

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES RECAÍDOS EN EL PROYECTO DE LEY N° 937/2001-CR, QUE PROPONE LA APROBACIÓN DEL “CONVENIO N° 178 DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, OIT, SOBRE LA INSPECCIÓN DEL TRABAJO (GENTE DE MAR), 1996”

I. PRESENTACIÓN

El Ministerio de Trabajo y Promoción Social, mediante Oficio N° 444-2001-TR/DM, de 2 de agosto del año 2001, solicitó a la Cancillería, se adopten las medidas necesarias para la aprobación del “**Convenio N° 178 de la Organización Internacional del Trabajo OIT sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996**”, en virtud de lo establecido en el artículo 19° de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo y los artículos 56° y 102°, inciso 3, de la Constitución Política del Perú. El convenio en referencia, adoptado por la Conferencia Internacional del Trabajo, en su Octogésima Cuarta Reunión (84^a), que se celebró en la ciudad de Ginebra, el 8 de octubre del año 1996, consta de 18 artículos y tiene como objetivo la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. Asimismo, la Oficina de Asesoría Jurídica de dicho Ministerio, en su Informe N° 052-2001-TR/OAJ-OAI, de 22 de junio de 2001, señala que éste se encuentra basado en el informe técnico elaborado por la Oficina de Asuntos Internacionales de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú.

Es importante recordar que el D. Ley 18810 se refiere al contrato de trabajo pesquero con ciertos caracteres que lo separaban del contrato de trabajo en general. El Reglamento del D. Ley 18810 (D.S. 011-71-PE del 25/06/71) definió los requisitos y las faenas de los pescadores. Pero fue el D.S. 009-71-TR del 28/12/71 el que reglamentó el contrato de trabajo pesquero de los pescadores de anchoveta. Este decreto supremo fue derogado por el D.S. 006-74-TR, del 7/5/1974, que estableció una nueva reglamentación del contrato de trabajo pesquero de los pescadores al servicio de Pesca-Perú, pues, como se recordará, toda la pesca y la industria anchovetera pasaron a ser una actividad exclusiva de esta empresa.

Asimismo las condiciones de trabajo de la gente de mar tienen las siguientes características:

- La jornada de trabajo de los pescadores está configurada por lo que se denomina la faena pesquera, que comprende la preparación de la embarcación para zarpar, la navegación, la extracción, la estiba, el acondicionamiento y la descarga del pescado, y la maniobra para el fondeo o atraque de la embarcación, además de los trabajos necesarios de acarreo, conservación y aseo.

- La remuneración está conformada por una participación en la pesca lograda, que se reparte, según porcentajes determinados, entre la tripulación; en la pesca en barcos de gran tonelaje hay, sin embargo, una remuneración básica fija a la que se añade una participación en la pesca, según acuerdo de partes.
- La remuneración vacacional y la compensación por tiempo de servicios, denominada compensación por cese en la actividad pesquera, son abonadas por los armadores a la Caja de Beneficios y Seguridad Social del Pescador.

Para el desarrollo de dicho tópico acompañamos información que esperamos ayude a un mejor entendimiento del tema a debatir; dichos documentos se encuentran en los siguientes anexos:

Anexo I	Cuadro sobre Los tratados en la Constitución	Pág. 3
Anexo II	Pirámide de la jerarquía normativa (donde se ubican los tratados)	Pág. 6
Anexo III	Cuadro: ¿Cómo se percibe la acción de la inspección del trabajo?	Pág. 7
Anexo IV	Países europeos que han ratificado el convenio 178 – OIT	Pág. 10
Anexo V	Convenios relacionados con el Convenio No. 178 <ul style="list-style-type: none"> ❖ C134 Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 ❖ R28 Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926 ❖ R185 Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 ❖ Formularios de memoria de Artículo 22: Convenio N° 178 	Pág. 11

Anexo I

LOS TRATADOS EN LA CONSTITUCIÓN

La Constitución de 1993 no aborda sistemáticamente el problema de las fuentes del derecho; a lo más establece algunos artículos dispersos relativos a los tratados, su control constitucional y carácter de fuente interpretativa del ordenamiento jurídico. Este déficit del constituyente, se ha convertido en un desafío para que en función base a la nueva doctrina y la jurisprudencia internacional de los derechos humanos; se postule una integración del derecho nacional y el derecho internacional, de acuerdo a las siguientes tesis.

<p>1. Tratados Supraconstitucionales</p>	<p>Esta tesis uniformiza el derecho y la jurisprudencia nacional e internacional, bajo la primacía del derecho internacional. En tal sentido, siguiendo las tesis monistas se asume la supremacía del tratado internacional sobre la Constitución –treaties supreme law of land-, postulado que adquiere plena vigencia para la defensa de los derechos humanos, en la medida que la persona humana constituye un sujeto de derecho internacional mejor protegido.</p> <p>Desde una óptica de la doctrina de la integración, cuando el artículo 57º de la Constitución de 1993 establece que: “cuando un tratado internacional afecte una disposición constitucional, debe ser aprobado por el mismo procedimiento que rige para la reforma de la Constitución antes de ser ratificado por el Poder Ejecutivo”, deja abierta la posibilidad de la prevalencia de los tratados internacionales de derechos humanos respecto de la Constitución del Estado cuando la adopción de un tratado de esta materia implique una modificación constitucional.</p> <p>Este cambio operaría con la misma fuerza de una ley constitucional capaz de reformar por sí misma la Constitución, en virtud de la autorización del poder constituyente. En el caso contrario que se aprobase el tratado sin el requisito del procedimiento agravado de votación para una reforma constitucional, dicho tratado sería inconstitucional. Y desde ya podría deducirse su nulidad en sede constitucional.</p>
<p>2. Tratados Supralegales</p>	<p>Se basa en el valor superior que tienen los tratados internacionales sobre las normas legales del derecho interno, pero inferior a la Constitución. Este era el caso del Artículo 101º de la Constitución de 1979, que disponía que: “En el caso de conflicto entre el tratado y la ley, prevalece el primero”. Si bien la Constitución de 1993 no mantuvo este artículo; en cambio sí mantuvo el referido a que “las normas relativas a los derechos humanos y a las libertades que la Constitución reconoce se interpretan de conformidad con la Declaración Universal de Derechos Humanos y con los tratados y acuerdos internacionales sobre las mismas materias ratificadas por el Perú”.</p> <p>Esta tesis busca armonizar el derecho interno con el derecho internacional; subordinando la ley nacional a los tratados. Es decir que el ámbito o espacio propio del derecho y la jurisdicción basados en la ley se subordinan a los tratados y sentencias internacionales. En función de lo cual se establece una integración esencial entre el derecho internacional y el derecho nacional-infraconstitucional-, en la medida que al regular una misma materia por el principio de jerarquía, el tratado prevalece sobre la ley.</p>
<p>3. Tratados Legales</p>	<p>Esta tesis positivista, en la medida que se basa en que el artículo 200º-4 de la Constitución, al disponer que “la Acción de Inconstitucionalidad, que procede contra las normas que tiene rango de ley: leyes, decretos legislativos, decretos de urgencia, tratados....”, estaría otorgándole a estas últimas normas igual jerarquía normativa que la ley. Ahora bien, como los tratados internacionales aprobados y ratificados forman parte del derecho nacional, según el artículo 55º de la Constitución, las colisiones entre los tratados y las leyes nacionales, se resolverían no por el principio de jerarquía, sino por los principios de prevalencia de la norma especial sobre la general y de la norma posterior sobre la anterior.</p> <p>Esta concepción es propia de la antigua idea de la soberanía absoluta del Estado Nacional, que asumió el viejo principio liberal, según el cual, la validez y la vigencia de un tratado internacional estaba a condición de que una ley nacional así lo dispusiera. Sin embargo contemporáneamente el tratado internacional constituye una norma legal al interior de cada Estado, que también regula las relaciones del gobierno con</p>

	sus ciudadanos.
<p style="text-align: center;">4. Tratados Ejecutivos</p>	<p>Los tratados simplificados son los acuerdos internacionales sobre materias de dominio propio del Poder Ejecutivo, como acuerdos arancelarios o de libre circulación de personas y mercaderías entre países, asuntos del Poder Ejecutivo. En efecto, el primer párrafo del artículo 57º de la Constitución de 1993 las define como competencia del Poder Ejecutivo; al disponer que “el Presidente de la República puede celebrar o ratificar tratados o adherir a éstos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso en materias no contempladas en el artículo precedente....”.</p> <p>Los tratados simplificados definen su competencia por razón de la materia y la función que son propias del gobierno y la administración; las cuales delimitan el ámbito de responsabilidad; en temas tales, como los acuerdos de cooperación técnica internacional, bilaterales o multilaterales, que incorporan preferencias arancelarias, de libre circulación de personas o mercaderías, entre países o de organismos internacionales. Estos tratados simplificados mediante Ley N° 26647 se han uniformizado para que sean aprobados sólo por decretos supremos del Poder Ejecutivo.</p>
<p style="text-align: center;">5. Posición del Tribunal Constitucional</p>	<p>En relación a estas tesis, el Tribunal Constitucional ha emitido un fallo, en el que señala que cuando nuestra Constitución Política del Estado reconoce “en su artículo 55º que los tratados celebrados por el Estado y en vigor forman parte del derecho nacional y el Artículo 200º inciso 4) consigna entre las diversas normas con jerarquía legal, a los tratados (sin distinción alguna), no cabe sino admitir que los mismos tienen valor normativo indiscutible y en consecuencia son plenamente aplicables por los jueces y tribunales peruanos”.</p> <p>En esa medida, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, aprobado por el Perú mediante Decreto Ley N° 22128 y ratificado por la décimo sexta disposición final y transitoria de la Constitución de 1979, forma parte del ordenamiento jurídico nacional.</p> <p>Es evidente que el Tribunal Constitucional en el presente caso optó por la tesis del rango legal de los tratados, sin mayor esfuerzo de razonamiento constitucional, que la identificación unilateral en función del Artículo 200º inciso 4) de la Constitución. Lo cual representa una rigidez jurídica frente a las otras tesis que la doctrina e incluso la jurisprudencia –aunque singular- ha reconocido a los tratados, de ocupar una posición prevalente sobre la ley.</p> <p>Sobre todo, si la posición constitucional de los tratados en la Constitución de 1993 no esta exenta de asumir una opción mixta, con elementos monistas o dualistas, que caracteriza al derecho internacional como un derecho de integración, en función de la responsabilidad internacional. De modo que, no se postularía la derogación automática de las normas internas, en caso de conflicto con sus obligaciones en el plano internacional, sino su armonización en base a un neiusnaturalismo integrador.</p> <p>Ello es relevante en tanto permite una solución razonada y adecuada a las circunstancias; es decir que, unas veces la norma internacional prevalecerá sobre la norma nacional, o, en otras la norma nacional prevalecerá sobre la norma internacional, en función de la norma que mejor proteja a la persona humana y a su dignidad, de conformidad con el principio democrático indubio pro homine o favor libertatis, que postula el Artículo 1º de la Constitución de 1999: “La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado”.</p>

CARÁCTER VINCULANTE DE LOS TRATADOS

La Constitución de 1993 ha delineado dos sistemas de protección jurisdiccional de los derechos fundamentales: una jurisdicción constitucional a nivel nacional, mediante el Tribunal Constitucional y el Poder Judicial y; otra jurisdicción supranacional, mediante el Sistema Interamericano de Derechos Humanos (la Comisión Interamericana de Derechos Humanos y la Corte Interamericana de Derechos Humanos).

Sobre la base de estas instituciones, lentamente se ha iniciado una etapa de control constitucional del poder y de protección jurisdiccional nacional e internacional de los derechos fundamentales, dado el limitado rol racionalizador del poder que lleva a cabo la justicia nacional, las víctimas en general encuentran en el sistema interamericano un ámbito de protección de los derechos fundamentales violados.

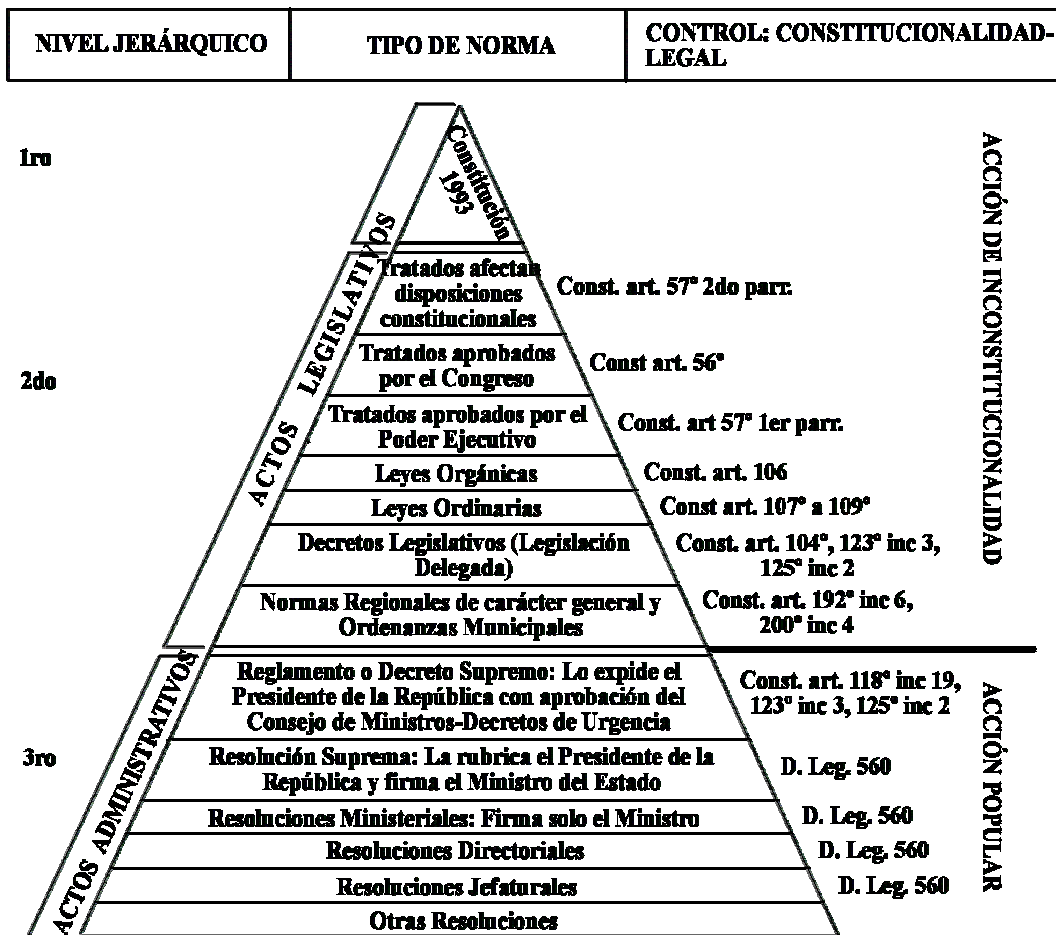
Al respecto, la sentencia del Tribunal Constitucional sobre indemnización a los presos inocentes por terrorismo, al otorgarle validez y vigencia directa al Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, sin que medie resolución o recomendación de organismo jurisdiccional alguno, abre la reflexión acerca del carácter vinculante de los tratados internacionales, que se desarrolla a través de los siguientes elementos.

<p>1. Fuerza Normativa Obligatoria</p>	<p>La Constitución de 1993 ha establecido en la Cuarta Disposición Final y Transitoria que "las normas relativas a los derechos y a las libertades que la Constitución reconoce se interpretan de conformidad con la Declaración Universal de Derechos Humanos y con los tratados y acuerdos internacionales son las mismas materia ratificados por el Perú". Sin embargo, cabe precisar, si la posición que la Constitución asigna a los tratados internacionales sobre derechos humanos –siguiendo al art. 10º-2 de la Constitución española– como categoría de fuente de interpretación de los derechos fundamentales, significa reconocer a dichos tratados un nivel de norma de cumplimiento obligatorio. ¿O tan sólo son principios generales del derecho o del derecho consuetudinario de una norma constitucional o legal positiva?</p> <p>Al respecto, se podría partir de señalar que en la Constitución peruana, como ya se señaló, la enumeración de los derechos fundamentales no excluye los demás que la Constitución garantiza –vgr. incorporados en los tratados internacionales de Derechos Humanos y demás artículos constitucionales–, ni otros derechos de naturaleza análoga o que se fundan en la dignidad del hombre, o en los principios de soberanía del pueblo, del Estado democrático de derecho y de la forma republicana de gobierno, según dispone el artículo 3º de la Constitución de 1993.</p> <p>Es cierto, que en la doctrina jurídica existe un antiguo debate sobre la naturaleza de los derechos humanos: como derechos positivos o morales o, como derechos objetivos, subjetivos o intersubjetivos. Pero, si se partiese de reconocer, de acuerdo a la teoría constitucional institucional, el doble carácter de los derechos humanos, se podría señalar que los Derechos Humanos son exigencias éticas; y como también forman parte de un ordenamiento jurídico-positivo, se podría alegar que los tratados internacionales de derechos humanos suscritos por el Perú forman parte del derecho nacional (Art. 55º de la Constitución), y, en consecuencia, son normas jurídicas de cumplimiento obligatorio para los órganos constitucionales y los ciudadanos.</p> <p>Entonces, se puede señalar que los tratados internacionales a los cuales alude la 4º disposición final y transitoria, exigen la interpretación de los derechos fundamentales por parte de los órganos judiciales nacionales; ya sea directamente o en función de los tratados internacionales, como a través de las sentencias, opiniones y recomendaciones, que la justicia internacional haya establecido para la tutela de los Derechos Humanos. De esta forma se cumplen los Arts. 27º y 26º de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados (1969), según los cuales, una parte no puede invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación de su incumplimiento de un tratado y que todo acuerdo internacional en vigor obliga a las partes --acta sunt servanda- y que debe ser cumplido por ellas de buena fe --bona fide-</p> <p>Bajo este criterio hermenéutico, los tratados internacionales son normas jurídicas de aplicación directa e inmediata –self executing-; es decir que, no son menos derechos morales de naturaleza ética, a la cual se encuentran sometidos residualmente quienes interpreten y apliquen los derechos fundamentales de la Constitución; sino que, son normas jurídicas vinculantes y de aplicación obligatorias por los poderes públicos y de respeto por los poderes privados, en la medida que contengan normas más favorables a los derechos</p>
---	---

	fundamentales de la persona demandada, que las contenidas en la Constitución.
<p style="text-align: center;">2.</p> <p>Eficacia de los fallos internacionales</p>	<p>Si en caso de conflicto entre una norma constitucional y una ley nacional, prima la primera en función del principio de jerarquía normativa, que no es otro que el de la supremacía constitucional, reconocido en el art. 51º de la Constitución; con la misma razón se puede señalar que una sentencia constitucional prevalece sobre una sentencia basada en la ley. En consecuencia, en la medida que los tratados sobre derechos humanos protegen los derechos fundamentales por sobre una ley, en todo lo que la favorezca o promueva, también prevalecen sobre una sentencia nacional basada en la ley, que limite o la afecte.</p> <p>Esto es así, en la medida que el mandato constitucional de la cuarta disposición final y transitoria es vinculante para los jueces y cortes; pero, cabe precisar que le corresponde al Tribunal Constitucional expedir sentencias acordes con los tratados y sentencias internacionales de derechos humanos, con un carácter vinculante para la justicia ordinaria y especializada, en tanto supremo intérprete de la Constitución.</p>
<p style="text-align: center;">3.</p> <p>Cosa Juzgada Internacional</p>	<p>El fallo del Tribunal Constitucional no sólo es cosa juzgada, es decir que no cabe revisión judicial alguna a nivel nacional, sino que también produce la cosa interpretada; es decir, constituye una sentencia constitucional vinculante sobre las decisiones judiciales del Poder Judicial, del Fuero Privativo Militar o de los tribunales administrativos. El efecto de la cosa interpretada constitucional es inseparable del valor de la jurisprudencia como fuente del Derecho (stare decisis). En este sentido, una resolución de dichos tribunales contraria a la realizada por el Tribunal Constitucional, se considerará como violatoria de la Constitución Política, con todas las consecuencias judiciales y administrativas que ello acarrearía.</p> <p>Así los tratados internacionales de derechos humanos son vinculantes y exigibles de cumplimiento en vía jurisdiccional ordinaria o especializada a nivel nacional, pero de conformidad con la resolución del Tribunal Constitucional, en la medida que este se haya pronunciado como es el presente caso. Por cuanto: "los jueces y tribunales interpretan y aplican las leyes o toda norma con rango de ley y los reglamentos según los preceptos y principios constitucionales, conforme a la interpretación de los mismos que resulte de las resoluciones dictadas por el Tribunal Constitucional en todo tipo de procesos", según dispone la primera Disposición General de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional (LOTIC).</p>

Anexo II

JERARQUÍA NORMATIVA: PIRÁMIDE GOBIERNO CENTRAL



Anexo III

¿CÓMO SE PERCIBE LA ACCIÓN DE LA INSPECCIÓN DEL TRABAJO?	
A. MEDIOS DISPONIBLES	
A.1 Situación de la Inspección del Trabajo	<p>Los inspectores dedicados a la verificación de aspectos laborales en distintos sectores son insuficientes.</p> <p>Para la constatación de aspectos jurídicos, existen en Lima 52 inspectores, mientras que para la verificación de normas técnicas de higiene y seguridad ocupacionales sólo se cuentan con 10 inspectores.</p> <p>Estos inspectores no sólo se dedican a la verificación del cumplimiento de las normas laborales y de seguridad e higiene ocupacionales en la actividad laboral, sino que dedican gran parte de su tiempo a inspecciones en centros de trabajo de otras actividades económicas; es decir, son inspectores generalistas.</p>
A. 2 Status Laboral	<p>Los Inspectores de Trabajo de la Dirección General de Inspección y los Inspectores Técnicos de la Dirección de Higiene y Seguridad Ocupacional tiene la categoría de servidores públicos nombrados. Esto significa que las respectivas plazas están consideradas en el pliego del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, dentro del Presupuesto General de la República.</p>
A.3 Formación	<p>Los Inspectores de Trabajo que ingresan al servicio, antes de iniciar su actividad de inspección reciben un adiestramiento teórico-práctico sobre aspectos de legislación laboral e inspección del trabajo; durante el servicio se les actualiza adecuadamente sobre nuevos dispositivos laborales.</p> <p>La Dirección General de Inspección está empeñada en la capacitación permanente de los Inspectores de Trabajo, con miras a una formación integral en esta disciplina laboral que les permita desempeñarse inclusive en diligencias sobre regímenes especiales, como es el caso de la construcción civil.</p>
A.4 Tiempo Disponible	<p>Aunque los Inspectores de Trabajo deban cumplir un horario rígido, en la práctica esto no se cumple, debido a la flexibilidad de la jornada laboral de los centros de trabajo, y también a la distancia de los mismos y al tiempo que el inspector necesita para trasladarse desde el local del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo hasta las empresas.</p> <p>Si a esto se agrega el tiempo necesario para redactar el Acta e Informe de Inspección, entonces se llega a la conclusión de que la labor efectiva de inspección en los centros de trabajo es de cuatro horas diarias como promedio, variándose este tiempo cuando se haya programado más de dos diligencias diarias.</p>
A.5 Apoyo Material	<p>Paralelamente a las acciones permanentes de formación y capacitación, se entrega a los inspectores, en forma periódica, cartillas sobre las principales disposiciones válidas para inspecciones ordinarias y sobre aspectos no técnicos de higiene y seguridad ocupacionales. Igualmente, cuando se promulga nuevos dispositivos laborales, se les proporciona a los inspectores copia de los mismos, con referencia a su correcta aplicación.</p> <p>Se les entrega también formularios impresos para la realización de inspecciones y reinspecciones</p>

<p>Apreciación General</p>	<p>en diligencias inspectivas de tipo ordinario o preventivo y por denuncia.</p>
	<p>Es pertinente señalar que el número de inspectores dedicados a la práctica de inspecciones, tanto de carácter jurídico como de aspectos técnicos de higiene y seguridad ocupacionales, es insuficiente. Por tal razón, si se quiere cumplir a cabalidad programas preventivos de inspección, se hace necesario incrementar el número de inspectores a nivel nacional.</p> <p>El aumento del número de inspectores debe guardar relación con el incremento de sus remuneraciones, si se pretende conseguir eficacia, prioridad e imparcialidad en las diligencias inspectivas.</p> <p>Se hace necesario, igualmente, dotarlos de unidades móviles suficientes para el desplazamiento oportuno en las actividades de inspección, por cuanto la mayoría de las obras no están en lugares de fácil acceso, sino fuera del radio urbano, toda vez que, si los inspectores visitan las obras con movilidad proporcionada por una de las partes, se efectúan comentarios adversos, dudándose de su imparcialidad.</p>
<p>B. EFICACIA DE LA INSPECCIÓN</p>	<p>La inspección del trabajo, tal como se encuentra organizada, no obstante las evidentes limitaciones de personal y servicios, trata de cumplir con su cometido. Si bien el servicio no es óptimo, debido a la carencia de los medios a que se hizo referencia, si se mejorara su infraestructura dotándolo de personal debidamente remunerado, y distribuyendo adecuadamente los servicios a nivel nacional, sí respondería al objetivo de prevenir los conflictos de trabajo que pudieran presentarse.</p> <p>Aunque los criterios muy respetables de algunos representantes de ciertos sectores muestren su inquietud a fin de que dentro de la organización del Ministerio de Trabajo y Promoción del empleo funcionen dependencias con autoridades exclusivamente dedicadas a estudiar sus problemas y encontrar las soluciones, lo real y práctico en las actuales circunstancias no sería la especialización, sino el reforzamiento de dependencias y autoridades generalistas, debida y permanente capacitación en todas las actividades económicas. Lo importante no es la diversificación de los servicios, sino la unidad de los mismos, si se pretende conseguir una organización fuerte, autónoma y eficaz.</p>
	<p>C. PROGRAMAS DE INSPECCIÓN</p>
<p>D. REFORMAS PREVISTAS PARA MEJORAR EL SERVICIO</p>	

Anexo IV

PAISES EUROPEOS QUE HAN RATIFICADO EL CONVENIO 178 - OIT

País	Fecha de ratificación	Situación
Albania	24:07:2002	ratificado
Finlandia	24:02:1999	ratificado
Irlanda	22:04:1999	ratificado
Marruecos	01:12:2000	ratificado
Noruega	11:06:1999	ratificado
Polonia	09:08:2002	ratificado
Reino Unido	02:07:2003	ratificado
Suecia	15:12:2000	ratificado

Anexo N° V

CONVENIOS RELACIONADOS CON EL CONVENIO N° 178

C134 Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970

Convenio relativo a la prevención de los accidentes del trabajo de la gente de mar (Nota: Fecha de entrada en vigor: 17:02:1973 .)

DESCRIPCION:(Convenio)

CONVENIO:C134

LUGAR:Ginebra

ADOPCION:30:10:1970

SESION_CONFERENCIA:55

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 14 octubre 1970 en su quincuagésima quinta reunión;

Después de haber tomado nota de las disposiciones de los convenios y recomendaciones internacionales del trabajo aplicables al trabajo a bordo de los buques en puerto y en el mar, y relacionadas con la prevención de los accidentes del trabajo de la gente de mar, en particular las de la Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926; las de la Recomendación sobre la prevención de los accidentes del trabajo, 1929; las del Convenio sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes (revisado), 1932; las del Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946, y las del Convenio y la Recomendación sobre la protección de la maquinaria, 1963;

Después de haber tomado nota de las disposiciones de la Convención sobre la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, y de los reglamentos anexos a la Convención internacional sobre las líneas de carga, revisada en 1966, que establecen ciertas medidas de seguridad que deben adoptarse a bordo de los buques para proteger a las personas ocupadas en los mismos;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la prevención de accidentes a bordo de los buques en puerto y en el mar, cuestión que constituye el quinto punto del orden del día de la reunión;

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional;

Después de haber tomado nota de que, para que se apliquen eficazmente las medidas adoptadas en materia de prevención de accidentes a bordo de los buques, es importante que se mantenga una estrecha cooperación, en sus respectivas esferas de competencia, entre la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, y

Después de haber tomado nota de que las siguientes normas se han elaborado, por consiguiente, con la cooperación de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, y de que se tiene la intención de lograr su cooperación permanente en la aplicación de dichas normas, adopta, con fecha treinta de octubre de mil novecientos setenta, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970:

Artículo 1

1. A los efectos del presente Convenio, la expresión gente de mar se aplica a todas las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en un territorio para el que se halle en vigor el presente Convenio y dedicado habitualmente a la navegación marítima.
2. En caso de que surgieran dudas sobre si alguna categoría de personas debe o no considerarse como gente de mar a los efectos del presente Convenio, la cuestión se resolverá por la autoridad competente de cada país, previa consulta a las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.
3. A los efectos del presente Convenio, la expresión accidentes del trabajo se aplica a los accidentes sobrevenidos a la gente de mar a causa o con ocasión de su empleo.

Artículo 2

1. La autoridad competente de cada país marítimo deberá adoptar las medidas necesarias para que los accidentes del trabajo se notifiquen y estudien en forma apropiada, así como para asegurar la compilación y análisis de estadísticas detalladas de tales accidentes.
2. Todos los accidentes del trabajo deberán notificarse, y las estadísticas no deberán limitarse a los accidentes mortales o a los accidentes que afectan al propio buque.
3. Las estadísticas habrán de registrar el número, naturaleza, causas y efectos de los accidentes del trabajo, indicándose claramente en qué parte del buque -- por ejemplo: puente, máquinas o locales de servicios generales-- y en qué lugar -- por ejemplo, en el mar o en el puerto -- ocurre el accidente.

4. La autoridad competente habrá de proceder a una investigación de las causas y circunstancias de los accidentes del trabajo mortales o que hubieren producido lesiones graves a la gente de mar, así como de otros accidentes que determine la legislación nacional.

Artículo 3

Con miras a disponer de una base sólida para la prevención de accidentes del trabajo imputables a riesgos propios del empleo marítimo, deberán emprenderse investigaciones sobre las tendencias generales y los riesgos que revelen las estadísticas.

Artículo 4

1. Deberán establecerse disposiciones relativas a la prevención de accidentes mediante legislación, repertorios de recomendaciones prácticas u otros medios apropiados.

2. Estas disposiciones deberán referirse a toda norma general de prevención de accidentes y protección de la salud en el empleo que sea aplicable al trabajo de la gente de mar, y deberán especificar medidas para la prevención de accidentes propios del empleo marítimo.

3. Estas disposiciones habrán de comprender, en particular, los siguientes aspectos:

- a) disposiciones generales y disposiciones básicas;
- b) características estructurales del buque;
- c) máquinas;
- d) medidas especiales de seguridad sobre el puente y bajo el puente;
- e) equipos de carga y descarga;
- f) prevención y extinción de incendios;
- g) anclas, cadenas y cables;
- h) cargas y lastres;
- i) equipo de protección personal para la gente de mar.

Artículo 5

1. Las disposiciones relativas a la prevención de accidentes a que se refiere el artículo 4 deberán especificar claramente la obligación de cumplirlas por parte de los armadores, la gente de mar y otras personas interesadas.

2. En general, cualquier obligación que incumba al armador de suministrar equipo de protección o dispositivos de otra naturaleza para la prevención de los accidentes deberá ir acompañada de normas para la utilización de dicho equipo o de dichos dispositivos de protección por parte de la gente de mar y de la obligación para ésta de sujetarse a las mismas.

Artículo 6

1. Deberán adoptarse medidas apropiadas para asegurar el cumplimiento adecuado de las disposiciones a que se refiere el artículo 4, por vía de inspección u otros medios.

2. Se deberán adoptar medidas adecuadas para velar por la aplicación de las disposiciones a que se refiere el artículo 4.

3. Deberán adoptarse todas las medidas necesarias para garantizar que las autoridades encargadas de velar por el cumplimiento y de asegurar la ejecución de las disposiciones a que se refiere el artículo 4 estén familiarizadas con el empleo marítimo y sus prácticas.

4. A fin de facilitar la aplicación de las disposiciones a que se refiere el artículo 4, se deberán señalar a la atención de la gente de mar los textos o resúmenes de éstas, por ejemplo, fijándolos en lugares bien visibles a bordo de los buques.

Artículo 7

Deberá preverse el nombramiento de una o varias personas apropiadas o el establecimiento de un comité apropiado, escogidos entre los miembros de la tripulación del buque, que serán responsables de la prevención de accidentes bajo la autoridad del capitán del buque.

Artículo 8

1. Los programas de prevención de accidentes del trabajo deberán establecerse por las autoridades competentes en colaboración con las organizaciones de armadores y de la gente de mar.

2. La aplicación de tales programas se deberá organizar de modo que las autoridades competentes, los armadores, la gente de mar o sus representantes y otros organismos interesados puedan participar activamente.

3. En particular se crearán comisiones mixtas nacionales o locales encargadas de la prevención de accidentes, o grupos especiales de trabajo en que estén representadas las organizaciones de armadores y las de la gente de mar.

Artículo 9

1. La autoridad competente habrá de fomentar y, en la medida en que sea apropiado en virtud de las condiciones nacionales, garantizar la inclusión de instrucción en materia de prevención de accidentes y protección de la salud en el trabajo en los programas de las instituciones de formación profesional para todas las categorías y clases de gente de mar; esta instrucción deberá formar parte de la enseñanza profesional.

2. Asimismo deberán adoptarse todas las medidas apropiadas y viables para informar a la gente de mar acerca de riesgos particulares, por ejemplo, mediante avisos oficiales que contengan las correspondientes instrucciones.

Artículo 10

Los Estados Miembros se esforzarán, con la asistencia, si ha lugar, de organizaciones intergubernamentales y otras organizaciones de carácter internacional, en cooperar a fin de lograr la mayor uniformidad posible de cualquier otra acción de prevención de accidentes del trabajo.

Artículo 11

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

Artículo 12

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.
2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.
3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

Artículo 13

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

Artículo 14

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.
2. Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la segunda ratificación que le haya sido comunicada, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

Artículo 15

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efectos del registro y de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

Artículo 16

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

Artículo 17

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

a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, ipso jure, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 13, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;

b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

Artículo 18

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

R28 Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926

Recomendación sobre los principios generales de la inspección del trabajo de la gente de mar
RECOMENDACION:R028

Lugar:Ginebra

Sesion de la Conferencia:9

Fecha de adopción:22:06:1926

Vizualisar el documento en: [Ingles](#) [Frances](#) Estatus: Instrumento reemplazado

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 7 junio 1926 en su novena reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la determinación de los principios generales para la inspección del trabajo de la gente de mar, cuestión que constituye el segundo punto en el orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de una recomendación, adopta, con fecha veintidós de junio de mil novecientos veintiséis, la siguiente Recomendación, que podrá ser citada como la Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926, y que será sometida al examen de los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo, con el fin de que se le

dé efecto en forma de ley nacional, o de otro modo, de acuerdo con las disposiciones de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:

Considerando que, entre los métodos y principios de mayor y más especial importancia para el bienestar físico, moral e intelectual de los trabajadores, la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo ha impuesto el deber a la Organización Internacional del Trabajo de tratar con especial atención los problemas de la inspección de las condiciones del trabajo, a fin de asegurar la aplicación de las leyes y reglamentos de protección a los trabajadores;

Considerando que la Conferencia Internacional del Trabajo ha adoptado, durante su quinta reunión (octubre de 1923), una Recomendación sobre los principios generales de organización de servicios de inspección para garantizar la aplicación de las leyes y reglamentos de protección a los trabajadores;

Considerando que esa Recomendación se inspira básicamente en la experiencia adquirida en la inspección de los establecimientos industriales, y que sería particularmente difícil aplicarla o adaptarla al trabajo de la gente de mar, que por su naturaleza y condiciones difiere esencialmente del trabajo industrial;

Considerando que la inspección de las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar adquirirá mayor interés a medida que los diversos países desarrollen su legislación protectora de la gente de mar y que la Conferencia adopte nuevos convenios relativos a las condiciones del trabajo de la gente de mar;

Considerando por estas razones que, a fin de permitir que los Miembros aprovechen la experiencia adquirida, cuando establezcan o reorganicen el servicio de inspección de las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar, es conveniente determinar aquellos principios generales, desprendidos de la práctica, que sean más apropiados para asegurar la aplicación de las medidas de protección de la gente de mar,

La Conferencia General recomienda que cada Miembro de la Organización Internacional del Trabajo debería tomar en consideración los principios siguientes:

Objeto de la inspección

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.

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 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 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.

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;

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 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;

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 resultados 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.

Cross references

RECOMENDACIONES:R020 Recomendación sobre la inspección del trabajo, 1923

R185 Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996

Recomendación relativa a la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar

RECOMENDACION:R185

Lugar:Ginebra

Sesion de la Conferencia:84

Fecha de adopción=22:10:1996

Vizualisar el documento en: [Ingles](#) [Frances](#)

Estatus: Instrumento actualizado Esta Recomendación fue adoptada desde 1985 y se considera actualizada<. La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo y congregada en dicha ciudad el 8 de octubre de mil novecientos noventa y seis en su octogésima cuarta reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la revisión de la Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926, cuestión que constituye el primer punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de una Recomendación que complemente el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996,

adopta, con fecha veintidós de octubre de mil novecientos noventa y seis, la siguiente Recomendación, que podrá ser citada como la Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996:

COOPERACION Y COORDINACION

1. La autoridad central de coordinación debería adoptar medidas adecuadas para fomentar una cooperación efectiva entre las instituciones públicas y otras organizaciones que se ocupan de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar.

2. A fin de asegurar la cooperación entre los inspectores y los armadores, la gente de mar, sus organizaciones respectivas, y con la finalidad de mantener o mejorar las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, la autoridad central de coordinación debería celebrar consultas periódicas con los representantes de las citadas organizaciones en relación con las medidas más adecuadas para lograr dichos objetivos. La autoridad central de coordinación debería determinar, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, la forma que habrían de revestir dichas consultas.

ORGANIZACION DE LA INSPECCION

3. La autoridad central de coordinación, y cualquier otro servicio o autoridad que esté total o parcialmente responsabilizada de la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, debería disponer de los recursos necesarios para el desempeño de sus funciones.

4. El número de los inspectores debería ser suficiente para garantizar el desempeño efectivo de sus funciones, y habría de determinarse prestando la atención debida a:

a) la importancia de las funciones que tengan que desempeñar los inspectores y, en especial, el número, la naturaleza y el tamaño de los buques sujetos a inspección, así como el número y la complejidad de las disposiciones legales que hayan de aplicarse;

b) los medios materiales puestos a disposición de los inspectores; y

c) las condiciones prácticas en que habrán de llevarse a cabo las inspecciones para que sean eficaces.

5. El sistema de inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar debería permitir a los inspectores:

a) alertar a la autoridad central de coordinación acerca de cualquier deficiencia o abuso que no esté específicamente previsto en las disposiciones legales existentes, y someter propuestas a la misma con miras a mejorar la legislación, y

b) subir a bordo de un buque y entrar en los locales apropiados, libremente y sin previa notificación, a cualquier hora del día o de la noche.

6. La autoridad central de coordinación debería:

a) establecer procedimientos simples que le permitan recibir de manera confidencial la información que le transmita la gente de mar, ya sea directamente, ya sea a través de sus representantes, en relación con posibles infracciones de las disposiciones legales y posibilitar a los inspectores que investiguen tales cuestiones con celeridad;

b) habilitar a los capitanes, a los miembros de la tripulación y a los representantes de la gente de mar para que puedan solicitar una inspección cuando lo consideren necesario; y

c) facilitar información técnica y asesoramiento a los armadores, a la gente de mar y a las organizaciones interesadas acerca de la manera más eficaz de cumplir con las disposiciones legales y de mejorar las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar.

CONDICION JURIDICA, OBLIGACIONES Y FACULTADES DE LOS INSPECTORES

7. 1) A reserva de las disposiciones de la legislación nacional en materia de contratación de los funcionarios públicos, los inspectores deberían contar con calificaciones y formación adecuadas para el desempeño de sus funciones y, siempre que sea posible, deberían poseer una formación marítima o experiencia de marino. Deberían tener un conocimiento adecuado de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar y del idioma inglés.

2) La autoridad central de coordinación debería determinar la manera de comprobar tales calificaciones.

8. Deberían adoptarse medidas para facilitar a los inspectores una formación complementaria en el empleo.

9. Cada Miembro debería adoptar las medidas oportunas para que pueda recurrirse a expertos y a especialistas técnicos debidamente calificados con el fin de que, cuando sea necesario, presten ayuda a los inspectores en el desempeño de su trabajo.

10. No deberían encomendarse a los inspectores funciones que, por su número o sus características, puedan interferir con una inspección eficaz o perjudicar de alguna manera la autoridad o imparcialidad de los mismos en sus relaciones con los armadores, la gente de mar u otras partes interesadas.

11. Todos los inspectores deberían disponer de locales convenientemente ubicados, así como de equipos y medios de transporte adecuados que les permitan desempeñar con eficacia sus funciones.

12. 1) Los inspectores debidamente acreditados deberían estar facultados para:

a) interrogar al capitán, a la gente de mar o a cualquier otra persona, incluidos el armador o su representante, acerca de cualquier cuestión relativa a la aplicación de las disposiciones legales, y ello en presencia de un testigo si así lo solicita la persona interrogada;

b) exigir la presentación de cualquier libro, diario de navegación, registro, certificado u otro documento o información relacionados de manera directa con los asuntos sometidos a inspección, con el fin de comprobar que son conformes a las disposiciones legales;

c) velar por que se expongan los avisos que exijan las disposiciones legales; y

d) tomar o extraer muestras para el análisis de los productos, de la carga, del agua potable, de las provisiones y de los materiales y sustancias empleados o manipulados.

2) Debería notificarse al armador o a su representante, y, en su caso, a la gente de mar, la toma o extracción de cualquier muestra conforme al apartado 1 d), o solicitarse su presencia durante la misma. La cantidad de la muestra debería quedar debidamente registrada por el inspector.

13. Al iniciar la inspección de un buque, los inspectores deberían notificar su presencia al capitán o a la persona que se encuentre a cargo y, cuando corresponda, a la gente de mar o a sus representantes.

14. Debería notificarse a la autoridad central de coordinación cualquier accidente del trabajo o enfermedad profesional que afecte a la gente de mar, en los casos y de la forma prevista en la legislación nacional.

15. Los inspectores deberían:

a) tener prohibido detentar cualquier interés directo o indirecto en las actividades que hayan de inspeccionar;

b) estar obligados a no revelar, aún después de haber abandonado el servicio, cualquier secreto comercial, proceso de trabajo confidencial o información de carácter personal que pueda llegar a su conocimiento durante el desempeño de sus funciones, so pena de sufrir las sanciones o medidas disciplinarias correspondientes;

c) considerar confidencial el origen de cualquier queja acerca de la existencia presunta de un peligro o deficiencia en relación con las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, o de una infracción de las disposiciones legales, y abstenerse de dar a entender al armador, a su representante o al operador del buque que se procedió a una inspección como consecuencia de dicha queja;

d) contar, una vez realizada la inspección, con la facultad discrecional para señalar directamente a la atención del armador, del operador del buque o del capitán las deficiencias que pueden afectar a la salud y la seguridad de quienes se encuentran a bordo.

INFORMES

16. En el informe anual publicado por la autoridad central de coordinación, con arreglo al párrafo 2 del artículo 8 del Convenio, debería incluirse:

- a) una lista de la legislación vigente que afecte a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, así como de las enmiendas que se hayan hecho aplicables durante el año;
- b) los detalles relativos a la organización del sistema de inspección previsto en el artículo 2 del Convenio;
- c) estadísticas sobre los buques u otros locales sometidos a inspección, y sobre los buques y otros locales efectivamente inspeccionados;
- d) estadísticas relativas a la gente de mar que se encuentra sometida a la legislación citada en el apartado a) del presente párrafo;
- e) estadísticas e información acerca de las infracciones a la legislación, las sanciones impuestas y los casos de inmovilización de buques;
- f) estadísticas sobre accidentes de trabajo y accidentes profesionales que afecten a la gente de mar.

17. La forma y el contenido de los informes a los que se refiere el artículo 9 del Convenio deberían ajustarse a lo prescrito por la autoridad central de coordinación.

Cross references

CONVENIOS:C178 Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996

RECOMENDACIONES:R028 Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926

Formularios de memoria de Artículo 22: Convenio núm 178

Appl. 22.178

178. Inspección del trabajo (gente de mar), 1996

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO GINEBRA

FORMULARIO DE MEMORIA
RELATIVA AL
**CONVENIO SOBRE LA INSPECCION
DEL TRABAJO (GENTE DE MAR), 1996 (núm. 178)**

El presente formulario de memoria está destinado a los países que han ratificado este Convenio. Ha sido aprobado por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo de conformidad con el artículo 22 de la Constitución de la OIT, cuyo texto es el siguiente: «Cada uno de los Miembros se obliga a presentar a la Oficina Internacional del Trabajo una memoria anual sobre las medidas que haya adoptado para poner en ejecución los convenios a los cuales se haya adherido. Estas memorias serán redactadas en la forma que indique el Consejo de Administración y deberán contener los datos que éste solicite.»

El Gobierno puede considerar útil consultar el texto adjunto de la Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 185), cuyas disposiciones completan las de este Convenio y pueden ayudar a comprenderlo mejor y facilitar su aplicación.

CONSEJOS PRACTICOS PARA LA REDACCION DE LAS MEMORIAS

Primeras memorias

Si se trata de la primera memoria del Gobierno, después de la entrada en vigor del Convenio en su país, debería contener informaciones completas sobre cada una de las disposiciones del Convenio y sobre cada una de las preguntas del formulario de memoria.

Memorias subsiguientes

En las memorias subsiguientes, normalmente sólo se debería facilitar información sobre:

- a) toda nueva medida legislativa u otras medidas relacionadas con la aplicación del Convenio;
- b) las respuestas a las preguntas que figuran en el formulario de memoria sobre la aplicación práctica del Convenio (por ejemplo, datos estadísticos, resultados de inspecciones y decisiones judiciales o administrativas) así como sobre el envío de copias de la memoria a las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores, y sobre las observaciones que se hayan recibido de dichas organizaciones;
- c) **las respuestas a los comentarios formulados por los órganos de control:** La memoria debe contener una respuesta a cualquier comentario de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones o de la Comisión de Aplicación de Normas de la Conferencia con respecto a la aplicación del Convenio en su país.

Artículo 22 de la Constitución de la OIT

Memoria correspondiente al período comprendido entre el y el
presentada por el Gobierno de

relativa al

**CONVENIO SOBRE LA INSPECCION DEL TRABAJO (GENTE DE
MAR), 1996 (núm. 178)**

(ratificación registrada el

I. Sírvase enviar una lista de las leyes, reglamentos, etc., por los que se apliquen las disposiciones del Convenio. En caso de no haberse comunicado ya esta lista, sírvase adjuntar copia de esos textos a la memoria que remita a la Oficina Internacional del Trabajo.

Sírvase facilitar toda la información disponible sobre la medida en que se han adoptado o modificado las leyes y reglamentos mencionados con el fin de hacer posible la ratificación del Convenio o como consecuencia de esa ratificación.

II. Para cada uno de los artículos del Convenio que se mencionan a continuación, sírvase facilitar indicaciones detalladas sobre las disposiciones de las leyes y reglamentos, etc., antes mencionados, así como sobre cualquier otra medida que haga surtir efecto a cada uno de los artículos del Convenio. Si, por el hecho de su ratificación, las disposiciones del Convenio adquieren fuerza de ley en su país, sírvase indicar los textos constitucionales en virtud de los cuales surten dicho efecto. Además, sírvase

especificar las medidas adoptadas para hacer efectivas las disposiciones del Convenio que exijan la intervención de la o las autoridades competentes, tales como una definición de su alcance exacto y la adopción de las disposiciones y los procedimientos prácticos indispensables para su aplicación.

Si la Comisión de Expertos o la Comisión de Aplicación de Normas de la Conferencia solicitaron aclaraciones o formularon comentarios sobre las medidas adoptadas para dar cumplimiento al Convenio, sírvase proporcionar las informaciones solicitadas o indicar las medidas adoptadas por su Gobierno para solucionar los puntos de que se trate.

I. ALCANCE Y DEFINICIONES

Artículo 1

1. A reserva de las disposiciones contrarias que figuran en este artículo, el presente Convenio se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, que esté matriculado en el territorio del Miembro para el que esté en vigor el Convenio y esté destinado con fines comerciales al transporte de mercancías o de pasajeros o empleado en cualquier otro uso comercial. A efectos del presente Convenio, un buque matriculado en el territorio de dos Miembros se considerará matriculado en el territorio del Miembro cuyo pabellón enarbole.
2. Se determinará con arreglo a la legislación nacional cuáles son los buques que habrán de considerarse dedicados a la navegación marítima a efectos del presente Convenio.
3. El presente Convenio se aplica a los remolcadores de alta mar.
4. El presente Convenio no se aplica a los buques de menos de 500 g.t., ni a los buques tales como las plataformas de sondeo y de extracción de petróleo cuando no estén dedicados a la navegación. La autoridad central de coordinación será la encargada de decidir, en consulta con las organizaciones más representativas de armadores y de gente de mar, cuáles son los buques comprendidos en esta disposición.
5. En la medida en que la autoridad central de coordinación lo considere factible, previa consulta con las organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y de los pescadores, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a los buques dedicados a la pesca marítima comercial.
6. En caso de duda respecto de si un buque ha de considerarse o no dedicado a operaciones marítimas comerciales o a la pesca marítima comercial a efectos del presente Convenio, la cuestión la resolverá la autoridad central de coordinación, previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores, de gente de mar y de pescadores.
7. A efectos del presente Convenio:
 - a) la expresión «autoridad central de coordinación» se refiere a los ministros, departamentos gubernamentales u otras autoridades públicas facultadas para dictar y supervisar la aplicación de reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento y que se refieran a la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar en relación con cualquier buque matriculado en el territorio del Miembro;
 - b) el término «inspector» designa a todo funcionario u otra categoría de empleados públicos encargados de la inspección de cualquier aspecto de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, así como a toda persona debidamente acreditada que realice una labor de inspección para una institución u organización facultada por la autoridad central de coordinación con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 2;
 - c) la expresión «disposiciones legales» incluye, además de la legislación, los laudos arbitrales y los convenios colectivos con fuerza de ley;
 - d) los términos «gente de mar» o «marino» designan a cualquier persona empleada a cualquier título a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima y al que se aplica el presente Convenio; en caso de duda, la autoridad central de coordinación será quien decida, previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores y de gente de mar, si determinadas categorías de personas han de considerarse como gente de mar a efectos del presente Convenio;
 - e) por la expresión «condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar» se entienden condiciones tales como las relativas a las normas de mantenimiento y limpieza de las zonas de alojamiento y trabajo a bordo, la edad mínima, los contratos de enrolamiento, la alimentación y el servicio de fonda, el alojamiento de la tripulación, la contratación, la dotación, el nivel de calificación, las horas de trabajo, los reconocimientos médicos, la prevención de los accidentes de trabajo, la atención médica, las prestaciones en caso de accidente o enfermedad, el bienestar social y cuestiones afines, la repatriación, las condiciones

de empleo y de trabajo que se rigen por la legislación nacional y la libertad sindical según se define en el Convenio de la Organización Internacional del Trabajo sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948.

Párrafo 2. Sírvase indicar cuáles son los buques que habrán de considerarse dedicados a la navegación marítima a efectos del presente Convenio.

Párrafo 4. Sírvase indicar las consultas efectuadas de conformidad con este párrafo.

Párrafos 5 y 6. Sírvase indicar en qué medida las disposiciones del Convenio se aplican a la pesca marítima comercial y proporcionar informaciones sobre las consultas efectuadas de conformidad con estos párrafos.

Párrafo 7, d). Sírvase indicar si se han efectuado consultas de conformidad con este párrafo y la decisión tomada al respecto.

II. ORGANIZACION DE LA INSPECCIUN

Artículo 2

1. Todo Miembro para el que esté en vigor el presente Convenio habrá de mantener un sistema de inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar.

2. La autoridad central de coordinación se encargará de coordinar las inspecciones competentes, de manera exclusiva o en parte, sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, así como de fijar los principios que habrán de observarse.

3. La autoridad central de coordinación será responsable, en todos los casos, de la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. Puede facultar a instituciones públicas u otras organizaciones a las que reconozca como competentes e independientes para que efectúen en su nombre inspecciones de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar y deberá tener actualizada y mantener disponible para el público una lista de tales instituciones u organizaciones autorizadas.

Párrafo 2. Sírvase indicar cuál es la autoridad central de coordinación, de qué manera ésta efectúa esa coordinación y cuáles son los ministerios, servicios gubernamentales u otras autoridades públicas, organizaciones o instituciones a los que esto concierne.

Sírvase indicar cuáles son los principios que habrán de observarse durante las inspecciones.

Párrafo 3. Sírvase indicar, en su caso, las instituciones públicas o las otras organizaciones reconocidas como competentes para efectuar inspecciones de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, así como los criterios que se siguen para atribuir ese reconocimiento.

Sírvase comunicar, en su caso, una copia de las listas establecidas y publicadas a ese respecto.

Artículo 3

1. Todo Miembro deberá asegurar que todos los buques matriculados en su territorio sean inspeccionados a intervalos que no excedan de tres años y anualmente cuando sea factible, para verificar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo son conformes a la legislación nacional.

2. Si un Miembro recibe una queja o llega a la evidencia de que un buque registrado en su territorio no está conforme a la legislación nacional respecto de las condiciones de trabajo y de vida a bordo de la gente de mar deberá tomar medidas para inspeccionar el buque tan pronto como sea factible.

3. En los supuestos de cambios sustanciales en la construcción del buque o en los alojamientos, se procederá a su inspección en el plazo de tres meses desde su realización.

Párrafo 1. Sírvase comunicar informaciones sobre la duración de los intervalos tras los cuales se efectúan las inspecciones de los buques y los aspectos que se examinan durante la inspección (véase el artículo 1, párrafo 7, e)).

Párrafo 2. Sírvase detallar los procedimientos de inspección de los buques que se siguen cuando se recibe una queja.

Artículo 4

Cada Miembro procederá al nombramiento de inspectores que estén calificados para el ejercicio de sus funciones y adoptará las medidas oportunas para asegurarse de que el número de los mismos permita cumplir con lo requerido en este Convenio.

Sírvase indicar i) el número de inspectores disponibles; ii) las otras responsabilidades que podrían asumir, llegado el caso, esos inspectores, tales como las inspecciones relativas a la seguridad marítima; iii) las calificaciones exigidas para efectuar las inspecciones.

Artículo 5

1. Los inspectores deberán poseer una condición jurídica y unas condiciones de servicio que garanticen su independencia respecto de los cambios de gobiernos y de cualquier influencia exterior indebida.
2. Los inspectores debidamente acreditados estarán autorizados para:
 - a) subir a bordo de un buque matriculado en el territorio del Miembro y entrar en los locales donde sea necesario para la inspección;
 - b) llevar a cabo cualquier investigación, prueba o examen que puedan considerar necesario para cerciorarse de la estricta observancia de las disposiciones legales;
 - c) exigir que se remedien las deficiencias;
 - d) cuando tengan motivos para creer que una deficiencia presenta un peligro serio para la seguridad y la salud de la gente de mar, prohibir, a reserva de que pueda interponerse un recurso ante la autoridad judicial o administrativa, que un buque abandone el puerto hasta que se hayan adoptado las medidas necesarias, no debiendo impedirse o demorarse sin justificación la salida de un buque.

Párrafo 1. Sírvase indicar la condición jurídica y las condiciones de servicio de los inspectores.

Párrafo 2. Sírvase indicar las medidas tomadas en virtud de lo dispuesto en este párrafo y, en particular, los procedimientos que permiten impedir la salida de un buque.

Artículo 6

1. En caso de que se lleve a cabo una inspección o se adopten medidas en aplicación del presente Convenio, se realizarán todos los esfuerzos razonables para evitar que el buque sufra una inmovilización o un retraso indebidos.
2. En caso de que un buque sufra una inmovilización o un retraso indebidos, el armador o el operador del mismo tendrán derecho a una indemnización para compensar cualquier pérdida o daño sufrido. Siempre que se alegue la inmovilización o el retraso indebidos de un buque, la carga de la prueba recaerá sobre el armador u operador del mismo.

Sírvase comunicar informaciones sobre las medidas tomadas en cumplimiento de este artículo y, si procede, sobre los casos en que el armador o el operador del buque tendrá derecho a una indemnización.

III. SANCIONES

Artículo 7

1. La legislación nacional establecerá sanciones adecuadas, que habrán de aplicarse de manera efectiva, para los casos de violación de las disposiciones legales por cuyo cumplimiento han de velar los inspectores y de obstrucción a estos últimos cuando se encuentren en el ejercicio de sus funciones.

2. Los inspectores tendrán la facultad discrecional de amonestar y de aconsejar, en lugar de incoar o recomendar un procedimiento.

Sírvase indicar las medidas tomadas para aplicar lo dispuesto en este artículo.

IV. INFORMES

Artículo 8

1. La autoridad central de coordinación llevará registros de las inspecciones sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar.
2. La autoridad central de coordinación publicará un informe anual sobre la actuación de los servicios de inspección, en el que se incluirá una lista de las instituciones y organizaciones facultadas para llevar a cabo inspecciones en su nombre. Dicho informe se publicará dentro de un plazo razonable, que en ningún caso podrá ser superior a seis meses a contar desde la finalización del año al que se refiera.
Sírvase remitir una copia del informe anual sobre la actuación de los servicios de inspección.

Artículo 9

1. Los inspectores presentarán un informe de cada inspección a la autoridad central de coordinación. Se facilitará al capitán del buque una copia del citado informe en inglés o en la lengua de trabajo del buque y otra copia quedará expuesta en el tablón de anuncios para información de la gente de mar o se remitirá a los representantes de esta última.
2. Cuando se realice una investigación a raíz de un incidente mayor, el informe se presentará a la mayor brevedad, pero en cualquier caso en un plazo máximo de un mes a partir de la finalización de la inspección.
Sírvase indicar las medidas tomadas en cumplimiento de este artículo.

III. Sírvase indicar a qué autoridad o autoridades se confía la aplicación de la legislación, los reglamentos, etc., antes mencionados, y por qué métodos se supervisa dicha aplicación.

IV. Sírvase indicar si los tribunales ordinarios de justicia y otros han dictado resoluciones sobre cuestiones de principio relativas a la aplicación del Convenio. En caso afirmativo, sírvase proporcionar el texto de dichas resoluciones.

V. Sírvase facilitar indicaciones generales sobre la forma en que se aplica el Convenio en su país y adjuntar - en la medida en que estas informaciones no se hayan suministrado ya respecto de otros puntos de este formulario - extractos de los informes de inspección y, de existir estadísticas, datos sobre el número de trabajadores protegidos por las medidas que dan efecto al Convenio, el número y la naturaleza de las infracciones registradas, etc.

VI. Sírvase indicar a qué organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores se ha comunicado copia de la presente memoria, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 23 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo¹. En el caso de que no se haya comunicado copia de la presente memoria a las organizaciones representativas de empleadores y/o de trabajadores, o si ha sido comunicada a organismos distintos de las mismas, sírvase proporcionar informaciones sobre las circunstancias particulares que existan eventualmente en su país y que explicarían esta situación.

VII. Sírvase indicar si ha recibido de las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores algún tipo de observación, sea de carácter general o respecto de esta memoria o de la precedente, sobre la aplicación práctica de las disposiciones del Convenio o sobre la aplicación de medidas legislativas o de otra índole destinadas a dar cumplimiento a las disposiciones del Convenio. En caso afirmativo, sírvase comunicar el texto de dichas observaciones, acompañado de los comentarios que juzgue oportuno formular.

ANEXO

RECOMENDACION RELATIVA A LA INSPECCION DE LAS CONDICIONES DE VIDA Y DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR, 1996 (núm. 185)

Ayuda memoria: Convenio 178, OIT

¹ De conformidad con el párrafo 2, del artículo 23 de la Constitución: «Todo Miembro comunicará a esas organizaciones representativas reconocidas, a los efectos del artículo 3, copia de las informaciones y memorias que haya enviado al Director General en cumplimiento de los artículos 19 y 22.»