años empleadas a bordo y la fecha de su nacimiento.

Las disposiciones del Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58), son similares, pero establecen la edad mínima en quince años. Además, la legislación nacional podrá autorizar la entrega de certificados que permitan el empleo de niños de catorce años de edad, por lo menos, cuando una autoridad nacional apropiada lo autorice, después de haber considerado debidamente su salud y su estado físico, así como las ventajas futuras que el empleo pueda proporcionarles.

El Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), instrumento general aplicable a todos los trabajadores y a toda clase de empleos, exige la abolición del trabajo infantil y la elevación progresiva de la edad mínima para trabajar. La edad mínima de admisión al empleo no deberá ser inferior a quince años, pero en ciertas condiciones nacionales específicas se podrá reducir a catorce años. En el caso de un empleo que pueda resultar peligroso para la salud, la seguridad o la moralidad de los menores, la edad mínima no deberá ser inferior a dieciocho años, pero podrá reducirse a dieciséis años en ciertas condiciones prescritas por el Convenio.

Procedimientos de control para buques con bandera extranjera

Los países que han ratificado los Convenios núms. 58 o 138 están obligados a observar las normas mínimas prescritas por estos dos instrumentos. Estas normas son superiores a las

Edad mínima

del Convenio núm. 7. Por otra parte, la legislación nacional de un país puede haber establecido una edad mínima aun más elevada que la especificada por los Convenios núms. 58 o 138.

1. Si se recibe una queja de un miembro de la tripulación, un sindicato o cualquier persona u organización con interés por la seguridad del buque, incluida la seguridad y la salud de su tripulación, o si hay pruebas de que el buque no satisface las normas establecidas por: *a)* los Convenios núms. 7, 58 o 138, cuando uno o más de ellos haya sido ratificado por el Estado de la bandera interesado; o *b)* el Convenio núm. 7, cuando el Estado de la bandera no haya ratificado ninguno de los Convenios antes mencionados, el inspector deberá verificar que:

- a)* ninguna persona menor de catorce o quince años, según el caso, esté empleada a bordo de un buque (exceptuados los buques en los que están empleados únicamente los miembros de una misma familia);
- b)* los contratos de enrolamiento, la lista oficial de la tripulación o un documento similar del buque en el que figuren todos los miembros de la tripulación revelan que no hay empleada a bordo ninguna persona con menos de catorce o quince años, según el caso;
- c)* en lo que atañe a buques escuela, todo trabajo realizado a bordo por personas menores de catorce o quince años, según el caso, sea aprobado y vigilado por la autoridad pública.

2. El inspector podrá también:

- a)* recomendar que se prepare un informe y se envíe al gobierno del Estado de la bandera, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo;
- b)* exigir que se ponga remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud.

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

3. Antes de adoptar medidas para poner remedio a cualquiera de esas situaciones, el inspector u otra autoridad marítima deberá informar inmediatamente al representante marítimo, consular o diplomático más próximo del Estado de la bandera y, si fuera posible, solicitar la presencia de dicho representante.

4. El inspector no detendrá ni demorará sin motivo ningún buque por incumplimiento de las normas sobre edad mínima.

Examen médico

Exigencias básicas

Las disposiciones esenciales del Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73), pueden resumirse como sigue:

1. Toda persona que desempeñe una función cualquiera a bordo de un buque mercante cuyo tonelaje bruto de registro sea igual o superior a 200 toneladas — exceptuados los barcos de madera de construcción primitiva, los barcos de pesca y los buques dedicados a la navegación en estuarios — debe poseer un certificado que pruebe su aptitud física para el trabajo en que está empleada, firmado por un médico. Los certificados que conciernen únicamente a la vista pueden ser firmados por una persona autorizada por la autoridad competente para expedir dichos certificados.

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 encuentran

Examen médico

a bordo, no se exigirán los certificados médicos antes citados a:

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

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

- a) 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;
- b) el oído y la vista del interesado son satisfactorios;
- c) la percepción de los colores de las personas empleadas en el servicio de puente (con excepción de cierto personal especializado cuya aptitud para el trabajo que deba efectuar no pueda ser disminuida por el daltonismo) es satisfactoria.

4. El certificado médico será válido durante un período no superior a dos años a partir de la fecha en que fue expedido, excepto en lo que concierne a la vista, en cuyo caso el período de validez podrá prolongarse hasta seis años.

5. En sustitución de tales certificados podrán aceptarse pruebas oficiales facilitadas por el Estado de la bandera, en una forma prescrita al efecto, de que se han entregado los certificados médicos necesarios.

6. En casos urgentes, la autoridad competente podrá autorizar, para un solo viaje, el empleo de una persona que no posea ningún certificado médico válido.

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

Procedimiento de control para buques con bandera extranjera

1. Si se recibe una queja de un miembro de la tripulación, un sindicato o cualquier persona u organización con interés por la seguridad del buque, incluida la seguridad y la salud de su tripulación, o si hay pruebas de que el buque no satisface las normas establecidas por el Convenio núm. 73 ¹, el inspector deberá:

- a) comparar los certificados médicos existentes a bordo con la lista de la tripulación para verificar si cada marino posee el certificado exigido;
- b) examinar los certificados médicos para verificar su autenticidad y período de validez. Si el período de validez de un certificado determinado expira durante una travesía, se considerará válido el certificado hasta el final de la misma (viajes de ida y vuelta);
- c) confirmar que en los certificados médicos se hace constar que el oído y la vista, así como la percepción de los colores (para la gente de mar que requiera esta cualidad), son satisfactorios;
- d) confirmar que ninguna de las personas a bordo exentas de la posesión de un certificado médico supone una amenaza para la salud de las demás personas a bordo. En casos dudosos, debería pedirse asesoramiento a las autoridades nacionales sanitarias del Estado del puerto.

2. Si no hay a bordo certificados médicos para todas las personas que deberían poseerlo, o ningún certificado médico en absoluto, el inspector determinará si hay alguna otra prueba satisfactoria de cumplimiento de las exigencias en materia de examen médico. A este respecto, las autoridades nacionales sanitarias del Estado del puerto pueden prestar asesoramiento.

¹ Véase el párrafo 3 de las páginas 15-16 respecto de la norma de cumplimiento aplicable a los buques con bandera extranjera.

Contratos de enrolamiento

3. Si no hay ninguna prueba satisfactoria, el inspector podrá exigir que las personas interesadas se sometan a un examen médico, realizado por un médico u otra persona autorizada a expedir un certificado médico, antes de permitir que el buque abandone el puerto.

4. El inspector podrá también:

- a) recomendar que se prepare un informe y se envíe al gobierno del Estado de la bandera, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo;
- b) exigir que se ponga remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud.

5. Antes de adoptar medidas para poner remedio a cualquiera de esas situaciones, el inspector u otra autoridad marítima deberá informar inmediatamente al representante marítimo, consular o diplomático más próximo del Estado de la bandera y, si fuera posible, solicitar la presencia de dicho representante.

6. El inspector no detendrá ni demorará sin motivo ningún buque por incumplimiento de las normas sobre exámenes médicos. La detención de un buque hasta que se ponga remedio a las deficiencias observadas debería considerarse sólo cuando el incumplimiento de las exigencias del Convenio núm. 73 plantee claros peligros para la seguridad o la salud.

Contratos de enrolamiento

Exigencias básicas

El Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22), especifica diversos detalles sobre los contratos de enrolamiento entre un armador o capitán de

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

buque y los miembros de la tripulación. Se aplica a todos los buques que se dediquen a la navegación marítima, exceptuados los buques del Estado que no estén dedicados al comercio, los buques dedicados al cabotaje nacional, los barcos de pesca, los yates de recreo y las embarcaciones de desplazamiento inferior a 100 toneladas o a 300 metros cúbicos. Para las investigaciones sobre el terreno por inspectores de buques son pertinentes las siguientes disposiciones del Convenio:

1. Todas las personas empleadas a bordo de un buque, cualquiera que sea su ocupación, deberán haber firmado contratos de enrolamiento con el armador o su representante por una duración determinada, o por un viaje, o, si la legislación nacional lo permite, por duración indeterminada.

2. Quedan excluidos de este requisito:

- los capitanes, prácticos, alumnos de buques escuela, aprendices obligados por un contrato especial de aprendizaje, tripulantes de la flota de guerra y demás personal al servicio permanente del Estado;
- las personas empleadas en «buques dedicados al comercio interior», es decir, 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.

3. Los contratos de enrolamiento serán firmados por el armador o su representante y por la gente de mar, y deberán indicar claramente los derechos y obligaciones respectivos de cada una de las partes. No deberán contener ninguna disposición contraria a la legislación nacional y deberán contener, entre otros, los datos siguientes:

- el nombre y apellidos y la fecha y el lugar de nacimiento de la gente de mar;
- la designación del buque y el lugar y la fecha de la celebración del contrato;

Contratos de enrolamiento

- el viaje o viajes que van a emprenderse, si ello puede determinarse al concluirse el contrato;
- el servicio que va a desempeñar el interesado y el importe de sus salarios;
- los víveres que se suministrarán a la gente de mar;
- la terminación del contrato y las condiciones de la misma, y
- todos los demás datos que la legislación nacional pueda exigir.

4. La gente de mar deberá ser informada a bordo de manera precisa sobre las condiciones de empleo y sobre sus derechos y obligaciones, sea fijando las cláusulas del contrato de enrolamiento en un sitio fácilmente accesible a la tripulación o adoptando cualquier otra medida adecuada.

Procedimientos de control para buques con bandera extranjera

1. Si se recibe una queja de un miembro de la tripulación, un sindicato o cualquier persona u organización con interés por la seguridad del buque, incluida la seguridad y la salud de su tripulación, o si hay pruebas de que el buque no cumple las normas sobre contratos de enrolamiento establecidas por el Convenio núm. 22¹, el inspector deberá determinar si:

- a) existen contratos de enrolamiento firmados;
- b) la tripulación está bien informada de los contratos de enrolamiento existentes en los que se especifican las condiciones de empleo, ya sea por estar fijadas en un sitio fácilmente accesible, ya sea por haberse adoptado cualquier otra medida adecuada.

¹ Véase el párrafo 3 de las páginas 15-16 respecto de la norma de cumplimiento aplicable a los buques con bandera extranjera.

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

2. Si el inspector determina que no existen contratos de enrolamiento, o si obtiene pruebas claras o recibe una queja de que éstos no cumplen las exigencias especificadas por el Convenio núm. 22¹, podrá:

- a) recomendar que se prepare un informe y se envíe al gobierno del Estado de la bandera, con una copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo;
- b) exigir que ponga remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud, como consecuencia del incumplimiento del Convenio núm. 22¹.

3. Antes de adoptar medidas para poner remedio a cualquiera de esas situaciones, el inspector u otra autoridad marítima deberá informar inmediatamente al representante marítimo, consular o diplomático más próximo del Estado de la bandera y, si fuera posible, solicitar la presencia de dicho representante.

4. El inspector no detendrá ni demorará sin motivo ningún buque por alguna deficiencia en materia de contratos de enrolamiento.

Formación profesional

Exigencias básicas

En virtud del artículo 2, e), del Convenio núm. 147, todo Miembro que haya ratificado dicho Convenio se compromete a asegurar que la gente de mar enrolada en buques matriculados en su territorio posee la calificación o la formación adecuada

¹ Véase el párrafo 3 de las páginas 15-16 respecto de la norma de cumplimiento aplicable a los buques con bandera extranjera.

Formación profesional

das a fin de 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 (núm. 137). Los objetivos básicos de esta formación deberían ser:

- mantener y mejorar la eficacia y la capacidad profesional de la gente de mar;
- mejorar las normas sobre prevención de accidentes a bordo de los buques;
- permitir que puedan introducirse innovaciones técnicas en la explotación y la seguridad de los buques.

La Recomendación núm. 137 no contiene reglas obligatorias respecto de la formación profesional, pero los Estados de la bandera pueden promulgar legislaciones nacionales con arreglo a lo dispuesto en dicha Recomendación, a fin de aplicar todas sus disposiciones o algunas de ellas.

Procedimientos de control para buques con bandera extranjera

1. Si se recibe una queja de un miembro de la tripulación, un sindicato o cualquier persona u organización con interés por la seguridad del buque, incluida la seguridad y la salud de su tripulación, el inspector pedirá que se le presenten, a fin de examinarlos, todos los papeles, documentos o certificados relativos a las calificaciones y la formación que con arreglo a la legislación nacional del Estado de la bandera deban tenerse a bordo.

2. Cuando este examen revele que las pruebas documentales existentes a bordo no se atienen a la legislación del Estado de la bandera, el inspector podrá:

- a) recomendar que se prepare un informe y se envíe al gobierno del Estado de la bandera, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo;

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

b) exigir que se ponga remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud, como consecuencia del incumplimiento de la legislación del Estado de la bandera.

3. Antes de adoptar medidas para poner remedio a cualquiera de esas situaciones, el inspector u otra autoridad marítima deberá informar inmediatamente al representante marítimo, consular o diplomático más próximo del Estado de la bandera y, si fuera posible, solicitar la presencia de dicho representante.

4. El inspector no detendrá ni demorará sin motivo ningún buque por deficiencias en cuanto a la formación profesional.

Certificados de capacidad de los oficiales

Exigencias básicas

El Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53), se aplica a todos los buques dedicados a la navegación marítima, con excepción de los buques del Estado que no estén destinados a fines comerciales y de los barcos de madera de construcción primitiva. Además, la legislación nacional podrá exceptuar o eximir a los buques cuyo tonelaje bruto sea inferior a 200 toneladas.

Las disposiciones esenciales del Convenio núm. 53 estipulan exigencias específicas con respecto a los certificados de capacidad para ciertos oficiales de buques y las condiciones que deben reunirse para la obtención de esos certificados; además, el Convenio prevé sistemas de inspección para garantizar la aplicación de sus disposiciones, así como sanciones penales o disciplinarias para los casos de infracción. Para

Certificados de capacidad de los oficiales

satisfacer las normas mínimas establecidas por el Convenio núm. 147 basta con cumplir los artículos 3 y 4 del Convenio núm. 53. Estos artículos pueden resumirse como sigue:

1. Toda persona contratada para ejercer o que esté ejerciendo las funciones de capitán o patrón, de oficial de puente encargado de la guardia, de primer maquinista o de maquinista encargado de la guardia, debe poseer un certificado de capacidad para el ejercicio de esas funciones, expedido o aprobado por el Estado de la bandera. Sólo se admiten excepciones en caso de fuerza mayor.

2. Nadie podrá recibir un certificado de capacidad:

- a) si no ha alcanzado la edad mínima o su experiencia profesional no ha alcanzado el mínimo prescrito por el Estado de la bandera para la expedición del certificado en cuestión;
- b) si no ha aprobado unos exámenes, organizados y controlados por el Estado de la bandera, que confirmen que posee la aptitud necesaria para ejercer las funciones correspondientes al certificado a cuya obtención aspira.

El Convenio núm. 147 estipula que cuando el respeto estricto de las normas pertinentes que figuran en el Convenio núm. 53 planteara problemas susceptibles de causar perjuicios a los sistemas y a los procedimientos establecidos por un Estado para la concesión de certificados de capacidad de los oficiales, se aplicará el principio de equivalencia sustancial, a fin de evitar el conflicto con las medidas tomadas por ese Estado en materia de certificados.

Procedimientos de control para buques con bandera extranjera

1. Si se recibe una queja de un miembro de la tripulación, un sindicato o cualquier persona u organización con interés por la seguridad del buque, incluida la seguridad y la salud de

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

su tripulación, o si hay pruebas de que el buque no cumple las normas establecidas por los dos artículos pertinentes del Convenio núm. 53 ¹, el inspector deberá:

- a) determinar si hay pruebas a bordo de que las personas designadas como capitán, primer maquinista y oficiales de puente y maquinistas encargados de la guardia poseen certificados de capacidad válidos y oficialmente autorizados por el Estado de la bandera, y si los certificados respectivos corresponden a las funciones desempeñadas por cada interesado, al tipo y tamaño del buque en cuestión, a las aguas en las que está navegando, y al tipo y potencia de sus motores principales de propulsión;
- b) obtener pruebas, con respecto a buques de tonelaje bruto inferior a 200 toneladas cuyos capitanes y oficiales no posean los certificados antes mencionados, de que las leyes o reglamentos nacionales del Estado de la bandera han exceptuado o eximido a tales miembros de la tripulación de la posesión de un certificado de capacidad;
- c) determinar, con respecto a los buques cuyo personal deba hallarse en posesión de certificados de capacidad y no los posea, cómo se satisface la exigencia de tales certificados;
- d) determinar si se tiene a bordo una confirmación oficial del Estado de la bandera con respecto a casos declarados de personas que desempeñen funciones para las que se exige un certificado de capacidad sin tenerlo, acogiéndose a la exención de fuerza mayor prevista en el Convenio núm. 53.

2. El inspector podrá también:

- a) recomendar que se prepare un informe y se envíe al gobierno del Estado de la bandera, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo;

¹ Véase el párrafo 3 de las páginas 15-16 respecto de la norma de cumplimiento aplicable a los buques con bandera extranjera.

Alimentación y servicio de fonda

b) exigir que se ponga remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud.

3. Antes de adoptar medidas para poner remedio a cualquiera de esas situaciones, el inspector u otras autoridades marítimas deberá informar inmediatamente al representante marítimo, consular o diplomático más próximo del Estado de la bandera y, si fuera posible, solicitar la presencia de dicho representante.

4. Al considerar si sería preciso detener un buque, el inspector deberá tener en cuenta las circunstancias del caso en cuestión, y en particular:

- si la deficiencia supone un peligro patente para la seguridad del buque o para la vida a bordo;
- la duración e índole de la travesía;
- el tamaño, tipo y equipo técnico del buque;
- el tipo de carga del buque.

5. El inspector no detendrá ni demorará sin motivo ningún buque por deficiencias en lo que atañe a los certificados de capacidad de los oficiales. Se procurará que las detenciones de buques para subsanar deficiencias sólo se lleven a cabo cuando el incumplimiento de lo estipulado en los artículos 3 y 4 del Convenio núm. 53¹ plantee riesgos patentes para la seguridad o la salud.

Alimentación y servicio de fonda

Exigencias básicas

El Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68), contiene normas

¹ Véase el párrafo 3 de las páginas 15-16 respecto de la norma de cumplimiento aplicable a los buques con bandera extranjera.

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

mínimas sobre la alimentación y el servicio de fonda de la tripulación de los buques. Sus disposiciones se aplican a todos los buques dedicados a la navegación marítima destinados con fines comerciales al transporte de mercancías o de pasajeros. El Convenio exige esencialmente que se plasmen dichas normas en la legislación nacional y que se provea a su cumplimiento mediante inspecciones realizadas por la autoridad competente y por el personal de cada buque. Sólo el artículo 5 del Convenio es de obligado cumplimiento en virtud del Convenio núm. 147. Dicho artículo estipula lo siguiente:

1. Cada país 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.

2. Todo buque deberá ir provisto a bordo de víveres y agua potable, habida cuenta del número de tripulantes y la duración y naturaleza del viaje, cuyo abastecimiento deberá ser adecuado en cuanto a su cantidad, valor nutritivo, calidad y variedad.

3. La organización y el equipo del personal de fonda de todo buque deberá permitir que se sirvan comidas adecuadas a los miembros de la tripulación.

Procedimientos de control para buques con bandera extranjera

1. Si se recibe una queja de un miembro de la tripulación, un sindicato o cualquier persona u organización con interés por la seguridad del buque, incluida la seguridad y la salud de su tripulación, o si hay pruebas de que no se observan en el buque las mencionadas normas establecidas en el artículo 5 del Convenio núm. 68¹, el inspector deberá:

¹ Véase el párrafo 3 de las páginas 15-16 respecto de la norma de cumplimiento aplicable a los buques con bandera extranjera.

Alimentación y servicio de fonda

- a) formarse una idea global acerca de las normas generales cumplidas a bordo y de cualesquiera deficiencias previas, examinando para tal efecto todo registro disponible que se haya establecido con ocasión de las inspecciones periódicas de los servicios de fonda a bordo realizadas por las autoridades competentes en tierra o por el personal del buque en el mar;
- b) efectuar una inspección ocular del estado de las provisiones de víveres y de agua potable y de la organización general y estado de limpieza de los almacenes de víveres, cocinas, despensas, comedores y demás locales del servicio de fonda a bordo, incluidas las medidas tomadas para impedir la contaminación de alimentos y agua y los procedimientos de evacuación de los residuos;
- c) observar el estado de funcionamiento y de conservación material de los sistemas de ventilación, calefacción, alumbrado y agua corriente relacionados con el servicio de fonda, así como de las instalaciones de las cocinas y comedores, las cámaras frigoríficas y otro equipo del servicio de fonda.

2. El inspector podrá también:

- a) recomendar que se prepare un informe sobre tal situación y se envíe al gobierno del Estado de la bandera, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo;
- b) exigir que se ponga remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud, solicitando a ese efecto el asesoramiento de las autoridades sanitarias nacionales del Estado del puerto. Podrán mandarse a analizar muestras de víveres y agua sospechosos en un laboratorio de tierra firme.

3. Antes de adoptar medidas para poner remedio a cualesquiera de esas situaciones, el inspector u otras autoridades marítimas deberán informar inmediatamente al más próximo

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

representante marítimo, consular o diplomático del Estado de la bandera y, si fuera posible, solicitar la presencia de dicho representante.

4. El inspector no detendrá ni demorará sin motivo ningún buque fundándose en su incumplimiento de las normas sobre alimentación y servicio de fonda. Se seguirá el criterio de que las detenciones de buques para subsanar deficiencias sólo se llevarán a cabo cuando el incumplimiento de lo estipulado en el artículo 5 del Convenio núm. 68¹ plantee riesgos patentes para la seguridad o la salud.

Alojamiento de la tripulación

El Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propulsión mecánica, de 500 toneladas brutas de registro, como mínimo, con excepción de los remolcadores, los buques propulsados por velas y los barcos dedicados a la pesca, comprendida la pesca de la ballena, o a fines similares; no obstante, sus disposiciones se aplicarán también, siempre que sea posible y razonable, a los buques de 200 a 500 toneladas brutas y a los barcos dedicados a la pesca de la ballena o a fines similares. Contiene disposiciones detalladas que fijan normas mínimas para la ubicación, construcción, disposición, equipo e instalaciones del alojamiento de la tripulación a bordo, incluidos los dormitorios, instalaciones sanitarias, comedores y locales de enfermería. A tenor del Convenio núm. 147, las condiciones de vida a bordo deberán ser conformes a las siguientes normas mínimas que establece el Convenio núm. 92¹.

¹ Véase el párrafo 3 de las páginas 15-16 respecto de la norma de cumplimiento aplicable a los buques con bandera extranjera.

Alojamiento de la tripulación

Exigencias básicas

Disposiciones generales

1. La ubicación, los medios de acceso, la estructura y la disposición del alojamiento de la tripulación, en relación con otras partes del buque, deberán garantizar 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. Las tuberías 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.

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

4. Todo buque deberá estar provisto de un sistema de ventilación adecuado. El sistema de ventilación deberá poderse regular de suerte que permita mantener el aire en condiciones satisfactorias y garantice de modo suficiente su circulación en todas las condiciones atmosféricas y climáticas.

5. 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. El sistema de calefacción utilizará el vapor, el agua caliente, el aire caliente o la electricidad. Los radiadores y demás aparatos de calefacción deberán estar instalados de suerte que se evite todo peligro o incomodidad para los ocupantes de los locales.

6. Todos los locales destinados a la tripulación deberán estar suficientemente alumbrados. Cuando no sea posible obtener luz natural suficiente, se deberá instalar un sistema de

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

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

Dormitorios

7. Los dormitorios deberán estar situados sobre la línea de máxima carga, en el centro del buque. En casos excepcionales, podrá autorizarse la instalación de dormitorios en la proa del buque, pero nunca delante del mamparo de abordaje, si cualquier otro emplazamiento se considera poco conveniente o poco práctico.

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

- 1,85 metros cuadrados, en buques de menos de 800 toneladas brutas;
- 2,35 metros cuadrados, en buques que desplacen 800 toneladas brutas o más, pero menos de 3 000 toneladas brutas;
- 2,78 metros cuadrados, en buques que desplacen 3 000 toneladas brutas 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 metros cuadrados.

9. 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, tendedores, 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.

10. La altura libre de los dormitorios de la tripulación no deberá ser inferior a 1,90 metros.

Alojamiento de la tripulación

11. El número de personas autorizadas a ocupar cada dormitorio no deberá exceder de los máximos que a continuación se indican, los cuales deberán estar indicados, en forma indeleble y legible, en un lugar de la habitación donde se vean fácilmente:

- oficiales encargados de un departamento, oficiales de navegación y oficiales de máquinas encargados de la guardia y oficiales u operadores radiotelegrafistas: una persona por dormitorio;
- otros oficiales y personal de maestranza: una persona por dormitorio, cuando fuere posible, y en ningún caso más de dos;
- demás personal subalterno: dos o tres personas por dormitorio, cuando fuere posible, y en ningún caso más de cuatro; sin embargo, en ciertos buques de pasajeros podrá autorizarse el alojamiento de diez personas, como máximo, en el mismo dormitorio.

12. Deberán preverse las normas siguientes con respecto a las literas:

- a) los miembros de la tripulación dispondrán de literas individuales;
- b) 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;
- c) 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. La litera inferior no deberá estar colocada a menos de 30 centímetros del suelo;
- d) las dimensiones interiores mínimas de toda litera serán 190 centímetros por 68 centímetros;
- e) toda litera deberá tener un fondo elástico o un somier elástico y un colchón. Para rellenar colchones, no deberá utilizarse paja u otro material que permita anidar parásitos.

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

13. Todo dormitorio deberá estar provisto de una mesa o de un escritorio, un espejo, pequeñas alacenas para los artículos empleados en el aseo personal, un estante para libros y ganchos para colgar ropa, así como de un armario individual y un cajón o un espacio equivalente para cada uno de sus ocupantes.

Comedores y lugares de recreo

14. Se deberán instalar comedores con las dimensiones, el equipo y un número suficiente de mesas y asientos para el número probable de personas que los utilicen al mismo tiempo. El equipo deberá comprender armarios adecuados para los utensilios de mesa y una instalación para su lavado.

15. Los comedores deberán estar separados de los dormitorios y lo más cerca posible de la cocina.

16. Deberá reservarse, en una cubierta abierta, un lugar o lugares de recreo a los cuales tendrá acceso la tripulación cuando no esté de servicio; dicho lugar o lugares deberán ser suficientemente grandes, habida cuenta de las dimensiones del buque y el número de tripulantes. Los buques que naveguen con regularidad en los trópicos y en el golfo Pérsico estarán dotados de toldos para cubrir dicho espacio o espacios.

17. Se deberán instalar salas de recreo, adecuadamente situadas y con muebles apropiados, para los oficiales y el personal subalterno.

Instalaciones sanitarias

18. Se deberán instalar retretes independientes en la proporción mínima siguiente:

- en buques de menos de 800 toneladas brutas: tres;
- en buques de 800 o más toneladas brutas, pero de menos de 3 000 toneladas: cuatro;
- en buques de 3 000 o más toneladas brutas: seis.

Alojamiento de la tripulación

19. Cuando se trate de buques en los cuales el oficial u operador radiotelegrafista esté alojado en un puesto aislado, se deberán colocar contiguamente o en un lugar cercano las instalaciones sanitarias necesarias.

20. Se deberán proveer instalaciones sanitarias para todos los miembros de la tripulación que no ocupen dormitorios con instalaciones privadas o semiprivadas en la siguiente proporción:

- una bañera o una ducha, o ambas cosas, por cada ocho personas o menos;
- un retrete por cada ocho personas o menos;
- 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 antedichos efectos.

21. Las instalaciones sanitarias deberán reunir los requisitos siguientes:

- a) los pisos serán de material duradero, de fácil limpieza, impermeables a la humedad, y estarán provistos de un sistema adecuado de desagüe;
- b) los locales estarán debidamente alumbrados, calentados y aireados;
- c) los lavaderos tendrán el correspondiente suministro de agua dulce, caliente y fría;
- d) los retretes estarán ubicados en un lugar de fácil acceso desde los dormitorios, pero separados de ellos;
- e) todos los retretes deberán estar ventilados por medio de una comunicación directa con el aire libre, independiente de cualquier otra parte del alojamiento;
- f) todos los retretes deberán estar provistos de una fuerte corriente de agua que pueda funcionar en cualquier momento y controlarse de modo individual;

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

- g) cuando haya varios retretes instalados en un mismo local, estarán separados por medio de tabiques que garanticen su aislamiento;
- h) 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.

22. Todos los buques de 500 toneladas brutas de registro como mínimo, con excepción de los remolcadores, deberán estar provistos de medios para lavar y secar la ropa.

23. Las instalaciones para el lavado de ropa deberán incluir lavaderos adecuados, que podrán ser instalados en los locales destinados al aseo personal, y deberán contar con el correspondiente suministro de agua dulce, caliente y fría, y a falta de agua caliente, se proporcionarán medios para calentarla.

24. Los tendederos de ropa deberán estar instalados en un local separado de los dormitorios y comedores, suficientemente ventilado y calentado y provisto de cuerdas para tender la ropa.

25. Se deberán colocar percheros en número suficiente y debidamente aireados para colgar los trajes de hule fuera de los dormitorios, pero de fácil acceso desde éstos.

Protección de la salud

26. Todo buque que no lleve un médico a bordo deberá estar provisto de un botiquín de modelo aprobado, con instrucciones fácilmente comprensibles.

27. En los buques que desplacen 500 o más toneladas brutas de registro, con excepción de los remolcadores, que tengan una tripulación de quince o más miembros y que efectúen un viaje de más de tres días, siempre y cuando no se trate

Alojamiento de la tripulación

de una navegación de cabotaje, se deberá instalar una enfermería independiente. 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.

28. 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.

29. Las autoridades del Estado de la bandera deberán prescribir el número de literas que habrá de instalarse en la enfermería.

30. 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.

31. No se deberá utilizar la enfermería para otro uso que no sea la asistencia médica.

32. Los buques que regularmente toquen puertos infestados de mosquitos deberán contar con medios para proteger el alojamiento de la tripulación contra la penetración de los mosquitos.

33. 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.

34. Los buques que naveguen con regularidad 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.

35. Un oficial del buque deberá inspeccionar cada semana el alojamiento de la tripulación y deberán registrarse los resultados de su inspección.

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

Procedimientos de control para buques con bandera extranjera

1. Si se recibe una queja de un miembro de la tripulación, un sindicato o cualquier persona u organización con interés por la seguridad del buque, incluida la seguridad y la salud de su tripulación, o si hay pruebas de que no se observan en el buque las normas sobre el alojamiento de la tripulación prescritas en el Convenio núm. 92¹, el inspector deberá:

- a) examinar los resultados registrados, si los hubiere, de las inspecciones semanales del alojamiento de la tripulación realizadas por el personal del buque, conforme se exige en el Convenio núm. 92, con objeto de formarse una idea global acerca de las normas generales regularmente cumplidas y de cualesquiera deficiencias anteriores;
- b) efectuar una inspección ocular del estado y nivel de mantenimiento del alojamiento de la tripulación. Deberán examinarse con particular atención la calefacción, los sistemas de ventilación y alumbrado, los retretes y las instalaciones de aseo comunes, el estado de las instalaciones y accesorios, así como el control de roedores y parásitos. También deberán ser objeto de una atención especial los aspectos que con anterioridad se hayan tachado de deficientes o que hayan dado lugar a quejas de los miembros de la tripulación o de cualquier persona u organización que tengan un interés en la seguridad o la salud de la tripulación. Habrá de tenerse presente la dificultad que a menudo tienen los buques de menos de 500 toneladas brutas de registro para dar pleno cumplimiento a algunas de las antedichas normas.

2. El inspector podrá también:

- a) recabar el asesoramiento de las autoridades nacionales sanitarias o marítimas al evaluar el alcance de las deficien-

¹ Véase el párrafo 3 de las páginas 15-16 respecto de la norma de cumplimiento aplicable a los buques con bandera extranjera.

Horas de trabajo y dotación

cias que pudieran haberse comprobado y determinar las medidas adecuadas para poner remedio a la situación;

- b) recomendar que se prepare un informe sobre tal situación y se envíe al gobierno del Estado de la bandera, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo;
- c) requerir que se ponga remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud.

3. Antes de adoptar medidas para poner remedio a cualquiera de esas situaciones, el inspector u otras autoridades marítimas deberán informar inmediatamente al más próximo representante marítimo, consular o diplomático del Estado de la bandera y, si fuera posible, solicitar la presencia de dicho representante.

4. El inspector no detendrá ni demorará sin motivo ningún buque. La conveniencia de detener un buque sólo debería considerarse en los casos probados de peligro grave para la seguridad o la salud de los miembros de la tripulación (por ejemplo, instalación de literas delante del mamparo de abordaje, retretes que no funcionen o sistemas de ventilación deficientes y sobrecargados, etc.).

Horas de trabajo y dotación

Exigencias básicas

Todo Estado que haya ratificado el Convenio núm. 147 tiene la obligación, en virtud del artículo 2, a), i), de velar por que la gente de mar empleada en buques matriculados en su territorio esté amparada por la legislación relativa a las horas de trabajo y la dotación. El Convenio núm. 147 no contiene

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

disposiciones específicas respecto de las horas de trabajo y la dotación; no obstante, existen diversas normas internacionales que orientan a los Estados de la bandera respecto de las horas de trabajo y la dotación necesarias para garantizar el funcionamiento seguro de los buques, así como la seguridad y la salud de sus tripulaciones.

Procedimientos de control para buques con bandera extranjera

1. Si se recibe una queja de un miembro de la tripulación, un sindicato o cualquier persona u organización interesados por la seguridad del buque, incluida la seguridad o la salud de su tripulación, o si hay pruebas de que el buque no se atiene a las reglas nacionales del Estado de la bandera referentes a la dotación mínima de seguridad y a las horas de trabajo, el inspector deberá realizar una investigación a bordo, de conformidad con los procedimientos previstos en los reglamentos nacionales del Estado del puerto.

2. Al llevar a cabo su investigación, el inspector solicitará que se le presenten, a fin de examinarlos, cualesquiera documentos, certificados y papeles, incluidos los registros de la tripulación, que se tengan a bordo con referencia a las horas de trabajo de la tripulación y a la dotación del buque. En particular, deberá pedir que se le presenten todos los documentos expedidos por el Estado de la bandera que se refieran a la dotación mínima de seguridad del buque.

3. En caso de que el inspector llegue a confirmar que:
- i) la dotación del buque no se atiene a las estipulaciones en materia de dotación mínima de seguridad del Estado de la bandera y que no se ha obtenido dispensa para ello del Estado de la bandera, o
 - ii) no se tienen a bordo documentos referentes a las obligaciones del buque en cuanto a dotación mínima de seguridad, o que no se dispone de los mismos,

Prevención de accidentes

podrá decidir, basándose en consideraciones profesionales, que la dotación del buque constituye a todas luces un riesgo para la seguridad del buque o para la seguridad o la salud de su tripulación, y podrá exigir que se subsane esa deficiencia. Para determinar si existe tal peligro, podrá tener en consideración las horas de trabajo que cabe exigir a la tripulación para que la nave funcione en condiciones de seguridad.

4. El inspector podrá también recomendar que se envíe un informe relativo a la queja o a las pruebas de que se trate al Estado de la bandera, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

5. Antes de tomar medidas para poner remedio a cualquiera de esas situaciones, el inspector u otras autoridades marítimas deberán informar inmediatamente al más próximo representante marítimo, consular o diplomático del Estado de la bandera y, si fuera posible, solicitar la presencia de dicho representante.

6. El inspector no detendrá ni demorará sin motivo ningún buque por deficiencias en cuanto a su dotación.

Prevención de accidentes del trabajo

Las normas mínimas sobre prevención de los accidentes del trabajo de la gente de mar se han establecido en el Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134), y se aplican a todos los buques dedicados a la navegación marítima que no sean buques de guerra. En resumen, este instrumento exige a todos los gobiernos que lo han ratificado que adopten las medidas necesarias para asegurarse de que los accidentes del trabajo se notificarán y estudiarán en forma apropiada, que se compilarán y analizarán las estadísticas de tales accidentes y que se investigarán las causas y circunstancias de los accidentes del trabajo. Este Convenio

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

exige también a los países que lo han ratificado que establezcan disposiciones relativas a la prevención de accidentes del trabajo mediante textos legislativos, repertorios de recomendaciones prácticas u otros medios apropiados, y que definan los programas de prevención de accidentes del trabajo en colaboración con las organizaciones de armadores y de gente de mar. Entre otras disposiciones, este Convenio estipula el nombramiento de uno o varios miembros de la tripulación, que serán responsables de la prevención de accidentes bajo la autoridad del capitán del buque, y la instrucción en materia de prevención de accidentes y protección de la salud para la gente de mar.

Exigencias básicas

En el Convenio núm. 134 ¹ hay dos artículos, el 4 y el 7, que deben aplicarse conforme a lo dispuesto en el Convenio núm. 147. A continuación se reproduce el texto del 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;
- b) características estructurales del buque;
- c) máquinas;

¹ Véase el párrafo 3 de las páginas 15-16 respecto de la norma de cumplimiento aplicable a los buques con bandera extranjera.

Prevención de accidentes

- 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.

El texto del artículo 7 especifica que:

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.

Procedimientos de control para buques con bandera extranjera

1. Si se recibe una queja de un miembro de la tripulación, un sindicato o cualquier persona u organización con interés por la seguridad del buque, incluida la seguridad y la salud de su tripulación, o si hay pruebas de que se ha producido a bordo del buque una contingencia que pueda perjudicar directamente las medidas de prevención de accidentes de la gente de mar durante su trabajo o su tiempo libre a bordo, el inspector deberá inspeccionar el buque.

2. Al proceder a la investigación, el inspector puede pedir que se le presenten copias de las leyes y reglamentos o de los repertorios de recomendaciones prácticas establecidos por el Estado de la bandera que traten de las nueve áreas relativas a la prevención de accidentes del trabajo de la gente de mar estipuladas en el Convenio núm. 134. Asimismo, el inspector deberá verificar el nombramiento de una o varias personas apropiadas o el establecimiento de un comité apropiado que serán responsables de la prevención de accidentes bajo la autoridad del capitán del buque.

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

3. Con posterioridad, el inspector deberá hacer un examen general del buque, prestando especial atención a los lugares de trabajo y a todas las demás zonas frecuentadas por la tripulación, en relación con las nueve áreas especificadas. A este respecto, la inspección deberá centrarse en puntos análogos a los enumerados en los ejemplos que figuran a continuación.

a) Disposiciones generales y disposiciones básicas

- La existencia y validez de cualesquiera certificados y registros sobre los aparejos y equipos del buque de los cuales pueda depender la salud o la seguridad de la tripulación, y el cumplimiento del buque con los requisitos nacionales exigidos por el Estado de la bandera para asegurar la protección de la gente de mar contra los accidentes y circunstancias que puedan ser perjudiciales para su salud.
- La importancia fundamental del orden y la limpieza en la prevención de accidentes del personal, la eliminación de los peligros de incendio y la prevención de cualesquiera condiciones a bordo que puedan resultar perjudiciales para la salud de la gente de mar.
- La instalación a bordo de sistemas de alumbrado y de ventilación adecuados en todos los lugares de trabajo y de paso.
- La colocación de avisos o advertencias adecuados en todos los lugares en que existan riesgos especiales, principalmente en aquellos en que esté prohibido fumar o en los que sea preciso utilizar equipo de protección.
- El control, la reparación, el aislamiento o la eliminación inmediatos de cualesquiera desperfectos en los aparejos o el equipo del buque que sean descubiertos y notificados por la tripulación y que puedan entrañar un peligro para la seguridad y la salud, o la adopción de disposiciones adecuadas que permitan proseguir el trabajo en condiciones de seguridad hasta que se reparen estos desperfectos.

Prevención de accidentes

b) *Características estructurales del buque*

- La instalación de medios seguros de acceso al buque y en el buque y el buen estado de las escaleras, puentes, amuradas, vallas, pasamanos, etc.
- La detección de rajaduras, fuerte oxidación o corrosión en los accesorios metálicos o cualesquiera otros defectos, como por ejemplo reparaciones imperfectas efectuadas en la estructura del buque y que entrañen un peligro para el personal.
- El estado y la disposición estructural de las escalas reales del buque, prestando especial atención a toda situación poco segura en relación con las esloras, pasamanos, huellas, roldanas y arboladura de suspensión.
- El estado de las tapas de escotilla y de los baos de escotilla, de las puertas estancas y de otros cierres estancos, prestando especial atención a que no falten piezas del sistema de estanquidad o a que no estén rotas o mal ajustadas.
- La protección de cada escotilla o abertura desde un puente, ya sea colocando una brazola de escotilla permanente de altura adecuada, o un sistema apropiado de montantes, barandillas, cadenas o barras metálicas.

c) *Máquinas*

- El funcionamiento defectuoso, la mala reparación o la avería total de máquinas o equipos, incluido el instrumental, que puedan tener consecuencias para la protección de la seguridad o la salud de la tripulación.
- La falta o la instalación defectuosa de guardas empotradas o demás dispositivos protectores tales como barandillas, vallas o pantallas para las partes móviles de las máquinas y equipos mecánicos y eléctricos que puedan constituir un peligro para el personal.
- El adecuado revestimiento calorifugado o el blindaje de ciertas instalaciones, como por ejemplo las conducciones

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

de vapor, las tuberías de escape y las descargas de los compresores, que puedan constituir un peligro en razón de su ubicación y de su temperatura de funcionamiento.

- El escape y la acumulación de aceites de desecho en sentinas o en planes de doble fondo, o la fuga hacia las máquinas de los gases de escape procedentes de las calderas, motores diesel, conductos de humo y tuberías de escape.
- El estado de las reparaciones y el correcto funcionamiento del equipo de control a distancia, como por ejemplo las barras de mando de válvulas de importancia crítica, los sistemas de cierre rápido, las alarmas y demás dispositivos de seguridad.

d) *Medidas especiales de seguridad sobre el puente y bajo el puente*

- Cualesquiera daños, defectos declarados o latentes en los chigres de amarre, molinetes, cables, cadenas, tornillos de ojo, galápagos, etc.
- La conservación de todo aviso esencial, pinturas de colores llamativos, etc., que señalen los obstáculos presentes en el puente y los obstáculos a la altura de la cabeza que entrañan peligro para el personal.
- La buena conservación de las superficies antideslizantes de los peldaños de las escaleras, de las plataformas y de los lugares de trabajo sobre el puente y bajo el puente.
- La conservación de los cables eléctricos portátiles, ventiladores impelentes, herramientas eléctricas y neumáticas, perforadores, material de pintura por aspersión, piquetas de calderero y demás material de uso común por parte del personal del buque.
- La presencia de obstáculos en los puentes, bodegas o accesos en los cuales deba trabajar o por los que deba pasar el personal y que puedan provocar deslizamientos, tropiezos o caídas.

Prevención de accidentes

e) Equipos de carga y descarga

- El estado de las cuerdas, cables de acero, motones, eslingas, cadenas y demás partes móviles del equipo utilizado en las operaciones de izada.
- La existencia a bordo de registros en los que se consignent las pruebas, inspecciones y exámenes a que se sometan periódicamente los dispositivos de izada y las partes del equipo móvil para acreditar que este equipo ha sido juzgado en buen estado por la autoridad competente del Estado de la bandera.
- La indicación en caracteres legibles en los equipos de carga y descarga, y sobre todo en las plumas de carga, chigres, motones y demás equipos móviles, de la forma de efectuar estas operaciones en condiciones de seguridad.
- La existencia y correcta fijación de cualesquiera topes incorporados, interruptores límites, cortacircuitos de sobrecarga, indicadores de límites de funcionamiento, dispositivos de advertencia, etc., que protejan al personal de las partes peligrosas del material o de los accidentes que pueda provocar su uso.
- Pruebas de que se limpia y lubrica adecuadamente el material y el equipo que requieren estos cuidados para evitar accidentes.

f) Prevención y extinción de incendios

- La existencia y mantenimiento en buen estado del equipo de prevención, detección y extinción de incendios, de aparatos respiratorios y demás material de seguridad relacionado con la extinción de incendios y la protección contra incendios, de conformidad con las normas establecidas por el Estado de la bandera.
- La adecuada protección de las lámparas portátiles con pantallas para evitar que las bombillas se rompan o entren en contacto con el material combustible.

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

- La correcta fijación de las pantallas protectoras incorporadas, fundas, etc., en el material y las tuberías que presentan peligro de incendio como consecuencia de escapes, roturas, daños mecánicos, calor excesivo o negligencia en el uso.
- El orden y la limpieza de los camarotes, puentes, salas de máquinas y pañoles donde se almacenan víveres, así como de los pañoles de pintura, de las salas donde están instalados los aparatos de gobierno y demás lugares semejantes, a fin de evitar situaciones que entrañen riesgo de incendio.
- La colocación en lugares bien visibles de los cuadros de obligaciones para los ejercicios de extinción de incendios de la tripulación, y pruebas de que el personal del buque ejecuta periódicamente estos ejercicios usando el material que tal vez habrán de utilizar en una situación de emergencia.

g) Anclas, cadenas y cables

- El estado en que se hallan las anclas, cadenas y cables, para asegurarse de que no están dañados ni tienen defectos que entrañen peligro.
- La correcta sujeción de anclas y cables con bozas u otros dispositivos eficaces.
- El estado y la correcta estiba de los cables y cuerdas de amarre para asegurarse de que están desprovistos de daños y defectos, y de que no están expuestos a condiciones que podrían provocar su deterioro y eventual avería.
- Pruebas de que se verifica con periodicidad el estado de los molinetes, anclas y cables, de conformidad con los requisitos exigidos por el Estado de la bandera.
- La utilización de ciertos tipos de cuerdas y cables de características especiales para fines distintos de los inicialmente previstos.

Prevención de accidentes

h) Cargas y lastres

- La existencia a bordo de medios adecuados para detectar la presencia de gases nocivos o perniciosos o una deficiencia de oxígeno en los tanques o compartimientos en los que deba entrar el personal.
- La pronta disponibilidad de información e instrucciones de seguridad para los miembros de la tripulación que deban manejar mercancías que contienen sustancias peligrosas, en las que se especifique la naturaleza de dichas sustancias, su manipulación en condiciones de seguridad y las precauciones que deberán observarse.
- La existencia a bordo de guías de primeros auxilios para cualquier caso de accidente con sustancias químicas, productos y otros artículos peligrosos, conforme a los requisitos exigidos por la legislación nacional del Estado de la bandera.
- El estado del lastre y de los cables, bombas, válvulas y sistemas de ventilación de la carga, incluidas las pantallas cortallamas y las pantallas de tela metálica, para cerciorarse de que no hay indicios de averías, funcionamiento defectuoso, piezas que falten, etc., lo que podría provocar accidentes y poner en peligro la seguridad y la salud del personal.
- El cumplimiento de la legislación nacional del Estado de la bandera con respecto a estiba y transporte de mercancías peligrosas.

i) Equipo de protección personal para la gente de mar

- La disponibilidad a bordo de material en cantidad suficiente para la protección individual del personal, como por ejemplo gafas y caretas de seguridad, cascos, guantes, orejeras de protección contra el ruido, aparatos para proteger las vías respiratorias del polvo, aparatos respiratorios y arneses y cables de seguridad.

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

- La disponibilidad a bordo de la ropa de protección especial requerida en los buques que transportan sustancias químicas y otras mercancías peligrosas que entrañen un riesgo especial.
- La pronta disponibilidad de instrucciones para uso de la tripulación del buque acerca de la correcta utilización del equipo de protección personal.
- La inspección, conservación y depósito adecuados del equipo de protección personal para asegurar su eficaz utilización.
- El cumplimiento, por parte de la tripulación del buque, de las normas o pautas dictadas por las autoridades competentes del Estado de la bandera en lo que concierne a la utilización del equipo de protección personal.

4. El inspector deberá verificar el nombramiento de una o varias personas apropiadas o el establecimiento de un comité apropiado que serán responsables de la prevención de accidentes bajo la autoridad del capitán del buque, conforme a las disposiciones del artículo 7 del Convenio núm. 134. La información pertinente podrá comprender los memorandos o demás documentos del buque por los que se establecen los nombramientos, y cuanto se refiera al fomento de un interés activo en la prevención de accidentes por parte de la tripulación, al estudio de los aspectos de la seguridad y la salud en las operaciones a bordo y a los problemas o quejas que se presenten sobre el particular, así como a la formulación de recomendaciones al capitán del buque en materia de prevención de accidentes.

5. Si, en opinión del inspector, alguno de los aspectos de la prevención de accidentes a bordo presenta una deficiencia que entraña claramente un riesgo para la seguridad o la salud de la gente de mar, aquél podrá tomar las disposiciones necesarias para eliminarla. A tales efectos, podrá asesorarse ante las autoridades nacionales de sanidad del Estado del puerto.

Prestaciones por accidente o enfermedad

6. El inspector también podrá recomendar la elaboración de un informe y su envío al gobierno del Estado de la bandera, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

7. Antes de tomar las medidas necesarias para rectificar la situación, el inspector u otra autoridad marítima deberá informar de modo inmediato al más próximo representante marítimo, consular o diplomático del Estado de la bandera, y solicitará la presencia de dicho representante si es posible.

8. El inspector no deberá en ningún caso detener ni demorar un buque exageradamente a causa de una contingencia relacionada con la prevención de accidentes de la gente de mar.

Prestaciones en caso de accidente o enfermedad

Exigencias básicas

En el anexo del Convenio núm. 147 se enumeran tres Convenios de la OIT (núms. 55, 56 y 130) relativos a la asistencia médica y a las prestaciones en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar. Los Estados que han ratificado uno u otro de estos tres instrumentos deben aplicar plenamente las disposiciones respectivas mediante las leyes y reglamentos nacionales. A otros Estados que han ratificado el Convenio núm. 147 se les pide que dicten leyes o reglamentos por los que establezcan, para los buques matriculados en sus territorios, medidas de seguridad social adecuadas y en sustancia equivalentes a las disposiciones de cualquiera de los tres Convenios antedichos.

El primero de ellos, el Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar,

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

1936 (núm. 55), se aplica a toda persona empleada a bordo de un buque, que no sea de guerra, y dedicado habitualmente a la navegación marítima; no obstante, los gobiernos podrán establecer excepciones en lo que se refiere a:

- las personas empleadas a bordo de buques pertenecientes a una autoridad pública — cuando estos buques no estén dedicados al comercio —, de barcos de pesca costera, de barcos cuyo desplazamiento bruto sea inferior a 25 toneladas, y de barcos de madera, de construcción primitiva;
- las personas empleadas a bordo por cuenta de un empleador que no sea el armador;
- las personas empleadas, exclusivamente en los puertos, en la reparación, limpieza, carga o descarga de los buques;
- los miembros de la familia del armador;
- los prácticos.

El Convenio establece que las obligaciones del armador deberán cubrir los riesgos:

- de enfermedad o accidente ocurridos mientras el marino esté bajo contrato de enrolamiento;
- de muerte que resulte de cualquier enfermedad o accidente.

La asistencia (tratamiento, medicamentos y otros medios terapéuticos), la alimentación y el alojamiento correrán 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. La legislación del Estado de la bandera podrá prescribir un límite que no podrá ser menor de dieciséis semanas, contadas a partir del día del accidente o del comienzo de la enfermedad. La responsabilidad del armador también podrá estar limitada por la legislación en los casos en que la gente de mar esté amparada por sistemas nacionales de seguro obligatorio de accidente y enfermedad o de indemnización por accidentes del trabajo.

Prestaciones por accidente o enfermedad

Cuando la enfermedad o el accidente ocasionen una incapacidad para trabajar, el armador deberá pagar:

- la totalidad del salario, mientras el herido o enfermo permanezca a bordo;
- la totalidad o una parte del salario, según determine la legislación del Estado de la bandera, desde el momento del desembarco y durante un período determinado por las circunstancias de la enfermedad y por la eventual afiliación del interesado a un sistema nacional de seguro obligatorio de accidente y enfermedad o de indemnización por accidentes del trabajo, si el enfermo o herido tiene cargas de familia. La legislación del Estado de la bandera podrá limitar a un período no inferior a dieciséis semanas la responsabilidad del armador respecto de una persona desembarcada.

El armador deberá pagar los gastos de repatriación (incluidos los gastos de transporte, alojamiento y alimentación) de todo enfermo o herido desembarcado durante el viaje a consecuencia de enfermedad o accidente.

El armador deberá también 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 marino hubiere podido reclamar la asistencia del armador.

Por último, se deberá exigir al armador o a su representante que adopten medidas para proteger los bienes dejados a bordo por las personas enfermas, heridas o muertas.

El segundo Convenio, es decir, el Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56), se aplica a toda persona empleada a bordo de un buque, que no sea de guerra, y dedicado habitualmente a la navegación o a la pesca marítima; no obstante, los gobiernos podrán establecer excepciones en lo que se refiere a:

- las personas empleadas a bordo de buques pertenecientes a una autoridad pública, cuando estos buques no estén dedicados al comercio;

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

- las personas cuyos salarios o ingresos excedan un límite determinado;
- las personas que no perciban remuneración en metálico;
- las personas que no residan en el territorio del Estado de la bandera;
- las personas que no hayan alcanzado o que hayan sobrepasado límites de edad determinados;
- los miembros de la familia del empleador;
- los prácticos.

Este Convenio establece que toda persona empleada a bordo de un buque estará sujeta al seguro obligatorio de enfermedad. Esto significa básicamente que el asegurado que esté incapacitado para trabajar y se halle privado de salario como consecuencia de una enfermedad, no causada por mala conducta intencional, tendrá derecho a una indemnización en metálico, por lo menos, durante las veintiséis primeras semanas o durante los ciento ochenta primeros días de incapacidad. La indemnización podrá ser suspendida mientras el asegurado se halle a bordo o en el extranjero; la suspensión podrá ser total o parcial mientras el asegurado esté mantenido por el seguro o con fondos públicos, o mientras reciba otra asignación en virtud de la ley. Por lo general, el asegurado tendrá derecho, de forma gratuita, 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. Este Convenio también establece que la legislación nacional prescribirá la concesión de prestaciones a los familiares de las personas aseguradas, a la mujer, por maternidad, y a los familiares, a la muerte del asegurado. Otras partes de este Convenio se refieren a la contribución financiera al seguro de enfermedad, a la administración de dicho seguro, al derecho de recurso en

Prestaciones por accidente o enfermedad

caso de litigio sobre el derecho del asegurado a las prestaciones, etc.

El tercer Convenio, es decir, el Convenio sobre asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad, 1969 (núm. 130), es un instrumento de carácter global que se aplica a los trabajadores en general y también a la gente de mar. Las contingencias cubiertas por este Convenio son las siguientes:

- la necesidad de asistencia médica curativa y, en las condiciones prescritas, de asistencia médica preventiva;
- la incapacidad para trabajar, tal como esté definida en la legislación nacional, que resulte de una enfermedad y que implique la suspensión de ganancias.

Este Convenio contiene disposiciones detalladas relativas a la asistencia médica y a las prestaciones monetarias de enfermedad, en las que se especifica cuáles son las personas protegidas; la naturaleza y duración de la asistencia médica; el pago, la tasa y la duración de las prestaciones monetarias de enfermedad; la suspensión de las prestaciones; el derecho a interponer un recurso en caso de denegación de una prestación, etc.

Procedimientos de control para buques con bandera extranjera

1. Si se recibe una queja de un miembro de la tripulación, un sindicato o cualquier persona u organización con interés por la seguridad del buque, incluida la seguridad y la salud de su tripulación, o si hay pruebas de que no se respetan a bordo del buque las normas aceptadas de protección de la salud y asistencia médica basadas en los principios de carácter general que se enuncian en los Convenios núms. 55¹, 56¹ o 130¹, como por ejemplo en los casos en que:

¹ Véase el párrafo 3 de las páginas 15-16 respecto de la norma de cumplimiento aplicable a los buques con bandera extranjera.

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

- a) la gente de mar con contrato de enrolamiento no hubiera recibido tratamiento médico adecuado en caso de enfermedad o accidente;
- b) un armador o un capitán de buque no hubiere atendido la solicitud de un marino, respaldada por una persona competente en el ámbito médico, de que un marino accidentado o enfermo sea desembarcado en un puerto extranjero durante un viaje para recibir tratamiento médico o sea repatriado a cargo del armador;
- c) la gente de mar no estuviera debidamente amparada respecto de las enfermedades o accidentes acaecidos durante el período de su contrato, de la muerte provocada por esas enfermedades o accidentes, o el cobro de su salario completo mientras la persona enferma o accidentada permanece a bordo o en cuanto a la responsabilidad del armador por lo que se refiere a las personas que ya no están a bordo hasta su curación o durante el período prescrito.

El inspector podrá:

- a) recomendar la elaboración de un informe y su envío al gobierno del Estado de la bandera, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo;
- b) exigir que se rectifique toda situación a bordo que sea manifiestamente peligrosa para la seguridad o la salud de la gente de mar.

2. Antes de tomar las medidas necesarias para rectificar la situación, el inspector u otra autoridad marítima deberá informar de modo inmediato al más próximo representante marítimo, consular o diplomático del Estado de la bandera, y solicitará la presencia de dicho representante si es posible. En caso necesario, el inspector del buque deberá obtener asesoramiento de parte de las autoridades médicas o de seguridad social del Estado del puerto.

3. El inspector no deberá en ningún caso detener ni demorar un buque sin motivo. Sólo podrá considerarse la

Repatriación

posibilidad de detener un buque mientras se celebren consultas con las autoridades competentes de los Estados de la bandera y del puerto en caso de que se hayan registrado deficiencias que pongan en grave peligro la seguridad del buque o la seguridad y la salud de cualquier miembro de la tripulación como consecuencia, por ejemplo, de un nivel deficiente de la dotación por enfermedad de los tripulantes.

Repatriación

El Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23), se aplica a todos los buques que se dediquen a la navegación marítima y a los armadores, capitanes y gente de mar de estos buques. No se aplica a los buques de guerra, a los buques del Estado que no estén dedicados al comercio, a los buques dedicados al cabotaje nacional, a los yates de recreo, a las embarcaciones comprendidas en la denominación de «Indian country craft», a los barcos de pesca, a las embarcaciones cuyo desplazamiento sea inferior a 100 toneladas o a 300 metros cúbicos ni a ciertos buques destinados al comercio interior prescritos por la legislación nacional.

En esencia, el Convenio núm. 23 estipula las condiciones en las que la gente de mar tiene derecho a su repatriación, facilita detalles sobre los gastos de repatriación e impone a la autoridad pública del Estado en que está matriculado el buque la obligación de velar por la repatriación. Otros detalles de las disposiciones esenciales del Convenio de interés para los inspectores de buques son los siguientes.

Exigencias básicas

1. La gente de mar empleada a bordo de buques de 100 o más toneladas cubiertos por el Convenio que haya sido

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

desembarcada mientras su contrato tenía validez o a su terminación, tendrá derecho a ser transportada a su propio país, ya sea el puerto donde fue contratada o al puerto de zarpa del buque, según lo establecido por la legislación nacional. La legislación nacional del Estado de la bandera deberá prever disposiciones relativas a la repatriación, incluidas disposiciones que determinen a quién incumbe la carga de la repatriación.

2. Quedan excluidos de esta exigencia los prácticos, alumnos de buques escuela, aprendices, tripulantes de la flota de guerra y demás personal del Estado.

3. Podrá considerarse repatriada la gente de mar cuando se le haya obtenido un empleo conveniente a bordo de un buque que se dirija a uno de los puntos de destino mencionados en el párrafo 1 *supra*.

4. 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.

5. Las condiciones en las que la gente de mar extranjera embarcada en un país distinto del suyo tendrá derecho a ser repatriada deberán ser las fijadas por la legislación nacional del Estado de la bandera o el contrato de enrolamiento concluido entre el armador y la gente de mar.

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

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

7. Los gastos de repatriación deberán abarcar todos los relacionados con el transporte, alojamiento y manutención de

Repatriación

la gente de mar durante el viaje. Incluirán también la manutención de la gente de mar hasta el momento de su embarque. La gente de mar repatriada como miembro de una tripulación tendrá derecho a remuneración por los servicios prestados durante el viaje.

8. La autoridad competente del Estado de la bandera tendrá la obligación de velar por la repatriación de la gente de mar, sin distinción de nacionalidad, y, si fuera necesario, de adelantarle los gastos de repatriación.

Procedimientos de control para buques con bandera extranjera

1. Si se recibe una queja de un miembro de la tripulación, un sindicato o cualquier persona u organización con interés por la seguridad del buque, incluida la seguridad y la salud de su tripulación, o si hay pruebas de que el buque no cumple las normas mínimas sobre repatriación prescritas por el Convenio núm. 23 ¹, el inspector deberá:

- a) recomendar que se prepare un informe y se envíe al gobierno del Estado de la bandera, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo;
- b) exigir que se ponga remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud.

2. Antes de adoptar medidas para poner remedio a cualesquiera de esas situaciones, el inspector u otras autoridades marítimas deberán informar inmediatamente al representante

¹ Véase el párrafo 3 de las páginas 15-16 respecto de la norma de cumplimiento aplicable a los buques con bandera extranjera.

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

marítimo, consular o diplomático más próximo del Estado de la bandera, y, si fuera posible, solicitar la presencia de dicho representante para supervisar la repatriación de los tripulantes, cualquiera que sea su nacionalidad y para subvenir de antemano a su gastos cuando sea necesario.

3. El inspector no detendrá ni demorará sin motivo ningún buque si no ha logrado solucionar un desacuerdo sobre repatriación, a menos que ello provoque, por ejemplo, un nivel deficiente de dotación como consecuencia de la repatriación que pueda poner en grave peligro la seguridad del buque o la seguridad o salud de las personas a bordo.

Libertad sindical, protección del derecho de sindicación y negociación colectiva

La libertad sindical y el derecho de sindicación y de negociación colectiva figuran entre las libertades y los derechos humanos básicos que defiende la OIT. Son prerequisites esenciales para el logro de la justicia social y permiten a los trabajadores dar expresión a sus aspiraciones. Por esta razón, el Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87), y el Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98), son los dos convenios más importantes de la OIT en el ámbito de los derechos sindicales. Ambos instrumentos están enumerados en el anexo del Convenio núm. 147; esto significa que los Estados que lo han ratificado deben cumplir, mediante la legislación y la práctica, con respecto a los buques matriculados en sus territorios, las exigencias estipuladas por las disposiciones de los Convenios núms. 87 y 98. Las exigencias básicas de interés directo para la inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques son las siguientes.

Derechos sindicales

Exigencias básicas

1. Los trabajadores y los empleadores, sin discriminación y sin ninguna autorización previa, tienen el derecho de constituir las organizaciones que estimen convenientes.

2. Los trabajadores deberán gozar de adecuada protección contra todo acto de discriminación tendente a menoscabar la libertad sindical en relación con su empleo, como los que tengan 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; o
- b) provocar el despido de un trabajador o perjudicarlo en cualquier otra forma por causa de su afiliación sindical o de su participación en actividades sindicales.

3. 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, y en particular contra actos que tiendan a poner las organizaciones de trabajadores bajo el control o dominación de un empleador o de una organización de empleadores.

En el ejercicio de los derechos relativos a la libertad sindical y a la protección del derecho de sindicación, los trabajadores y empleadores, así como sus respectivas organizaciones, y las demás personas o colectividades sindicadas, están obligados a respetar la legalidad. La legislación nacional no menoscabará ni se aplicará de suerte que menoscabe las garantías de dichos derechos.

Los Convenios núms. 87 y 98 estipulan también que:

- las organizaciones de trabajadores y de empleadores tienen el derecho de redactar sus estatutos y reglamentos administrativos, el de elegir libremente sus representantes,

Inspección de condiciones de trabajo a bordo de buques

- el de organizar su administración y sus actividades y el de formular su programa de acción;
- las autoridades públicas deberán abstenerse de toda intervención que tienda a limitar este derecho o a entorpecer su ejercicio legal;
 - 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;
 - 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.

Procedimientos de control para buques con bandera extranjera

1. A bordo de buques con bandera extranjera anclados en puerto pueden surgir problemas relacionados con las condiciones de empleo y las actividades sindicales de la gente de mar que afecten al servicio de dichos buques y requieran la intervención de las autoridades del Estado del puerto.

2. Si se recibe una queja de un miembro de la tripulación, un sindicato o cualquier persona u organización con interés por la seguridad del buque, incluida la seguridad y la salud de su tripulación, o si hay pruebas de que la situación a bordo no es conforme a las disposiciones de los Convenios núms. 87

Derechos sindicales

y 98 ¹, el inspector deberá señalar a la atención de los interesados que la OIT dispone de un procedimiento y mecanismo específicos para examinar las quejas presentadas por organizaciones de empleadores o de trabajadores o por gobiernos sobre supuestas violaciones de derechos sindicales.

El inspector podrá también:

- a) recomendar que se prepare un informe sobre tal situación y se envíe al gobierno del Estado de la bandera, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo;
- b) exigir que se ponga remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud.

3. Antes de adoptar medidas para poner remedio a cualquiera de esas situaciones, el inspector u otras autoridades marítimas deberán informar inmediatamente al representante marítimo, consular o diplomático más próximo del Estado de la bandera y, si fuera posible, solicitar la presencia de dicho representante.

4. El inspector no detendrá ni demorará sin motivo ningún buque. La conveniencia de detener un buque sólo debería considerarse si hay gente de mar que abandona la nave, dejándola con una tripulación cuantitativa o cualitativamente inadecuada para su navegación segura, de acuerdo con lo previsto en la legislación del Estado de la bandera, o poniendo en peligro de otra manera la seguridad o la salud del resto de la tripulación.

¹ Véase el párrafo 3 de las páginas 15-16 respecto de la norma de cumplimiento aplicable a los buques con bandera extranjera.

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, 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 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.