



Revista Latinoamericana de Derecho
Social

ISSN: 1870-4670

revistaderechosocial@yahoo.com.mx

Universidad Nacional Autónoma de
México
México

SAGARAY COVAULT, Dwight

EL CONVENIO SOBRE TRABAJO MARÍTIMO 2006: UNA PERSPECTIVA PARA LAS
AMÉRICAS

Revista Latinoamericana de Derecho Social, núm. 11, julio-diciembre, 2010, pp. 181-225

Universidad Nacional Autónoma de México
Distrito Federal, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=429640266008>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

EL CONVENIO SOBRE TRABAJO MARÍTIMO 2006: UNA PERSPECTIVA PARA LAS AMÉRICAS

Dwight SAGARAY COVAULT*

RESUMEN

El presente estudio se enmarca en el área del derecho internacional del trabajo, en el régimen especial del trabajo en la navegación marítima, para explicar la actualidad del mismo en lo referente a sus mecanismos de protección por las organizaciones internacionales y los marcos normativos que rigen las Américas. Inicia en forma introductoria con un breve relato de la evolución de las contraprestaciones de servicio en la historia misma de la humanidad, hasta llegar a la época actual, relato sincronizado con la protección del factor trabajo en los países que conforman la región americana, en el plano específico de su gente de mar.

Palabras clave: derecho internacional del trabajo, trabajo marítimo.

I. NOTA INTRODUCTORIA

Hablar de la historia del trabajo marítimo nos lleva a profundizar en el estudio de una de las actividades más antiguas en el marco de las relaciones de trabajo. Así destaca la evolución de una gestión comercial que culminó en la dependencia de una contraprestación de servicios. En este sentido podemos recordar, desde las antiguas civilizaciones del Occidente Asiático, las cuales progresaron a la par de su expansión naviera, confiriéndole a sus navegantes una doble función (marino y comerciante), la caída del imperio romano y con ella la no utilización de mano de obra esclava como parte de la

* Profesor de la Universidad Marítima del Caribe-Venezuela ([dwightsagaray@gmail.com](mailto:dwrightsagaray@gmail.com)).

propulsión por medio del remo, hasta la proliferación de los griegos y sirios como mercaderes, quienes otorgaban una retribución y la participación en los beneficios que se obtuvieron por las travesías emprendidas.¹

Dentro de nuestro continente destaca una tradición que se remonta a sus primeros habitantes, cuando los incas, imperio indígena de América del Sur, antes de la arribada de Pizarro (1532), se orientaban a la organización del trabajo y lo reconocían como obligatorio; diversificaban las labores por turnos en la agricultura, y concientizaban la necesidad de proveer un grado de bienestar, lo que pudieran considerar algunos como la génesis del derecho social de nuestra era.² Pero específicamente en cuanto a la gente de mar, luego de la primera mitad del siglo XIX y comienzos del siglo XX, destaca la tendencia a incluir normas sobre el trabajo en la navegación en las estructuras de los códigos de comercio.

Se concibieron así estas relaciones patrono-trabajador como arrendamientos de servicio, prolongándose en el tiempo en las estructuras de los códigos de comercio hasta épocas cercanas, siendo inclusive invocadas hasta hoy en forma subsidiaria (en algunos casos) en los sistemas en que se suprimieron.³

Ahora bien, obsérvese a través de este breve relato histórico una relación signada por una complejidad de factores que no sólo involucra a trabajador y patrono en el ámbito de una normativa nacional, sino que más allá de ello, y toda vez que la mayor proporción de los bienes del comercio mundial se traslada por mar,⁴ resulta un medio donde los convenios internacionales juegan un papel fundamental. En este sentido, y ante las avanzadas normas de la Organización Marítima Internacional (OMI), las actividades en la navegación han requerido del examen de otro ente especializado, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), dada la necesidad de ir en la búsqueda de un consenso universal para la protección del trabajador dentro de una

¹ Véase Villasmil, Fernando, *La relación de trabajo en la navegación marítima*, Caracas, Paredes Editores, 1997; *reseña bibliográfica* por Sagaray Covault, Dwight, en *Revista Latinoamericana de Derecho Social*, México, núm. 8, enero-junio de 2009, pp. 361 y 362.

² Véase Barbagelata, Héctor Hugo, *El derecho del trabajo en América Latina*, Madrid, Servicio de Publicaciones del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1985, p. 38.

³ *Ibidem*, p. 54.

⁴ Oficina Internacional del Trabajo, *Revista Trabajo*, Ginebra, núm. 62, 2008, p. 42.

industria, donde además de la multiculturalidad de su fuerza de trabajo, destacan las empresas multinacionales.

Es preciso señalar entonces que a partir de la Conferencia de la Paz (Versalles) existió no sólo la disposición de la creación de una Organización Internacional del Trabajo (OIT), sino también la conciencia en la protección de los trabajadores de la navegación marítima, no obstante algunas organizaciones de gente de mar requerían una oficina aparte.⁵

Para 1920, ya creada la OIT, se dio lugar en Génova a la Segunda Sesión de la Conferencia Internacional del Trabajo (reunión marítima), en la cual se adoptaron, entre otros, tres convenios y dos recomendaciones sobre la materia, figurando como orden del día de la citada reunión "...la posible elaboración de un código internacional de la gente de mar...".⁶

Para 1946, en Seattle, la mencionada Conferencia lleva a cabo su sesión número 28, rindiéndose homenaje a la gente de mar por su desempeño durante la guerra, y dando lugar a nueve convenios y cuatro recomendaciones relativos al trabajo en la navegación marítima.

En sesiones posteriores, que se llevaron a cabo en distintas épocas, fueron aprobados otros instrumentos para contar en total con 70 de ellos, adoptados por la OIT para la protección de las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar. No obstante lo anterior, por razones del volumen, variedad y complejidad de los citados instrumentos, por la necesidad de actualización constante en razón de los cambios tecnológico-operativos,⁷ por la especificidad del trabajo en los buques-tanque petroleros (cada vez de mayores dimensiones en su construcción), y por la regulación de la justa competencia armadores-gobiernos,⁸ se adoptó en 2006 el Convenio sobre Trabajo Marítimo por la sesión núm. 94 de la Conferencia Internacional del Trabajo, logrando refundir en un mismo texto la mayor parte de la normativa vigente en el área, con las previsiones de los principios considerados fundamentales.⁹

⁵ Oficina Internacional del Trabajo, *Revista Trabajo*, Ginebra, núm. 48, 2003, p. 2.

⁶ Oficina Internacional del Trabajo, *Revista Trabajo*, Ginebra, núm. 64, 2008, p. 48.

⁷ *Idem*.

⁸ Oficina Internacional del Trabajo, *Revista Trabajo*, Ginebra, núm. 56, 2006, p. 2.

⁹ Véase "Actas provisionales", *Nonagésima cuarta reunión (marítima)*, Ginebra, Conferencia Internacional del Trabajo, Organización Internacional del Trabajo, febrero de 2006, p. 7A 1.

Pero resulta interesante analizar la importancia que tiene nuestro continente dentro de la actividad naviera, y para tener una idea de ello ha de considerarse que para 2003 la OIT señalaba a través de sus informes que la región destacaba en el mundo: por sus registros de flota (resultando Panamá la primera y Bahamas la tercera);¹⁰ por la avanzada edad promedio de las mismas; por ser las correspondientes a carga general y graneleros las más viejas del planeta; por tener un bajo nivel de contratación de gente de mar nacional (lo que se consideró debilitaba la acción sindical), y porque aproximadamente el 39,13% de la flota mundial de cruceros provenían de las Américas.¹¹

Ante el escenario descrito, no cabe duda que resulta interesante la viabilidad de la aplicación a la gente de mar de otros convenios de la OIT, de la OMI, así como de las normas relativas a los derechos humanos dentro de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y el sistema interamericano, por ser el derecho al trabajo un derecho fundamental. Los planteamientos anteriores son razones que el autor considera suficientes para preguntarse: ¿cuáles son las realidades y herramientas jurídicas con las que cuentan los países del continente americano que los hagan propensos a una ratificación o no del Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006? En caso de no ratificar el citado instrumento, ¿serán suficientes las estructuras jurídicas internas para cumplir con los estándares mínimos exigidos por el Convenio? ¿Cuenta el hemisferio con estructuras jurídicas e institucionales para hacer frente a esta realidad internacional y/o coadyuvar en la aplicación de los estándares de protección que promueve el citado instrumento? Y en resumen: ¿cuáles son las perspectivas de las Américas frente al Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006?

Bajo estas inquietudes, el presente artículo, a través de la investigación documental y teniendo presente las diferentes realidades de nuestra región, pretende en forma general y tomando en cuenta la densidad y dedicación

¹⁰ Oficina Internacional del Trabajo, *Revista Trabajo*, Ginebra, núm. 62, 2008, p. 42.

¹¹ Organización Internacional del Trabajo, Oficina Regional América Latina y el Caribe (2006), Conferencia Regional de la OIT examinará desafíos de la industria marítima en las Américas, en: http://www.oit.org.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=305%3Aconferencia-regional-de-la-oit-examinara-desafios-de-la-industria-maritima-en-las-americas&catid=115%3Acomunicados-de-prensa&Itemid=371&showall=1.

que requiere un análisis detallado, conocer las principales estructuras jurídicas de América que coadyuvan a la protección del trabajo marítimo, así como los convenios internacionales ratificados que forman parte de las legislaciones internas y que se vinculan con el objeto de esta obra, toda vez que:

El derecho internacional del trabajo, así sean las normas establecidas por la OIT... exige para su desarrollo y aplicación un conocimiento afinado de los sistemas nacionales, pero también estudios comparativos a fin de establecer las tendencias que se manifiestan a través de los diferentes sistemas y que permiten forjar reglas universal o generalmente aplicables.¹²

En razón de lo expuesto, efectuado el sondeo que se pretende, podrá tenerse una impresión sobre la situación actual del continente frente a la protección que demanda su gente de mar, así como la tendencia a la ratificación o no del Convenio en referencia, el estímulo que se pueda dar en este sentido y el éxito del Plan de Acción de la OIT en América.

II. EL SISTEMA INTERAMERICANO E IBEROAMERICANO Y LA PROTECCIÓN DE LOS TRABAJADORES

La Organización de Estados Americanos (OEA) juega un papel importante como órgano de control de la OIT, por cuanto los informes que se rindan a sus dependencias se alimentarán de las respuestas de los países, ante las acotaciones que se les efectúen con base en los convenios, pudiendo procurar el cumplimiento de las normas sobre condiciones laborales, toda vez que —como se ha señalado con anterioridad— el derecho al trabajo es un derecho fundamental.

Así lo corrobora Gilda Correa cuando en lengua portuguesa expresa:

Em uma sociedade na qual, cada vez mais, o homem vive do seu trabalho e na qual o acesso ao trabalho, como o direito de exercê-lo, constituem condições indispensáveis à dignidade e ao pleno desenvolvimento de sua personalidade, não há como se excluir do conceito de direitos humanos

¹² Barbagelata, Héctor Hugo, *op. cit.*, p. 11.

os direitos fundamentais do trabalhador, tanto no plano individual, quanto no plano coletivo das prerrogativas sindicais.¹³

En este sentido, puede afirmarse que la misma Carta de la OEA reconoce la importancia de proteger el trabajo cuando en su artículo 45, literal *b*, lo concibe como derecho y deber social, con condiciones propias para la vida y la salud, y con un beneficio económico que reporte un nivel apto para la persona y su medio familiar durante la vida útil del trabajador, la vejez o ante cualquier circunstancia de retiro.

Vázquez también nos da una importante visión en este sentido cuando señala que el derecho positivo de nuestra época ofrece una gran lista de convenios y declaraciones que se hacen obligatorios para los Estados, entre los cuales menciona la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948, la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre de 1948, los Pactos Internacionales de Derechos Humanos de 1966, el Protocolo Facultativo (Derechos Civiles y Políticos, Económicos, Sociales y Culturales), y la Convención Americana sobre Derechos Humanos de 1969, pero resalta también en el ámbito de este tipo de instrumentos, los relativos a problemas particulares, entre los que se cuentan los convenios internacionales en materia de trabajo.¹⁴

De lo anterior se desprende la garantía para los ciudadanos de los Estados americanos de activar mecanismos protectores de derechos humanos cada vez que los mismos sean vulnerados, y es aquí donde juegan un importante rol la Comisión Interamericana de Derechos Humanos y la Corte Interamericana de Derechos Humanos.

La Convención establece que la mencionada Comisión puede efectuar recomendaciones cuando lo considere necesario a los Estados miembros a favor de los derechos humanos en su normativa interna (incluyendo la constitucional), requerirles informes sobre medidas adoptadas en esta área, y atender las consultas y asesorías que le formulen los Estados miembros por medio de la Secretaría de la OEA, entre otros.

¹³ Correa Meyer, Gilda M., *Derechos humanos en las Américas*, Washington, Organización de Estados Americanos, 1984, p. 164.

¹⁴ Vázquez Carrizosa, Alfredo, *Derechos humanos en las Américas*, *cit.*, pp. 17-19.

Debe añadirse además que no obstante ocurra la violación de un derecho humano, para que una petición pueda admitirse deberá:

- a) Haberse interpuesto y agotado los recursos existentes en la jurisdicción interna.
- b) Presentarse dentro de un lapso de seis meses contados a partir de la fecha en que la persona lesionada sea notificada de la decisión definitiva.
- c) Que el asunto a decidir no sea objeto de otro proceso de arreglo internacional.
- d) Cuando se trate de violación de la Convención Americana sobre Derechos Humanos por un Estado parte, que la petición especifique el nombre, nacionalidad, profesión, domicilio y firma de la(s) persona(s) o representante legal de la organización no gubernamental que la presenta.

Debe considerarse también que lo referente al lapso de los seis meses y el agotamiento de los recursos internos no serán tomados en cuenta cuando: no se contemple en la normativa interna correspondiente el debido proceso para la protección del derecho lesionado, o no se le dé acceso a la persona presuntamente afectada al debido proceso legal para la protección del derecho o derechos que se alega han sido violados, a los recursos correspondientes o se le impida agotar los mismos, o cuando se retarde en forma no justificada la decisión sobre dichos recursos.¹⁵

Por su parte, la Corte tiene competencia sobre la interpretación o aplicación de las disposiciones de la Convención, y para que dicha instancia pueda conocer de cualquier causa deberán agotarse los procedimientos que se establecen en los artículos 48 al 50 del citado instrumento.¹⁶

En analogía con la existencia de la ONU y la OIT, la OEA también cuenta con un foro para asuntos del trabajo, que destaca a su vez por ser el de más vieja data (1963) dentro de la organización americana, con representación de trabajadores y empleadores a través del Consejo Sindical de Asesoramiento Técnico y la Comisión Empresarial de Asesoramiento Técnico

¹⁵ Organización de Estados Americanos, *Convención Americana sobre Derechos Humanos*, San José, Costa Rica, 1969, artículos 41, 44 y 46.

¹⁶ *Ibidem*, artículos 61, 62 y 64.

en Asuntos Laborales, conocidos por sus siglas COSATE y CEATAL, respectivamente. El foro al que acá se hace referencia es la Conferencia Interamericana de Ministros de Trabajo (también conocida por sus siglas CIMT), la cual delibera y decide sobre políticas y lineamientos a ejecutar en el área.

Para lograr el cumplimiento de los mandatos de la CIMT, la Secretaría Técnica (OEA) trabaja en estrecha coordinación con otros organismos internacionales, particularmente la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).¹⁷

Ahora bien, en lo que se refiere al aspecto social cabe destacar las prerrogativas que se desprenden de la Declaración Universal de Derechos Humanos, así como del Pacto Internacional de Derechos Económicos Sociales y Culturales,¹⁸ por cuanto éstos coadyuvan al reconocimiento de los derechos sociales y de la seguridad social en sí misma.

Se hace propicia la ocasión también para recordar la Carta Internacional Americana de Garantías Sociales, cuyo artículo 1o. aduce tener por objeto: “...declarar los principios fundamentales que deben amparar a los trabajadores de toda clase y constituye el mínimo de derechos de que ellos deben gozar en los Estados americanos, sin perjuicio de que las leyes de cada uno puedan ampliar esos derechos o reconocerles otros más favorables”.¹⁹

Conviene detenerse aquí para avizorar un problema complejo, y es el acuerdo de los diferentes sistemas que coexisten en el continente en materia de seguridad social. En este sentido existe la Organización Iberoamericana de Seguridad Social, conocida también por sus siglas “OISS”, ente que agrupa a los países de la región y aquellos que se comunican por medio de las lenguas española y portuguesa (por lo que se incluyen a España y Portugal).

¹⁷ Véase http://www.sedi.oas.org/ddse/espanol/cpo_trab_minist.asp, consultada el 3 de enero de 2010.

¹⁸ “...A existência de dois atos internacionais autônomos —o primeiro sobre direitos econômicos, sociais e culturais; o segundo sobre direitos civis e políticos— revela a dupla face que o Direito Internacional contemporâneo atribui à pessoa do homem: o trabalhador e o cidadão. Este, colocado a frente do Estado. Aquele, posto ante a Empresa e a Vida, isto é, entre quem usa seu trabalho e a necessidade de assegurar sua própria vivência e de sua família...”. Correa Meyer, Gilda M., *Derechos humanos en las Américas*, cit., p. 165.

¹⁹ *Ibidem*, p. 166.

Dentro de este organismo se dio lugar a un proyecto que hoy conocemos como el Convenio Multilateral Iberoamericano de Seguridad Social (CMISS), y entre cuyas disposiciones se consagran normas como su campo de aplicación personal y material; totalización de periodos de conservación de los derechos adquiridos; pago de prestaciones en el extranjero; relaciones entre el convenio y otros instrumentos de coordinación de seguridad social; el seguro voluntario; prestaciones de invalidez, vejez y supervivencia; coordinación de regímenes y legislaciones basados en el ahorro y la capitalización; régimen de prestaciones; transferencia de fondos; prestaciones de accidentes de trabajo y de enfermedad profesional; determinación del derecho a prestaciones; mecanismos de cooperación administrativa; exámenes médicos-periciales (refiriéndose a aquellos requeridos para fines de prestaciones de seguridad social), entre otros.

El CMISS, según su artículo 31, entrará en vigencia al tercer mes posterior al del depósito del instrumento número siete de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, y comenzará a surtir los efectos correspondientes una vez los Estados parte suscriban un acuerdo de aplicación.

Tal como lo expresa el mismo Convenio, éste fue elaborado en su versión definitiva en Santiago de Chile el 10 de noviembre de 2007, y contempló la rúbrica de los representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, El Salvador, España, Paraguay, Perú, Portugal, Uruguay y Venezuela.

Las previsiones del CMISS han contado así con el aval de la VII Conferencia Iberoamericana de Ministros y Máximos Responsables de la Seguridad Social (septiembre de 2009), dando paso a su posibilidad de firma y correspondiente consideración por la XIX Cumbre Iberoamericana.²⁰

III. EL SISTEMA INTERAMERICANO E IBEROAMERICANO FRENTE A LAS REGULACIONES DE LA OIT SOBRE EL TRABAJO EN LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Aclarado en el punto anterior el tema de los derechos del trabajador dentro del ámbito de los derechos humanos, en el sistema interamericano en

²⁰ Organización Iberoamericana de Seguridad Social, “Plan de actividades 2010”, *Documento 5*, octubre de 2009, p. 50, disponible en: http://www.oiss.org/article.php?id_article=776 (consultada el 4 de febrero de 2010).

particular es preciso analizar ahora las previsiones que protegen en forma específica a la gente de mar.

En cuanto al procedimiento de tramitación de las quejas establecido en la norma A5.1.5 del Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 (CTM), es necesario tener presente como otro mecanismo a accionar, el trámite que se da a las denuncias sobre violaciones de derechos humanos en el sistema interamericano. Así llegamos a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, quien es la encargada de atender las presuntas violaciones por un país parte en el ámbito de la organización regional.²¹

En este sentido, debe tenerse presente que utilizando la terminología del CTM también podemos hablar de “quejas”, y que las mismas pueden ser presentadas ante la citada Comisión Interamericana por los individuos o las organizaciones no gubernamentales (ONG) de conformidad con el artículo 44 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos. La Comisión también podrá conocer de “...las quejas y denuncias que presenta un Estado parte contra otro Estado parte de un instrumento internacional de protección de los derechos humanos”,²² y acá entrarán los ya mencionados convenios internacionales que protegen las condiciones de trabajo, y dentro de ellos el CTM, objeto del presente artículo.

Se hace pertinente el análisis de la normativa del Reglamento y del Estatuto de la prenombrada Comisión en lo que concierne a los países no partes, por cuanto el primer instrumento consagra en sus artículos 51 y 52 disposiciones sustantivas y de procedimiento aplicables para los Estados que no son parte de la citada Convención; en su artículo 23 le da la competencia para conocer de presuntas violaciones de derechos humanos reconocidos en el contexto de ciertos instrumentos que se citan, y el artículo 20, literal *b*, de la segunda normativa en comento le atribuye la prerrogativa de entrar al examen de los escritos que se le interpongan.

En virtud de las alusiones que hacen los convenios y declaraciones dentro del ámbito de Naciones Unidas, OIT y OEA, es deducible que la protección y garantía de los derechos, y el acceso a la Comisión Interamericana,

²¹ Aguilar, Andrés, *Derechos humanos en las Américas*, cit., p. 199.

²² *Idem*.

han de brindarse por igual a nacionales y extranjeros (proceda de un Estado parte o no).²³

Ahora bien, en armonía con el sistema de denuncias y quejas esbozados en relación con el sistema interamericano, coexistirán para nuestro continente las normas correspondientes para la observancia del CTM una vez el mismo entre en vigor. Así, pues, son muchas las previsiones dentro de este último Convenio que garantizan su cumplimiento en diversas materias.

En cuanto a los niveles de dotación, se encuentra la recomendación de la pauta B2.7.1 relativa a la “Resolución de conflictos”, que procura el establecimiento por cada Estado parte de mecanismos para investigar y resolver quejas en ese sentido, procurando en los mismos la representación de armadores y trabajadores. Asimismo se prevé la garantía de una fiscalización en pro del cumplimiento de disposiciones sobre alojamiento y servicios de esparcimiento (norma A3.1), alimentación y servicio de fonda (norma A3.2), y atención médica a bordo de buques y en tierra (norma A4.1 y pauta B4.1.1).

El artículo V del CTM, en su párrafo 2, concibe en armonía con el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974, de la Organización Marítima Internacional (OMI), un sistema de control por medio de la inspección y supervisión para el cumplimiento de los estándares mínimos exigidos, incluyendo los recursos de índole judicial que se prevean en la legislación correspondiente. En conformidad con lo anterior se encuentran la Regla, la norma A y la pauta B, 5.1.4, referidas a la inspección y el control de la aplicación.

Ahora bien, el comentado sistema operará bajo las previsiones del CTM y de la legislación nacional aplicable que lo desarrolle, pero con el concurso de las denuncias que puedan formularse, requiriéndose la previsión por los Estados parte de procedimientos de tramitación de quejas a bordo de los buques (Regla, norma A y pauta B, 5.1.5), y también en tierra (Regla, norma A y pauta B, 5.2.2).

²³ “...Esta misma regla es aplicable también a los Estados miembros de la Organización que no son partes de la Convención porque, como lo dice también el segundo párrafo preambular de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, «...en repetidas ocasiones, los Estados Americanos han reconocido que los derechos esenciales del hombre no nacen del hecho de ser nacional de determinado Estado sino que tienen como fundamento los atributos de la persona humana». Esta ha sido, por otra parte, doctrina constante de la CIDH, desde su creación en 1959...”. Aguilar, Andrés, *Derechos humanos en las Américas*, cit., p. 207.

Con base en lo planteado, y conocido que fuere el objetivo del Convenio 81 de la OIT sobre la Inspección del Trabajo en la Industria y el Comercio, el CTM procura de igual manera a lo largo de sus previsiones una fiscalización a los buques nacionales, pero también a los que porten banderas de otras naciones.

Sobre el particular, para tener una visión sobre la propensión o no de las Américas a formar parte del CTM, habrá de tenerse presente la ratificación por cada país del Convenio 81 ya citado, del Convenio 147 sobre la Marina Mercante (Normas Mínimas) revisado por el CTM, a la par de otros que puedan resultar vinculados a la actividad de la navegación, todo lo cual ha de encontrarse bajo el subtítulo de este artículo: “Las Américas y las regulaciones sobre trabajo marítimo”.

La Regla 5.1.6 del CTM procura la realización por cada miembro de las investigaciones de siniestros que causen la muerte o lesión de trabajadores, haciendo público el informe que resulte, así como la cooperación que deberán brindarse los Estados para la realización de tal actividad.

No obstante lo anterior, al encontrarse las investigaciones de accidentes consagradas en la Regla 21 del SOLAS, y existir también dentro de la OMI el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG), de 1972, al cual hace referencia el CTM en su preámbulo, podrá observarse también en el mencionado subtítulo (Las Américas y las regulaciones sobre trabajo marítimo) la tendencia de la región en formar parte o no del CTM a través de la ratificación o no de cada uno de dichos convenios, así como de otros relativos a accidentes dentro del ámbito de la OIT.

En cuanto al sistema iberoamericano, es necesario hacer algunos análisis comparativos de las normas consagradas en el Convenio Multilateral Iberoamericano de Seguridad Social (CMISS) y el CTM.

Consagra el Código del CTM en su parte A (norma A4.5, párrafo 3) que las medidas de protección que se adopten en un Estado parte deben abarcar a la gente de mar con “residencia habitual” en el territorio, coincidiendo el carácter habitual de la concepción de residencia con el artículo 1o., literal n, del CMISS, que figura en el título I referido a las “Reglas generales y determinación de la legislación aplicable”.

Por su parte, la Regla 4.5 del CTM, en su párrafo 3, orienta la protección en seguridad social en igualdad de condiciones a las que se otorgan a las

otras categorías de trabajadores (en tierra), y el artículo 4o. de la CMISS ratifica la igualdad de trato y de condiciones en cuanto a deberes y derechos de toda persona amparada por el Convenio, en virtud de su artículo 2o., frente a los nacionales del Estado miembro donde se presten los servicios, salvo que se prevea lo contrario en dicho instrumento.

El CTM establece en su Regla 4.5 la necesaria cooperación en el ámbito internacional para la protección en seguridad social de la gente de mar, lo que encuentra asidero en el CMISS a través de las previsiones sobre los mecanismos de cooperación administrativa, para hacer de los beneficios que se consagran a nivel iberoamericano una realidad de fácil consecución.

En contraste con la normativa del CMISS abordada en forma general en el subtítulo anterior, el Código del CTM en su norma A4.5 establece, en su párrafo 1, las ramas a considerar en materia de seguridad social, a saber: atención médica y prestaciones por enfermedad, desempleo, vejez, lesiones profesionales, prestaciones familiares, de maternidad, de invalidez y de supervivencia, las cuales, según los párrafos 1 y 5 de la misma norma, deberán complementar la protección que se brinda en las reglas 4.1 y 4.2, referidas a la atención médica y la responsabilidad del armador, respectivamente. Asimismo, el párrafo 2 de la citada norma A4.5 a los fines de lograr la protección progresiva del CTM y dar cierta flexibilidad para su ratificación, consagra que no menos de tres de las mencionadas protecciones del párrafo 1 deben ser proporcionadas por el país correspondiente al proceder a la ratificación. En el mismo orden de ideas, es conveniente traer a colación la pauta B4.5 del Código del CTM (de la cual se recuerda su carácter orientador) y que recomienda entre la protección a brindar conforme al párrafo 2 de la norma A4.5, “las prestaciones de enfermedad, la de lesiones profesionales, así como la atención médica”.

De conformidad con lo planteado, debe destacarse que el CMISS, en su artículo 3o., destaca su aplicabilidad a las legislaciones vinculadas con las prestaciones de invalidez, vejez, supervivencia, de accidentes de trabajo y de enfermedad profesional; no obstante las prestaciones médicas se excluyen, salvo que los Estados partes celebren acuerdos bilaterales o multilaterales para incluirlas.

No obstante lo anterior, la ya citada norma A4.5, párrafo 6, del CTM estipula que de no existir, deberán preverse en la legislación nacional presta-

ciones que puedan compararse a las establecidas en el párrafo 1, ya mencionadas en el presente subtítulo.

También indica la norma A4.5 del CTM, en su párrafo 8, lo siguiente:

En la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales, los miembros deberán cooperar, a través de acuerdos bilaterales o multilaterales o mediante otros acuerdos, para garantizar la conservación de los derechos en materia de seguridad social, otorgados mediante regímenes contributivos o no contributivos, adquiridos o en curso de adquisición de toda la gente de mar, independientemente de su lugar de residencia.²⁴

Al respecto, debe indicarse que el CMISS establece, entre otras previsiones, su no aplicación a los regímenes no contributivos (artículo 3o., apartado 5); las soluciones para situaciones que pongan trabas en la totalización de periodos por las instituciones de los Estados parte, al tratarse de distintas legislaciones de seguridad social (artículo 5o.), así como previsiones que permiten conservar los derechos adquiridos y la posibilidad del pago de prestaciones en el extranjero (artículo 6o.).

En lo que se refiere a los mecanismos para la resolución de conflictos, el párrafo 9 de la norma A4.5 del CTM señala la necesidad de que los mismos sean fijados por los Estados miembros. En virtud de lo anterior, la pauta B4.5 (CTM) recomienda que deberían estar concebidos para resolver todas las “quejas” de la gente de mar, lo que en el ámbito Iberoamericano no es manejado de igual forma, puesto que la negociación es concebida para la solución de cualquier conflicto relacionado con “interpretación” o “aplicabilidad” del CMISS entre dos Estados partes o más, otorgando un plazo de cuatro meses, so pena del establecimiento de una comisión de arbitraje (a solicitud de una de las partes) con un plazo igual de cuatro meses para decidir (prorrogable previa justificación), y con fallo inapelable.

Ahora bien, recomienda la referida pauta B4.5 del CTM en su párrafo 3 lo siguiente:

²⁴ Organización Internacional del Trabajo, “Actas provisionales”, *Nonagésima cuarta reunión (marítima)*, Ginebra 2006, Conferencia Internacional del Trabajo, 2006, p. 7A/78.

En los casos en que la gente de mar esté sujeta a más de una legislación nacional sobre seguridad social, los miembros interesados deberían cooperar para determinar por mutuo acuerdo cuál legislación se ha de aplicar, teniendo en cuenta factores tales como el tipo y el nivel de protección previstos por las legislaciones respectivas que sean más favorables a la gente de mar interesada, así como las preferencias de la gente de mar.

En este sentido, vale acotar que toda persona amparada por el CMISS se sujeta a las normas del Estado donde preste su servicio, sea éste dependiente o no dependiente (artículo 9o.). De no existir otros convenios sobre la materia (multilaterales o bilaterales) se aplicará el CMISS, y de existir todos ellos, se impone la norma que resulte más favorable para la persona que haya de beneficiarse (artículo 8o.).

Ahora bien, debe tenerse presente lo establecido en el artículo 10 del CMISS, en cuyas reglas especiales, para determinar la aplicabilidad de una legislación, establece en su literal *d*, que:

d) Una actividad dependiente o no dependiente que se desarrolle a bordo de un buque en el mar, que enarbole el pabellón de un Estado parte, será considerada como una actividad ejercida en dicho Estado parte.

Sin embargo, el trabajador que ejerza una actividad dependiente a bordo de un buque que enarbole el pabellón de un Estado parte y que sea remunerado por esta actividad por una empresa o una persona que tenga su sede o su domicilio en otro Estado parte, estará sujeto a la legislación de este último Estado parte si reside en el mismo. La empresa o persona que abone la remuneración será considerada como empresario o empleador a efectos de la aplicación de la correspondiente legislación.

En este sentido, debe resaltarse que el CTM considera marino o gente de mar a todo aquel que se emplee o contrate, o que simplemente trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque susceptible de serle aplicado dicho Convenio, todo ello de acuerdo con su artículo II.1, inciso *f*.

En análisis y contraste de estos últimos párrafos transcritos, advierte el autor la consideración de un trabajador como dependiente o no a la luz de la CMISS, por cuanto para los efectos del CTM está clara su aplicación a quienes desempeñan los puestos concebidos para ser ejercidos en el buque, o a

quienes se les contrate para trabajos a bordo; no obstante, a nivel iberoamericano la definición del trabajo dependiente o no deberá estar en conformidad con la legislación nacional en primera instancia (artículo 1o., CMISS), coincidiendo en su aplicación a todo aquel trabajo que se desempeñe a bordo, y consagrando en caso de existencia de varias normas, la aplicación de la que más favorezca a quien pretenda el beneficio de que se trate.

IV. LA EXPERIENCIA BRASILEÑA COMO GUÍA PARA LA APLICACIÓN DEL CONVENIO

La Ley da Segurança do Tráfego Aquaviário núm. 9537 del 11 de diciembre de 1997, denomina como “Aquaviário” a todo aquel que esté certificado por la autoridad marítima para operar embarcaciones con carácter profesional.²⁵ Es partiendo de la base de esta definición que se clasifican los siguientes grupos de trabajadores:²⁶ *a*) marítimos (que operan naves calificadas para mar abierto, apoyo en puerto, navegación interior como canales, lagos, bahías, ensenadas o aguas de mar abrigadas); *b*) fluvialios (operadores de buques de navegación interior, como lagos, ríos y apoyo fluvial); *c*) pescadores (que realizan actividades en buques de pesca); *d*) buzos (tripulantes o profesionales no tripulantes, certificados para actividades vinculadas con la operación de la nave o servicios eventuales a bordo que requieran de acciones subacuáticas); *e*) prácticos (no tripulantes que brindan el servicio de dirección de un buque embarcados), y *f*) agentes de maniobra (no tripulantes que operan buques en astilleros y diques).

Destáquese que en virtud de las competencias otorgadas por la legislación brasileña en lo que se refiere a las inspecciones navales, el gobierno de este país ha considerado a la actividad de inspección del trabajo marítimo parte de las acciones de la autoridad marítima; en este sentido ha procurado

²⁵ República Federativa do Brasil, *Ley da Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA)* N° 9537, Brasília, 11 de diciembre de 1997, artículo 2o.

²⁶ República Federativa do Brasil, *Decreto 2.596 que Reglamenta la Ley N° 9537 Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas Sob Jurisdição Nacional*, Brasília, 18 de mayo de 1998, artículo 1o.

la firma de un acuerdo entre el Ministerio del Trabajo y Empleo y el Ministerio de la Defensa para asegurar el apoyo del Comando de Marinas.²⁷

Ahora bien, Brasil es parte del Convenio 147 sobre la Marina Mercante (Normas Mínimas), de 1976, del cual conviene destacar algunos aspectos importantes a los fines de resaltar la ventaja que ofrecía su ratificación a los países que pretenden hacerse parte en la actualidad del Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 (CTM):

- a) Asegura que los países ratificantes promulguen las normativas necesarias para la protección de condiciones de trabajo y de vida a bordo, equivalentes a las previstas en los siguientes instrumentos:²⁸
 - El Convenio 138 sobre la Edad Mínima, de 1973; el Convenio 58 (revisado por el CTM) sobre la Edad Mínima (Trabajo Marítimo), de 1936, o el Convenio 7 (revisado por el CTM) sobre la Edad Mínima (Trabajo Marítimo), de 1920.
 - El Convenio 55 (revisado por el CTM) sobre las Obligaciones del Armador en Caso de Enfermedad o Accidente de la Gente de Mar, de 1936; el Convenio 56 (revisado por el CTM) sobre el Seguro de Enfermedad de la Gente de Mar, también de 1936, o el Convenio 130 sobre Asistencia Médica y Prestaciones Monetarias de Enfermedad, de 1969.
 - El Convenio 73 (revisado por el CTM) sobre el Examen Médico de la Gente de Mar, de 1946.
 - Los artículos 4o. y 7o. del Convenio 134 (revisado por el CTM) sobre la Prevención de Accidentes (Gente de Mar), de 1970.
 - El Convenio 92 (revisado por el CTM) sobre el Alojamiento de la Tripulación, de 1949.
 - El artículo 5o. del Convenio 68 (revisado por el CTM) sobre la Alimentación y el Servicio de Fonda (Tripulación de Buques), de 1946.

²⁷ Véase *Manual do Trabalho Aquaviario*, Brasília, Ministerio do Trabalho e Emprego, 2005, pp. 28 y 29.

²⁸ Organización Internacional del Trabajo, *Convenio N° 147 sobre la Marina Mercante (Normas Mínimas)*, 1976, artículo 2o., inciso a, iii) y Anexo.

- Los artículos 3o. y 4o. del Convenio 53 (revisado por el CTM) sobre los Certificados de Capacidad de los Oficiales, de 1936.
- El Convenio 22 (revisado por el CTM) sobre el Contrato de Enrolamiento de la Gente de Mar, de 1926.
- El Convenio 23 (revisado por el CTM) sobre la Repatriación de la Gente de Mar, de 1926.
- El Convenio 87 sobre la Libertad Sindical y la Protección del Derecho de Sindicación, de 1948.
- El Convenio 98 sobre el Derecho de Sindicación y de Negociación Colectiva, de 1949.

De lo transcrito puede destacarse la revisión que el CTM ha efectuado de la mayoría de dichos instrumentos, de conformidad con su artículo X, y la consideración de los principios fundamentales de los convenios 87, 98 y 138 que se ha consagrado en el preámbulo del mismo.

- b) Procura la garantía de procedimientos para tramitar las quejas relativas al enrolamiento de la gente de mar y presentadas tanto por nacionales como extranjeros.²⁹ Procedimientos éstos previstos y contemplados en el título V: “Cumplimiento y control de la aplicación”, Regla 5.1.5, norma A5.1.5, pauta B5.1.5: “Procedimientos de Tramitación de Quejas a Bordo”, y Regla 5.2.2, norma A5.2.2, pauta B5.2.2: “Procedimientos de tramitación de quejas en tierra” del CTM.
- c) El ser parte del Convenio 147 coadyuva a la ratificación o el compromiso de ratificar el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1960, o el de 1974, y el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, de 1966, o de los convenios que los revisen,³⁰ o la aplicación de las previsiones del Reglamento para Prevenir los Abordajes, de 1960, o el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, de 1972, o del instrumento que los revise. Estas normas de la Organización Marítima Internacional también se tuvieron presentes en el preámbulo del CTM.

²⁹ *Ibidem*, artículos 2o., inciso d, i y ii, y 4o.

³⁰ *Ibidem*, artículo 5o.

Para Brasil, en lo que se refiere específicamente a las embarcaciones extranjeras, es desarrollada la inspección de condiciones de trabajo tendiendo en cuenta:

...a legislação aplicável à tripulação, inclusive a social, isto é, ligada às condições de trabalho, é a do Estado de bandeira. Se o Estado costeiro constata que o Estado de bandeira não faz cumprir sua legislação a bordo de navio que arvore sua bandeira, deverá comunicar, pela via diplomática, ao estado de bandeira para que este tome as medidas necessárias.³¹

Y en este sentido se ejerce el control consagrado en el artículo 224 de la Convención sobre los Derechos del Mar (Convemar) de 1982, que prevé:

Las facultades de ejecución contra buques extranjeros previstas en esta parte sólo podrán ser ejercidas por funcionarios o por buques de guerra, aeronaves militares u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizados a tal fin.

Con base en esta norma y bajo los parámetros de los artículos 225 y 226 de la Convemar, los llamados auditores fiscales del trabajo de Brasil ejercen el control por el Estado del Puerto de los aspectos consagrados en el Convenio 147 (y sus anexos) de la OIT, y teniendo en cuenta el principio de no discriminación³² establecido en el artículo 227 de la Convemar, el cual transcribimos a continuación y cuyo texto resultaría interesante analizar conjuntamente con la previsión de trato no más favorable establecida en el CTM en su artículo 5o., y en el Convenio SOLAS en el artículo I, numeral 3, del Protocolo de 1988.

Artículo 227. No discriminación respecto de buques extranjeros.

Al ejercer sus derechos y al cumplir sus deberes con arreglo a esta parte, los Estados no discriminarán, de hecho ni de derecho, contra los buques de ningún otro Estado.

³¹ *Manual do Trabalho Aquaviário, cit.*, p. 103.

³² *Ibidem*, pp. 103-105.

En este sentido conviene aclarar que la previsión de trato no más favorable a la que se hizo alusión anteriormente, procura evitar lo que el autor califica “una especie de discriminación indirecta” que resultaría de aplicar el Convenio a una nave que porte el pabellón de un país que lo haya ratificado y no hacerlo a un buque que enarbole la bandera de un Estado no parte del mismo instrumento, por lo que la utilización del artículo 227 de la Convemar podría resultar una interesante herramienta en la procura del fin que pretende el espíritu del CTM y del SOLAS.

V. VENEZUELA FRENTE A LA CONVEMAR (1982)
Y EL CONVENIO SOBRE TRABAJO MARÍTIMO 2006

En la lectura del texto de Álvarez, observa el autor que Venezuela no suscribió la Convención sobre los Derechos del Mar (Convemar) de 1982, en virtud de la definición de isla y los mecanismos de solución de controversias en ella contenidos.³³ En este sentido es conveniente destacar que este país ratificó la Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1958, cuyo artículo 10 contemplaba que “...una isla es una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar... El mar territorial de una isla se mide de acuerdo con las disposiciones de estos artículos...”.

Ahora bien, esta concepción cambia con la Convemar, cuyo artículo 121 relativo al régimen de las islas establece:

1. Una isla es una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar.

2. Salvo lo dispuesto en el párrafo 3, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de una isla serán determinados de conformidad con las disposiciones de esta Convención aplicables a otras extensiones terrestres.

3. *Las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma continental...* (cursivas nuestras).

³³ Álvarez Ledo, Tulio, *Derecho marítimo*, 2a. ed., t. I, pp. 30-34.

Primeramente debemos mencionar que el artículo citado no admite reserva, y Venezuela, que fue país anfitrión de la sesión primera sustantiva de la Tercera Conferencia de la Convemar en 1974 (Convención de Caracas):

...declinó ser sede de la sesión de clausura, por haber votado en contra de la Convención... Tal como lo expresó con claridad el jefe de la Delegación venezolana, sólo se ha querido registrar, a falta de poder formular reservas (la Convención descartó expresamente esta posibilidad), la oposición de Venezuela a los artículos relacionados con la delimitación de las áreas marinas y submarinas de los Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente, mientras que se consideraban aceptables las otras disposiciones de la Convención...³⁴

Para explicar esto habría que ubicarse entonces en el espectro geográfico de Venezuela, y darse cuenta del problema que genera este cambio de concepción. Este país limita al sur con Brasil, al este con la Guyana inglesa, al oeste con Colombia, y al norte con el mar caribe. Esta última situación especial ha ameritado una diversidad de delimitaciones por la cantidad de islas que se encuentran frente al norte de la costa venezolana.

Aunado a ello, y en virtud de la nueva definición de isla que trajo la Convemar, habría que considerar los tratados de delimitación de frontera suscritos por este país, entre los cuales se pueden citar:

- a) Ley Aprobatoria del Tratado de Delimitación de Fronteras Marítimas con los Estados Unidos, *Gaceta Oficial Extraordinaria* núm. 2342 del 14 de diciembre de 1978.
- b) Ley Aprobatoria del Tratado de Delimitación de Fronteras Marítimas con el Reino de los Países Bajos, *Gaceta Oficial Extraordinaria* núm. 2291 del 26 de julio de 1978.
- c) Ley Aprobatoria del Tratado de Delimitación de Fronteras Marítimas con la República Dominicana, *Gaceta Oficial Extraordinaria* núm. 2642 del 13 de agosto de 1980.

³⁴ Pulvenis, Jean Francois, "Política nacional del mar y política exterior venezolana", *Política Internacional*, Caracas, núm. 1, enero-marzo de 1986.

d) Ley Aprobatoria del Tratado de Delimitación de Fronteras Marítimas con Francia, que entró en vigor el 28 de enero de 1983.³⁵

Añadiendo a este escenario la protesta que luego de la vigencia de la Convemar de 1982 fue circulada por Antigua y Barbuda, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, Saint Vincent y las Grenadines por los prenombrados tratados que otrora fuesen suscritos con Estados Unidos, el Reino de los Países Bajos y Francia, todo ello vinculado al desconocimiento del estatus de isla a Isla de Aves de Venezuela, ha de entenderse la posición de este país.³⁶

En este sentido, y para entender más a fondo el problema, citamos lo contemplado en uno de los párrafos del preámbulo del Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006, el cual reza:

...Recordando que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, establece un marco jurídico general con arreglo al cual deben regirse todas las actividades que se realicen en los mares y océanos y tiene una importancia estratégica como base para la acción y cooperación en el sector marítimo en los planos nacional, regional y mundial, y que es necesario mantener la integridad de su contenido...³⁷

Dicha redacción a tenor de lo planteado, y toda vez que Venezuela no es parte de la Convemar por las mencionadas razones, ha generado la posición de este país, cuya representación decidió abstenerse en el acto de votación nominal final para la aprobación del CTM, lo cual no debe entenderse como una desaprobación a su contenido, por cuanto el mismo ha sido Estado negociante de dicho instrumento, lo cual se refleja finalmente en la declaración contenida en las actas provisionales de la Conferencia respectiva.³⁸

Valga señalar que pueden apreciarse en las publicaciones de la OIT las propuestas de enmienda dirigidas por este país a los fines de lograr quedase aclarado en el texto del CTM la aplicabilidad de la Convemar para sus países partes, propuestas éstas de enmienda que contaron con el respaldo de

³⁵ Álvarez Ledo, Tulio, *op. cit.*, p. 31.

³⁶ *Ibidem*, p. 32.

³⁷ *Idem*.

³⁸ Véase Conferencia Internacional del Trabajo, “Actas provisionales 17”, *cit.*, p. 17/2.

Argentina, Brasil, Chile, Guatemala y Panamá, y que sin embargo no resultaron aprobadas.³⁹

VI. LAS AMÉRICAS Y LAS REGULACIONES SOBRE TRABAJO MARÍTIMO

El Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 refunde la mayoría de los instrumentos adoptados por la OIT sobre la materia, y ha sido considerado por esta última como el “cuarto pilar normativo” para un transporte marítimo de calidad, compartiendo este nivel con tres de los convenios más importantes de la Organización Marítima Internacional (OMI), a saber, el Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW), el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 1973, y el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS).⁴⁰ Dentro de estos últimos instrumentos de la Organización Marítima Internacional (OMI), debemos hacer necesaria mención a dos que consideramos fundamentales y de necesario complemento y conocimiento para una futura inspección del trabajo en la navegación marítima, a saber:

- a) El Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW) prevé disposiciones relativas al capitán y la sección de puente, sección de máquina, servicio y personal de radiocomunicaciones, requisitos especiales de formación para el personal de determinados tipos de buques, funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, atención médica y supervivencia, titulación alternativa, guardias, entre otras.
- b) El Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (en lo sucesivo SOLAS), que sin ánimos de adentrarnos al análisis de-

³⁹ Véase *Compendium of Proposed Amendments to the Draft Consolidated Maritime Labour Convention, 2006*, Ginebra, International Labour Office, 2005, p. 4.

⁴⁰ Stevenson, Douglas B., *CTM 2006: un signo de esperanza para el mundo marítimo*, XXII Congreso Mundial del Apostolado del Mar, Gdynia, Polonia, Consejo Pontificio para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes, 28 de junio de 2007, p. 5.

tallado de sus capítulos y disposiciones generales, establece disposiciones que deben ser resaltadas y que están referidas a la construcción, instalaciones eléctricas, prevención, detección y extinción de incendios, dispositivos y medios de salvamentos, seguridad de la navegación, transporte de mercancías peligrosas, gestión de la seguridad operacional de los buques, medidas de seguridad aplicables a determinados tipos de buque, entre otras.

En este sentido, se presentará a continuación una muestra detallada por país que nos permita tener una percepción de la propensión de las Américas a la ratificación del Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 por medio de los instrumentos inherentes a esta materia de los cuales forman parte, y la vinculación a las organizaciones que lo regulan. Cabe destacar que en algunos de los países podrán apreciarse comentarios sobre normativas jurídicas internas encontradas, teniendo presente que el análisis exhaustivo de las mismas no es el objeto de este artículo, por cuanto un estudio de tal magnitud amerita una dedicación individualizada en virtud de los marcos jurídicos nacionales en los cuales se insertan estas normas, entre otras limitaciones y necesidades.

Cabe destacar de igual manera que, de conformidad con la normativa del CTM sobre investigación de siniestros marítimos, y toda vez que el preámbulo de dicho Convenio hace referencia al Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972 (COLREG), de la OMI, la ratificación de este último instrumento también será abordada a continuación. En el mismo orden de ideas, se advierte que en el cuadro que se anexa al final de este subtítulo se encontrarán los nombres correspondientes a cada número de Convenio de la OIT que se mencionará por país.

1. *Antigua y Barbuda*

Forma parte de la OMI desde 1986, del STCW, del SOLAS, de sus protocolos de 1978 y 1988, y del COLREG. En el ámbito de la OIT, el 2 de febrero de 1983 se ratifica el Convenio 108.

Dentro de su normativa nacional puede hacerse mención del Reglamento de Buques del 25 de junio de 2008, el Reglamento de Buques (embarcacio-

nes comerciales pequeñas) del 23 de junio de 2008, el Reglamento de Buques (estado rector del puerto) de la misma fecha, y la Ley de Buques Mercantes núm. 3 en su forma enmendada por la Ley núm. 18 de 1989 que exige que los acuerdos sean efectuados entre el patrono y la gente de mar, y debe incluir el salario, duración del contrato y normas observables a bordo.⁴¹

2. *Argentina*

Forma parte de la OMI desde 1953, del STCW, del SOLAS, de sus protocolos de 1978 y 1988, y del COLREG. En el marco de la OIT se ratificaron el 30 de noviembre de 1933 los convenios 8 y 9; el 26 de mayo de 1936 el 16; el 14 de marzo de 1950 el 22; el 14 de marzo de 1950 el 23; el 17 de febrero de 1955 el 53; el 17 de febrero de 1955 el 58; el 24 de septiembre de 1956 el 68, y el 17 de febrero de 1955 el 71 y el 73.

En lo que concierne a la inspección del trabajo en general, se aplica la Ley núm. 25212 sobre el Pacto Federal del Trabajo. Se cuenta dentro de la estructura organizativa del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social con una Dirección Nacional de Fiscalización, la cual (en ocasiones con la participación de la Superintendencia de Riesgos) se encarga de la inspección en Puertos, y la navegación marítima, lacustre y canales navegables.⁴²

La Ley del Contrato de Trabajo (núm. 20.744), con el reconocimiento de la especialidad de la actividad, regula a la gente de mar; no obstante, todavía son aplicables algunas normas del Código de Comercio.⁴³

En el caso de Argentina se asevera que las previsiones del artículo III del Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006, relativas a los derechos y principios que se consideran fundamentales, se encuentran recogidos en la mencionada Ley de Contrato de Trabajo, la Ley de Ordenamiento Laboral (25.877), la Ley de Seguridad e Higiene en el Trabajo (19.587), y la Ley de Riesgos del Trabajo (25.212).⁴⁴

⁴¹ Véase Natlex, disponible en: www.ilo.org/dyn/natlex/natlex (consultada el 30 de mayo de 2009).

⁴² Véase Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, *Informe Nacional Argentina*, Seminario Tripartito para Países de América del Sur Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, Buenos Aires, 2007, p. 2.

⁴³ *Ibidem*, p. 3.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 5.

La capacidad para celebrar contratos se alcanza a los 18 años, y entre 14 y 18 cuando vivan separados de sus padres pero bajo su conocimiento, y en la navegación marítima a los 16 sólo en el caso de los aprendices (Ley del Contrato de Trabajo, Ley de Riesgos del Trabajo y Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre —Reginave—).

En cuanto a los certificados médicos, el Reginave solicita sean expedidos por la autoridad sanitaria, coexistiendo con otras previsiones del Reglamento de Aptitud Psicofísica para la Habilitación del Personal Embarcado de la Marina Mercante Nacional (Ordenanza 5/1994), Implementación de Libretas de Embarco con Medidas de Seguridad (Ordenanza 6/2005). Otras disposiciones relacionadas pueden encontrarse en la Ley de Seguridad e Higiene en el Trabajo y en su Reglamento, la Ley de Riesgos del Trabajo, el Manual de Procedimiento para el Diagnóstico de Enfermedades Profesionales (Laudó 405/96), el Listado de Enfermedades Profesionales (Decreto 658/96), entre otras.

3. *Bahamas*

El 11 de marzo de 2008 ratificó el Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 (CTM), acción esta última que cabe destacar "...convierte a Bahamas en el tercer país de importancia en el sector marítimo en el mundo, tras Liberia y la República de las Islas Marshall, que ratifica el Convenio adoptado por la 94a. Conferencia Internacional del Trabajo (marítima)...".⁴⁵

4. *Barbados*

Forma parte de la OMI desde 1970, del STCW, del SOLAS, de sus protocolos de 1978 y 1988, y del COLREG.

Dentro de las normas OIT, el 8 de mayo de 1967 se ratifican tres convenios, a saber: el 22, el 74 y el 108; de igual manera se procedió en fecha 16 de mayo de 1994 con el Convenio 147.

En cuanto a la normas internas, la Ley de Buques núm. 15, de fecha 29 de abril de 1994, consagra previsiones relativas al empleo de jóvenes, pro-

⁴⁵ Oficina Internacional del Trabajo, *Revista Trabajo*, Ginebra, núm. 62, 2008, p. 42.

tección del salario, terminación de la relación de trabajo y despido, entre otros.⁴⁶

5. *Belice*

Forma parte de la OMI desde 1990, del STCW, del SOLAS, de sus protocolos de 1978 y 1988, y del COLREG.

En el marco de la OIT se han ratificado el 15 de diciembre de 1983 los convenios 8, 16, 22, 58, 108; el 15 de julio de 2005 los convenios 23, 55, 92, 133, 134, 147, y el Protocolo de 1966 al Convenio 147.

En el ámbito interno puede hacerse mención a las regulaciones sobre el registro de buques mercantes del 18 de septiembre de 1999 (seguridad de la tripulación, horas de trabajo y guardia), entre otras regulaciones, como las relativas al registro de buques de carga y de recreo.⁴⁷

6. *Bolivia*

Forma parte de la OMI desde 1987, y tiene ratificado el STCW, el SOLAS y su Protocolo de 1978, así como el COLREG.

No tiene convenios OIT sobre gente de mar ratificados⁴⁸ y no se refleja normativa interna específica sobre gente de mar en la fuente consultada,⁴⁹ destáquese al respecto su no salida al mar.

7. *Canadá*

Forma parte de la OMI desde 1948, del STCW, del SOLAS y del COLREG.

Este país es parte de los instrumentos OIT que seguidamente se mencionan: al 31 de marzo de 1926 de los convenios 7, 8, 15 y 16; al 30 de junio de

⁴⁶ Véase Natlex, disponible en www.ilo.org/dyn/natlex/natlex (consultada el 30 de mayo de 2009).

⁴⁷ *Idem*.

⁴⁸ Véase Ilolex, disponible en: www.ilo.org/ilolex/spanish, actualizada al 10 de septiembre de 2009 y consultada en la misma fecha.

⁴⁹ Véase Natlex, disponible en: www.ilo.org/dyn/natlex/natlex, actualizada y consultada al 10 de septiembre de 2009.

1938 del Convenio 22; al 10 de septiembre de 1951 del 58; al 19 de marzo de 1951 de los convenios 68, 69, 73 y 74; al 31 de mayo de 1967 del 108, y al 25 de mayo de 1993 del 147.

Destaca la Ley de Buques de Canadá del 26 de marzo de 1987, la cual contiene, en virtud de la consolidación en un solo texto de otros instrumentos, previsiones concernientes a la seguridad, normas relativas a la aplicación del Convenio SOLAS de 1974, certificados, empleo y despido, transporte de mercancías peligrosas, inspecciones de buques, entre otras.⁵⁰

8. *Chile*

Chile forma parte de la OMI desde 1972, del STCW, del SOLAS, de sus protocolos de 1978 y 1988, y del COLREG.

Este país ha ratificado las siguientes normas internacionales del trabajo: los convenios 8, 9, 16, y 22, el 18 de octubre de 1935.

El Código de Trabajo prevé la contratación de la gente de mar, salario, horas de trabajo, entre otros.

Resulta interesante destacar de dicho país, que en la presentación del Informe Nacional en el Seminario Tripartito para Países de América del Sur del Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006, celebrado en Buenos Aires del 21 al 23 de febrero de 2007, los únicos aspectos donde se resaltaron diferencias del CTM con la legislación nacional fueron:

- a) En cuanto a la norma A1.2 del Convenio, la misma prevé un periodo máximo de vigencia de dos años para el certificado médico, mientras la legislación chilena establece un periodo mayor.
- b) Norma A1.4 relativa a la contratación y colocación. Chile no posee este tipo de servicios de carácter público ni un sistema normativo y de control para los privados.
- c) En cuanto a la norma A2.1, relativa a los acuerdos de empleo de la gente de mar, se señala que el Código de Trabajo los regula, y que no obstante faltan ciertas menciones, éstas pueden ser materia de las contrataciones colectivas.

⁵⁰ *Idem.*

- d) En lo que se refiere a la norma A2.2 relativa a los salarios, se indicó que en la práctica se cumplía con las exigencias del Convenio y se manifestó la necesidad de modificar el artículo 128 del Código de Trabajo.
- e) Concerniente a la norma A2.3 sobre las horas de trabajo y descanso, se reconoció que la legislación nacional es menos favorable toda vez que existe la posibilidad de pactar horas extras sin límites, y consagra ocho horas al día calendario como descanso mínimo, mientras que el CTM establece 10 por todo periodo de 24 horas.
- f) De la norma A2.4, derecho a vacaciones, se destaca que el cálculo de las mismas en la legislación nacional se hace con base en 1.25 días por mes de trabajo, mientras que el Convenio exige como mínimo 2.5 días civiles por mes de empleo.⁵¹

9. Colombia

Forma parte de la OMI desde 1974, del STCW, del SOLAS, de su Protocolo de 1978, y del COLREG.

Ratificaciones de normas OIT sobre gente de mar: el 20 de junio de 1933 los convenios 8, 9, 16, 22 y 23.

El Ministerio de Protección Social de dicho país es el producto de la fusión de los Ministerios de la Salud y del Trabajo, aplicando por ende el Decreto 205 y las resoluciones 002 y 095, todas de 2003,⁵² lo cual a juicio del autor es de gran importancia, toda vez de los riesgos insitos a la labor marítima y la especial aplicación de las normas en materia de seguridad y salud en el trabajo a bordo.

Ahora bien, ante la ratificación de Colombia del Convenio 81 sobre la Inspección del Trabajo en la Industria y el Comercio, y como consecuencia de la existencia en la estructura del Ministerio de la Protección Social de una

⁵¹ Véase Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, *Informe Nacional Chile*, Seminario Tripartito para Países de América del Sur Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, Buenos Aires, 2007, p. 2-6.

⁵² Véase Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, *Informe Nacional Colombia*, Seminario Tripartito para Países de América del Sur Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, Buenos Aires, 2007, p. 4.

Unidad Especial de Inspección, Vigilancia y Control del Trabajo, considera el autor un avance importante.

Se ha pronunciado ya Colombia sobre la distribución de una futura competencia, al abordar en consecuencia las inspecciones de condiciones de trabajo que pudiese generar la implementación del Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006, y en este sentido destacó del Informe presentado por el Ministerio de la Protección Social a través de su Oficina de Cooperación y Relaciones Internacionales, que “...para optimizar la inspección se hace necesario realizarla conjuntamente con los inspectores de Capitanía de Puerto de la Dirección General Marítima-DIMAR...”.⁵³

10. *Costa Rica*

Forma parte de la OMI desde 1981.

Instrumentos OIT suscritos: el 23 de julio de 1991 los convenios 8 y 16; el 2 de junio de 1960 el Convenio 92; el 8 de junio de 1979 el 134; el 16 de junio de 1981 el 145, y el 24 de junio de 1981 el 147.

La Ley Orgánica del Ministerio del Trabajo y Seguridad Social, el Código de Trabajo y la existencia de una Dirección Nacional de Inspección, son fundamentales dentro del sistema de protección del trabajo. No obstante, en virtud de poseer dicho país una actividad pesquera más desarrollada y ante la carencia de flota mercante, no son mayores las previsiones en materia de trabajo marítimo a la luz del CTM.⁵⁴

11. *Cuba*

Forma parte de la OMI desde 1966, del STCW, del SOLAS, de sus protocolos de 1978 y 1988, y del COLREG.

Instrumentos OIT sobre gente de mar ratificados por este país: al 6 de agosto de 1928 los convenios 8 y 9; al 7 de julio de 1928 los convenios 16,

⁵³ Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, *Informe Nacional Colombia*, Seminario Tripartito para Países de América del Sur Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, Buenos Aires, 2007, p. 4.

⁵⁴ Véase *Informe de Costa Rica*, Conferencia Hemisférica sobre el Convenio Marítimo 2006, Barbados, 7-10 de septiembre de 2009.

22 y 23; al 5 de febrero de 1971 el 53; al 29 de abril de 1952 los convenios 91 y 92; al 30 de diciembre de 1975 el Convenio 108, y al 9 de febrero de 1979 el 145.

12. *Dominica*

Forma parte de la OMI desde 1979, del STCW, del SOLAS y de sus protocolos de 1978 y 1988, así como del COLREG.

Se han ratificado los siguientes instrumentos OIT relativos a la gente de mar: el 28 de febrero de 1983 los convenios 8, 16, 22 y 108, y el 6 de enero de 2004 el Convenio 147.

En cuanto a la legislación interna destacan las siguientes normas: Ley Internacional Marítima núm. 9 del 13 de octubre de 2000, entre cuyas normativas puede destacarse, amén de otras, las inspecciones de buques. Asimismo, la Ley de Protección del Empleo 89:02 de 1990, entre otras.⁵⁵

13. *Ecuador*

Forma parte de la OMI desde 1956, del SOLAS, de sus protocolos de 1978 y 1988, así como del STCW⁵⁶ y del COLREG.

No tiene convenios OIT sobre gente de mar ratificados.⁵⁷

En lo que a la normativa nacional se refiere, destaca el Código de Policía Marítima, entre cuyas previsiones podemos resaltar que sujeta la navegación al registro público de los tripulantes, sean nacionales o extranjeros; la obligación de obedecer al capitán; las condiciones de trabajo; salud; alimentación suficiente; asistencia en caso de muerte o por lesiones, y la repatriación.⁵⁸

⁵⁵ Véase Peter, Albert, *Dominica Maritime Administration*, Hemispheric Conference on the Maritime Labour Convention 2006, Barbados, 7-10 de septiembre de 2009.

⁵⁶ Organización Marítima Internacional, disponible en: http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D26410/status-x.xls (consultada el 9 de septiembre de 2009).

⁵⁷ Ilolex, disponible en www.ilo.org/ilolex/spanish (consultada y actualizada al 10 de septiembre de 2009).

⁵⁸ Véase Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, *Informe Nacional Ecuador*, Seminario Tripartito para Países de América del Sur Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, Buenos Aires, 2007, pp. 1-5.

14. *El Salvador*

Forma parte de la OMI desde 1981, y del COLREG.

El Salvador no tiene ratificado convenio alguno de la OIT relativo a la gente de mar.

15. *Estados Unidos*

Forma parte de la OMI desde 1950, del STCW, del SOLAS y de sus protocolos de 1978 y 1988, así como del COLREG.

En lo que concierne a la gente de mar, en el contexto de la OIT se han suscrito las siguientes normativas: al 29 de octubre de 1938 los convenios 53, 54, 55, 57 y 58; al 9 de abril de 1953 el 74, y al 15 de junio de 1988 el 147.

En lo referente a la normativa nacional destaca el Código Estadounidense, que en su título 46, “De los buques”, ofrece disposiciones sobre las embarcaciones y la gente de mar, el tratamiento de las naves, las inspecciones generales, seguridad de los buques de recreo, responsabilidades marítimas, entre otros.

16. *Granada*

Es miembro de la OMI desde 1998.

En lo que respecta a las normas ratificadas en el seno de la OIT relativas a la gente de mar tenemos que el 9 de julio de 1979 se hizo parte de los convenios 8, 16 y 108.

En la normativa interna destaca el Shipping Act núm. 47 de 1994, que abarca aspectos como los salarios, previsiones sobre empleo, salud ocupacional, repatriación, entre otros.⁵⁹

17. *Guatemala*

Forma parte de la OMI desde 1983, del STCW, del SOLAS y de su Protocolo de 1988, así como del COLREG.

⁵⁹ Véase Natlex, disponible en www.ilo.org/dyn/natlex/natlex (consultada el 30 de mayo de 2009).

Este país es parte de los siguientes instrumentos OIT referidos a la gente de mar: desde el 13 de junio de 1989 del Convenio 16; desde el 30 de octubre de 1961 del 58 (revisado); desde el 28 de noviembre de 1960 del Convenio 108; desde el 2 de agosto de 1961 del Convenio 109, y desde el 3 de noviembre de 2008 del Convenio 163.

Entre la normativa nacional destacan el Código de Trabajo (Decreto 1441), texto que contiene disposiciones sobre contratos, contratos colectivos, condiciones de trabajo, salario, jornadas, trabajo en la navegación, higiene y seguridad laboral, sindicatos, conflicto colectivo, tribunales laborales, asuntos procedimentales, entre otros.⁶⁰

18. *Guyana*

Forma parte de la OMI desde 1980, del STCW, del SOLAS y de su Protocolo de 1978, así como del COLREG.

A continuación se mencionan las fechas y normas OIT sobre gente de mar ratificadas por este país: el 8 de junio de 1966 el Convenio 108 y el 10 de junio de 1996 el 166.

El Shipping Act núm. 7 de 1998 consagra entre sus disposiciones la edad de 16 años para trabajo a bordo; que los menores de 18 años deben tener su certificado médico; que la tripulación debe estar entrenada en materia de seguridad, y da facultades al ministro para regular lo concerniente al alojamiento, el agua y la comida.⁶¹

19. *Haití*

Forma parte de la OMI desde 1953; ha ratificado el STCW y el SOLAS.

20. *Honduras*

Forma parte de la OMI desde 1954, del STCW, del SOLAS y de su Protocolo de 1978, así como del COLREG.

⁶⁰ Véase Natlex, disponible en www.ilo.org/dyn/natlex/natlex (consultada el 30 de mayo de 2009).

⁶¹ *Guyana Report*, Hemispheric Conference on the Maritime Labour Convention 2006, Barbados, 7-10 de septiembre de 2009.

En lo que concierne a las normas internacionales del trabajo relativas a la gente de mar, el 20 de noviembre de 1960 se ratificó el Convenio 108, y el 9 de junio de 1980 el 27.

En cuanto a la legislación interna se tiene el Decreto 189 Código del Trabajo, del 15 de julio de 1959, donde destaca el trabajo marítimo entre los regímenes especiales

21. *Jamaica*

Forma parte de la OMI desde 1976, del STCW, del SOLAS y de sus protocolos de 1978 y 1988, así como del COLREG.

Relativo a las normas internacionales del trabajo protectoras de la gente de mar, el 8 de julio de 1963 se suscribe el Convenio 8, y el 26 de diciembre de 1962 el 16.

22. *México*

Forma parte de la OMI desde 1954, del STCW, del SOLAS, de sus protocolos de 1978 y 1988, y del COLREG.

A continuación se indican las fechas de ratificación y las normas internacionales del trabajo de la gente de mar de las cuales México forma parte: el 20 de mayo de 1937 el Convenio 8; el 1 de septiembre de 1939 el 9; el 9 de marzo de 1938 el 16; el 12 de mayo de 1934 el 22; el 12 de junio de 1942 el 54; el 5 de septiembre de 1939 el 55; el 1 de febrero de 1984 el 56; el 18 de julio de 1952 el 58; el 11 de septiembre de 1961 el 108 y el 109; el 2 de mayo de 1974 el 134, y el 5 de octubre de 1990 el 163, 164 y 166.

En el ámbito interno destaca la Ley de Navegación del 18 de diciembre de 1993, así como la Ley Federal del Trabajo de 1970.⁶²

23. *Nicaragua*

Forma parte de la OMI desde 1982, del STCW, del SOLAS y de su Protocolo de 1988, así como del COLREG.

⁶² Véase Natlex, disponible en www.ilo.org/dyn/natlex/natlex (consultada el 30 de mayo de 2009).

En lo que se refiere a las normas OIT relativas al trabajo de la gente de mar, el país es parte desde el 12 de abril de 1934 de los convenios 8, 9, 16, 22, y 23. Forma parte también desde el 1o. de octubre de 1981 del Convenio 146.

24. *Panamá*

Forma parte de la OMI desde 1958, del STCW, del SOLAS, de sus protocolos de 1978 y 1988, así como del COLREG.

Dato importantísimo que destaca el autor para este estudio es la ratificación el 6 de febrero de 2009 del Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 (MLC) por parte de Panamá.

25. *Paraguay*

Forma parte de la OMI desde 1993, del SOLAS y de su Protocolo de 1988. No ha ratificado ningún convenio de la OIT sobre gente de mar.

Entre la normativa interna destacan el Código de Comercio, que se refiere en su libro tercero a los deberes y derechos que derivan de la navegación; la Ley 928/27 Reglamento de Capitanía; Ley 429/57 Dirección General de la Marina Mercante; Ley 496/57 Código de Navegación Fluvial y Marítima; Ley 1.158/85 Organización de la Prefectura General Naval; Decreto 2.785/59 Reglamento de Tripulación Mínima de Cubierta y Máquinas para las Embarcaciones de la Marina Mercante Nacional; Decreto 13.399/60 Reglamento de Trabajo y Rol de Funciones del Personal Embarcado de la Marina Mercante Nacional; Decreto 29.687/67 para Navegación a Remolque, y la Ley 496/95 Código del Trabajo.⁶³

26. *Perú*

Forma parte de la OMI desde 1968, del STCW, del SOLAS y de su Protocolo de 1978, así como del COLREG.

⁶³ Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, *Informe Nacional Paraguay*, Seminario Tripartito para Países de América del Sur Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, Buenos Aires, 2007, p. 3.

En materia de convenios OIT sobre gente de mar, el 4 de abril de 1962 se suscribieron los siguientes instrumentos: convenios 8, 9, 22, 23, 53, 56, 58, 68, 69, 70, 71 y 73.

Sobre la misma materia y ante el mismo organismo internacional, el 6 de julio de 2004 se ratifica el Convenio 147, y el 4 de octubre de 2006 el 178.

En lo atinente a la legislación interna resaltan las siguientes normas: Decreto Supremo 028-DE/MGP del 25 de mayo de 2001, Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustre (inscripción en el registro de matrícula para los peruanos mayores de 18 años, prohibición a los menores de 18 de trabajo nocturno); Decreto Supremo 009-2005-TR Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo del 28 de septiembre de 2005 (exámenes médicos durante y al terminar la relación de trabajo); Ley 28583 de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, del 19 de julio de 2005; Decreto Supremo 028-DE/MGP del 25 de mayo de 2001 (cuyo capítulo IV hace referencia al trabajo del personal embarcado).⁶⁴

27. *República Dominicana*

Forma parte de la OMI desde 1953 y tiene ratificado el SOLAS. No es parte de ninguno de los Convenios OIT sobre gente de mar.⁶⁵

Dentro de la normativa interna resalta la Ley 16-92 Código de Trabajo, publicada en la *Gaceta Oficial* el 31 de mayo de 1992.⁶⁶

28. *Saint Kitts and Nevis*

Forma parte de la OMI a partir de 2001; ha ratificado el STCW, el SOLAS, sus protocolos de 1978 y 1988, y el COLREG.

⁶⁴ Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, *Informe Nacional Perú*, Seminario Tripartito para Países de América del Sur Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, Buenos Aires, 2007, pp. 4 y 7.

⁶⁵ Véase Ilolex, disponible en www.ilo.org/ilolex/spanish (consultada y actualizada al 10 de septiembre de 2009).

⁶⁶ Véase Natlex, disponible en www.ilo.org/dyn/natlex/natlex (consultada el 30 de mayo de 2009).

No es parte de ningún Convenio OIT sobre gente de mar.

En el marco jurídico interno figura el Merchant Shipping Act núm. 24 de 2002, con disposiciones en materia de empleo, despido, salario, seguridad, salud y bienestar, entrenamiento, trabajo joven, entre otros.⁶⁷

29. *San Vicente y las Granadinas*

Forma parte de la OMI desde 1981, del STCW, del SOLAS, de sus protocolos de 1978 y 1988, así como del COLREG.

Referente a la normativa internacional del trabajo de la gente de mar, resalta la suscripción el 21 de octubre de 1998 de los convenios 16 y 108. Asimismo, el 8 de febrero de 2002 se ratifica el Convenio 180.

30. *Santa Lucía*

Forma parte de la OMI desde 1980, del STCW, del SOLAS, de sus protocolos de 1978 y 1988, y del Convenio COLREG.

Desde el 14 de mayo de 1980 la gente de mar de dicho país contó con la aprobación de las siguientes normas de la OIT: convenios 7, 8, 15 y 108.

En el ámbito interno se cuenta con el Shipping Act (registro y licencia de buques, seguridad de la vida en el mar, inspecciones, entre otros).⁶⁸

31. *Surinam*

Forma parte de la OMI desde 1976, y ratificó SOLAS.

Sobre la normativa internacional del trabajo de la gente de mar no se ha ratificado ningún convenio al respecto.⁶⁹

El Código de Comercio consagra disposiciones sobre los acuerdos de empleo, salarios, jornada de trabajo y descanso, repatriación, compensación

⁶⁷ *Idem.*

⁶⁸ *Saint Lucia Country Report*, ILO Maritime Labour Convention 2006, Barbados Hemisphere Conference, 7-10 de septiembre de 2009.

⁶⁹ Véase *Ilolex*, disponible en: www.ilo.org/ilolex/spanish (consultada y actualizada al 10 de octubre de 2009).

por pérdida del buque, alojamiento, recreación, alimentación, protección de la salud, seguridad y prevención de accidentes. El Safety Act y el Accident Act de 1947 prevén el cuidado médico a bordo y en tierra.⁷⁰

32. *Trinidad y Tobago*

Forma parte de la OMI desde 1965, del STCW, del SOLAS y del COLREG.

En lo que respecta a la normativa internacional del trabajo protectora de la gente de mar, el 24 de mayo de 1963 se ratifica el Convenio 16, y el 3 de junio de 1999 el 147.

En la normativa interna destaca el Shipping Act 24 de 1987, que prescribe disposiciones sobre reconocimiento de certificados de competencia, empleo de gente de mar, acuerdos de empleo, protección al salario, disciplina, salud ocupacional, salud y bienestar, repatriación, prohibición del trabajo a bordo para menores de 16 años, entre otros.⁷¹

33. *Uruguay*

Forma parte de la OMI desde 1968, del STCW, del SOLAS, de sus protocolos de 1978 y 1988, y del COLREG.

Normas internacionales del trabajo (gente de mar) suscritas: el 6 de junio de 1933 se registra la ratificación de los convenios 8, 9, 16, 22 y 23; el 18 de marzo de 1954 los convenios 54, 73 y 93; el 28 de junio de 1973 el Convenio 108; el 2 de junio de 1977 el país se hace parte de los convenios 133 y 134.

En cuanto a la normativa interna, los aspectos vinculados al trabajo marítimo están contenidos en el Código de Comercio principalmente, y luego por disposiciones de otras normativas como la Ley 16.387 (1993), el Decreto 463/968 (1968), el Decreto 676/967 (1967) y el Decreto 275/965 (1965), es-

⁷⁰ *Country Report – Suriname*, ILO Maritime Labour Convention 2006, Barbados Hemisphere Conference, 7-10 de septiembre de 2009.

⁷¹ Véase Natlex, disponible en www.ilo.org/dyn/natlex/natlex (consultada el 30 de mayo de 2009).

tableciéndose en este marco jurídico los aspectos relativos a la contratación, causales de despido, deberes de la tripulación, edad mínima, entre otros.⁷²

NÚMEROS DE CONVENIOS OIT MENCIONADOS

- 7 Edad Mínima (trabajo marítimo).*
- 8 Indemnizaciones de Desempleo (naufragio).*
- 9 Colocación de la Gente de Mar.*
- 15 Edad Mínima (pañoleros y fogoneros).
- 16 Examen Médico de los Menores (trabajo marítimo).*
- 22 Contrato de Enrolamiento de la Gente de Mar.*
- 23 Repatriación de la Gente de Mar.*
- 27 Indicación del Peso en los Fardos Transportados por Barco.
- 53 Certificados de Capacidad de los Oficiales.*
- 54 Vacaciones Pagadas de la Gente de Mar.*
- 55 Obligaciones del Armador en caso de Enfermedad o Accidente de la Gente de Mar.*
- 56 Seguro de Enfermedad de la Gente de Mar.*
- 57 Horas de trabajo a bordo y la dotación.*
- 58 (revisado) Edad Mínima (trabajo marítimo).*
- 68 Alimentación y el Servicio de Fonda (tripulación de buques).*
- 69 Certificado de Aptitud de los Cocineros de Buque.*
- 71 Pensiones de la Gente de Mar.
- 73 Examen Médico de la Gente de Mar.*
- 74 Certificado de marinero preferente.*
- 92 Alojamiento de la Tripulación (revisado).*
- 93 Salarios, Horas de Trabajo a Bordo y Dotación (revisado).*
- 108 Documentos de Identidad de la Gente de Mar.
- 109 Salarios, Horas de Trabajo a Bordo y Dotación (revisado).*
- 133 Alojamiento de la Tripulación (disposiciones complementarias).*

⁷² Véase Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, *Informe Nacional Uruguay*, Seminario Tripartito para Países de América del Sur Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, Buenos Aires, 2007, pp. 1 y 2.

NÚMEROS DE CONVENIOS OIT MENCIONADOS

- 134 Prevención de Accidentes (gente de mar).*
- 145 Continuidad del empleo (gente de mar).*
- 146 Vacaciones Anuales Pagadas (gente de mar).*
- 147 sobre la Marina Mercante (normas mínimas).*
- Protocolo No. 147 sobre la Marina Mercante (normas mínimas).*
- 163 Bienestar de la Gente de Mar.*
- 164 Protección de la Salud y la Asistencia Médica (gente de mar).*
- 166 Repatriación de la Gente de Mar (revisado).*
- 178 Inspección del Trabajo (gente de mar).*

* Revisado por el Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006.

VII. CONCLUSIONES

El CTM refunde una amplia gama de normas de la OIT sobre el sector; conviene tener presente que conforme al artículo VIII de este instrumento no obstante se logre la vigencia, de acuerdo al Plan de Acción elaborado por dicha organización, continuarán vigentes el Convenio 71 sobre las Pensiones de la Gente de Mar, de 1946, el Convenio 108 sobre los Documentos de Identidad de la Gente de Mar, de 1958, y el Convenio 185 sobre los Documentos de Identidad de la Gente de Mar, de 2003.

Es propicia la ocasión para señalar la búsqueda de otorgar al trabajo marítimo la especialidad que el mismo merece; en este sentido, y como se especificó en el desarrollo de este artículo, destaca la tendencia de Ecuador, Venezuela y Argentina en separar las normas del trabajo en la navegación de los Códigos de Comercio. Este avance da claros indicios de la visión que tienen dichos países en la especialidad de la materia, visión progresista que la hace proclive a criterio del autor a una constante toma de conciencia que puede continuar su avance en la adopción de normas integrales que protejan a la gente de mar. Es en este sentido que continúan “señalando algunos autores

la necesidad de la autonomía del derecho marítimo y catalogando inclusive al derecho laboral en este ámbito como una rama especial”.⁷³

No obstante, existen todavía países donde estas normas continúan estando contenidas en dicho cuerpo normativo, como es el caso de Uruguay, cuyo Código de Comercio “...data del siglo XIX (fue promulgado el 30 de abril de 1865) y salvo las disposiciones relativas a títulos valores y sociedades comerciales, permanece sin mayores cambios...”,⁷⁴ alegándose que “...la legislación uruguaya vigente, en materia de trabajo marítimo, no satisface los requisitos del Convenio sobre Trabajo Marítimo...”.⁷⁵

Todo lo anterior muestra un área de oportunidad en la cual el Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 pudiese tener las condiciones necesarias para consagrar las mejores intenciones y complementar las legislaciones nacionales mediante su ratificación.

Por su parte, Código del Trabajo de Honduras (Decreto núm. 189) considera al trabajo marítimo como un régimen especial, al igual que la Ley Orgánica del Trabajo de Venezuela.

El autor concuerda totalmente con Correa cuando afirma que:

Todos conhecemos as profundas dificuldades de se adotar um Direito Uniforme. Não obstante, as normas trabalhistas, em qualquer nação, possuem elemento anímico comum, como comuns, também, são seus objetivos sociais. Isso permite que, nessa área, se torne, não diremos fácil, mas, pelo menos, admissível a hipótese de se chegar, algum dia, a uniformização do Direito do Trabalho.⁷⁶

En esa línea puede apuntarse que el Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 se perfila como una gran oportunidad para el continente, visto el análisis efectuado en el presente artículo sobre la normativa de nuestras naciones para la protección de las condiciones de trabajo de su gente de mar.

⁷³ Sagaray Covault, Dwight, *reseña bibliográfica* de Villasmil B., Fernando, “La relación de trabajo en la navegación marítima”, en *Revista Latinoamericana de Derecho Social*, México, núm. 8, enero-junio de 2009, p. 361.

⁷⁴ Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, *Informe Nacional Uruguay*, Seminario Tripartito para Países de América del Sur Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, Buenos Aires, 2007, p. 1.

⁷⁵ *Ibidem*, p. 2.

⁷⁶ Correa Meyer, Gilda M., *Derechos humanos en las Américas*, cit., p. 166.

Pero es preciso acotar que existen espacios y organismos que por la índole de los temas que manejan, por el peso de sus países miembros en el sector y su ubicación geográfica, pudiesen jugar un papel importantísimo en la promoción del CTM, por lo que cabe citar al CARICOM, la Comisión Interamericana de Puertos, la Iniciativa de Transporte para el Hemisferio Occidental, la Conferencia Interamericana de Ministros del Trabajo y las reuniones de ministros del trabajo del Mercosur, sobre todo estos dos últimos entes, porque propician el encuentro de los encargados de las carteras del trabajo.

VIII. RECOMENDACIONES

Se recomienda la fijación de estrategias entre la Organización Internacional del Trabajo y los organismos internacionales regionales y subregionales de las Américas, a los fines de lograr una rápida ratificación y uniformar la normativa continental atinente al sector. Tales estrategias se hacen pertinentes para las relaciones de las Américas, y dar más vida a las normas relativas a los derechos humanos del sistema interamericano, toda vez que el trabajo es un derecho fundamental, y más aún en materia de seguridad, prevención y control de riesgos, y en el ámbito social, del cual sabemos nuestro continente guarda una deuda en la equiparación de sus sistemas, y que bien pudiese ser el Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 ese eslabón que emprenda la cadena de eventos y conversaciones para armonizar una actividad globalizada, donde la mano de obra extranjera se hace además común. Se invoca la necesidad, por ende, de que la Organización Interamericana de Seguridad Social (OISS) se avoque a esta tarea, ardua en sí misma, pero que amerita una acción inmediata. Lo anterior sería un buen comienzo para dar sentido a la promoción del Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006.

Es propicia la ocasión para aconsejar el papel más protagonista que pudiesen tener instituciones como la Organización de Estados Americanos (reuniones de ministros de trabajo) para dar promoción al Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006, a los fines de la protección de la gente de mar en las Américas, situación ésta de la cual resulta pertinente citar en igualdad de circunstancias a la Iniciativa de Transporte para el Hemisferio Occidental.

Se recomienda también que la Iniciativa de Transporte para el Hemisferio Occidental se avoque al estudio del impacto que pudiese ocasionar a dicho órgano y sus países vinculados la entrada en vigor del Convenio, así como la preparación de las políticas hemisféricas y gubernamentales que deban adoptarse en este sentido.

La Comisión Interamericana de Puertos podría establecer dentro de sus objetivos inmediatos el estudio e implementación en el sistema interamericano de las directrices y pautas emanadas de los expertos por medio de la OIT para el Port State Control.

Asimismo, dentro de las organizaciones subregionales se recomienda el mayor avocamiento del CARICOM en el estudio de los anteriores elementos, estableciendo la cooperación activa con los organismos internacionales ya citados.

La búsqueda de otorgar al trabajo marítimo la especialidad que el mismo merece pudiese seguir el ejemplo de Ecuador, Venezuela y Argentina en la toma de conciencia alcanzada para separar las normas del trabajo en la navegación de los códigos de comercio, y darle la visión de protección especial a la vida y el trabajo que merecen este tipo de disposiciones.

En virtud de la posición de Venezuela frente a la Convención sobre los Derechos del Mar, de 1982, de la no adopción y la posible no ratificación del Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 por las razones mencionadas en este artículo, y por no ser dicho país parte del Convenio 147 sobre la Marina Mercante (Normas Mínimas), es recomendable el estudio inmediato de la normativa nacional y la búsqueda de mecanismos jurídicos que permitan la aplicación de previsiones como las de trato no más favorable y no discriminación (respecto a buques extranjeros) establecidas en el CTM en su artículo 5o., en el Convenio SOLAS en el artículo I, en el numeral 3 del Protocolo de 1988, y en el artículo 227 de la Convemar, a los cuales ya se hizo referencia en el presente artículo.

IX. BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ LEDO, Tulio, *Derecho marítimo. Segunda edición adaptada a la nueva legislación marítima*, Caracas, SENPRESS, 2007, t. I.

BARBAGELATA, Héctor Hugo, *El derecho del trabajo en América Latina*, Madrid, Servicio de Publicaciones del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1985.

CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, *Actas provisionales 17*, Ginebra, Nonagésima Cuarta Reunión, novena sesión, Ginebra-Suiza, Organización Internacional del Trabajo, 23 de febrero de 2006.

COUNTRY REPORT, SURINAME, *ILO Maritime Labour Convention, 2006*, Barbados, 7-10 septiembre de 2009.

GUYANA REPORT, *Hemispheric Conference on the Maritime Labour Convention, 2006*, Barbados, 7-10 de septiembre de 2009.

Informe de Costa Rica, Conferencia Hemisférica sobre el Convenio Marítimo 2006, Barbados, 7-10 de septiembre de 2009.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL, *Informe nacional Argentina*, Seminario Tripartito para Países de América del Sur Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, Buenos Aires, 2007.

———, *Informe nacional Colombia*, Seminario Tripartito para Países de América del Sur Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, Buenos Aires, 2007.

———, *Informe nacional Chile*, Seminario Tripartito para Países de América del Sur Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, Buenos Aires, 2007.

———, *Informe nacional Ecuador*, Seminario Tripartito para Países de América del Sur Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, Buenos Aires, 2007.

———, *Informe nacional Perú*, Seminario Tripartito para Países de América del Sur Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, Buenos Aires, 2007.

———, *Informe nacional Uruguay*, Seminario Tripartito para Países de América del Sur Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, Buenos Aires, 2007.

MINISTERIO DO TRABALHO E EMPREGO, *Manual do Trabalho Aquaviário*, Brasília, 2005.

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, *Revista Trabajo*, Ginebra, núm. 48, 2003.

———, *Revista Trabajo*, Ginebra, núm. 56, 2006.

———, *Revista Trabajo*, Ginebra, núm. 62, 2008.

———, *Revista Trabajo*, Ginebra, núm. 64, 2008.

- ORGANIZACIÓN IBEROAMERICANA DE SEGURIDAD SOCIAL, *Conclusiones de la Comisión Técnica de Riesgos en el Trabajo*, Asunción, XIV Congreso Iberoamericano de Seguridad Social, marzo de 2008, disponible en: http://www.oiss.org/article.php?id_article=776 (consultada el 4 de febrero de 2010).
- ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, *Aplicación de normas internacionales del trabajo. Informe III* (parte 2), Ginebra, 2007.
- , *Informe de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones*, 2009, disponible en: <http://www.ilo.org/ilolex/gbs/ceacr2009.htm> (consultada al 30 de mayo de 2009).
- PETER, Albert, *Dominica Maritime Administration*, Hemispheric Conference on the Maritime Labour Convention, 2006, Barbados, 7-10 de septiembre de 2009.
- PULVENIS, Jean Francois, “Política nacional del mar y política exterior venezolana”, *Política Internacional*, Caracas, núm. 1, enero-marzo de 1986.
- SAGARAY COVAULT, Dwight, reseña bibliográfica, en *Revista Latinoamericana de Derecho Social*, México, núm. 8, enero-junio de 2009.
- STEVENSON, Douglas B., *CTM 2006: un signo de esperanza para el mundo marítimo*, XXII Congreso Mundial del Apostolado del Mar, Consejo Pontificio para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes, Gdynia, Polonia, 28 de junio de 2007. 