

**Tercera reunión del Comité Tripartito Especial
establecido en virtud del artículo XIII del MLC, 2006**Ginebra
23-27 de abril de 2018**Instrumentos relativos al acuerdo de empleo (gente de mar)****Síntesis**

Entre los instrumentos examinados consagrados al trabajo marítimo, hay **un convenio que trata sobre el acuerdo de empleo de la gente de mar:**

- El [Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 \(núm. 22\)](#)

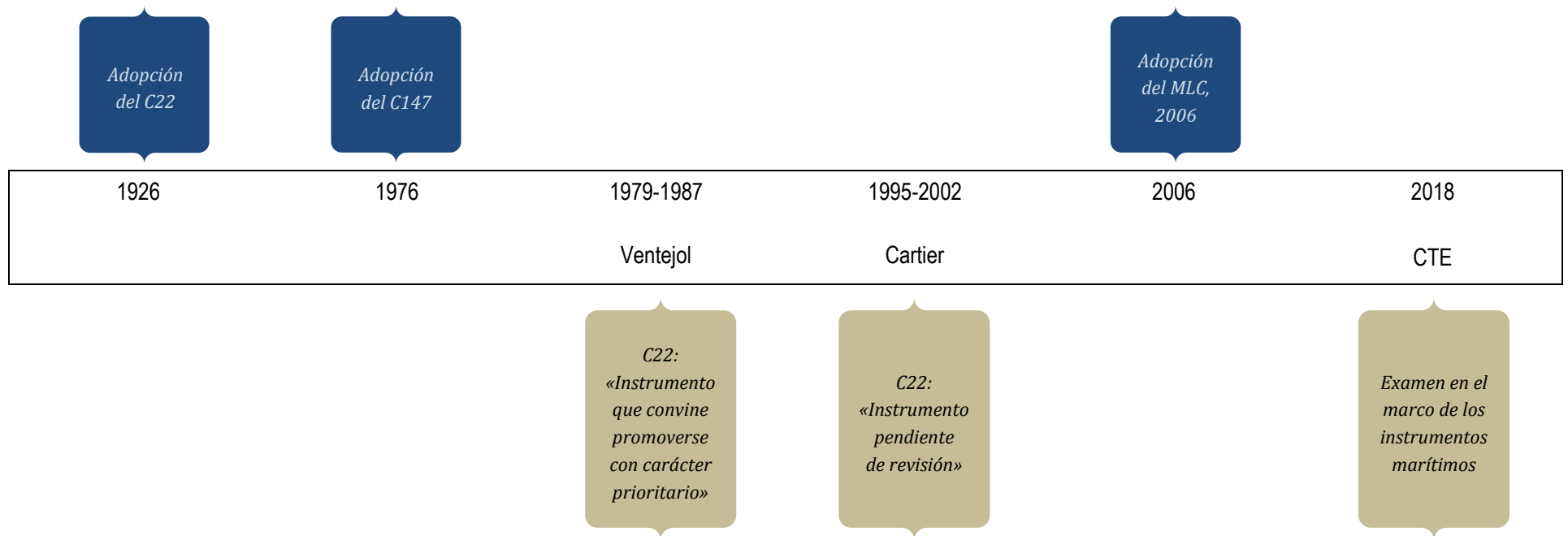
Estatus del instrumento examinado

	Recomendación del Grupo de Trabajo Cartier	Seguimiento tras la labor realizada por el Grupo de Trabajo Cartier
Convenio núm. 22	Instrumento pendiente de revisión	Revisado por el MLC, 2006

Medidas que podrían considerarse

1. Clasificar el Convenio núm. 22 entre las «normas superadas» y considerar más adelante su posible derogación o retiro.

Instrumento relativo al acuerdo de empleo de la gente de mar – Cronología



I. Enfoque normativo de la OIT respecto del contrato de enrolamiento o acuerdo de empleo de la gente de mar

A. Protección brindada por los instrumentos de la OIT ¹

1. El [Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 \(núm. 22\)](#) se aplica a todos los buques que se dediquen a la navegación marítima ². Se aplica a los armadores, capitanes y gente de mar ³ de estos buques pero no se aplica a los barcos de pesca. El contrato de enrolamiento debe ser firmado por el armador o su representante y por la gente de mar. Esta disposición se considerará cumplida si la autoridad competente certifica que las cláusulas del contrato le han sido presentadas por escrito y han sido confirmadas a la vez por el armador o su representante y por la gente de mar. En el artículo 6 del Convenio se precisa el contenido mínimo del contrato. Se deben aportar garantías de que la gente de mar comprende el contenido del contrato. Ello entraña el derecho a examinar el contrato y solicitar asesoramiento antes de firmarlo. La gente de mar debe poder informarse a bordo sobre los derechos y obligaciones que se derivan de su contrato.
2. El Convenio prevé también que se debe llevar a bordo una lista de la tripulación y proporcionar a la gente de mar un documento que contenga una relación de sus servicios a bordo; dicho documento no podrá contener apreciación alguna sobre la calidad del trabajo de la gente de mar ni ninguna indicación sobre su salario. Por último, el Convenio contiene varias disposiciones sobre las condiciones de terminación del contrato, en particular sobre el plazo de preaviso.
3. El [Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada \(MLC, 2006\)](#) prevé, en la regla 2.1 consagrada a los acuerdos de empleo de la gente de mar, que las condiciones de empleo de la gente de mar deben quedar claramente definidas o mencionadas en un acuerdo escrito legalmente exigible. Se precisa un contenido mínimo obligatorio. Cada marino deberá tener pues un acuerdo de empleo de la gente de mar firmado por el marino y por el armador o un representante del armador. Si no son asalariados, los marineros deberán tener una prueba de su relación contractual o de una relación similar que prevea condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo. El MLC, 2006, reafirma el derecho de la gente de mar de examinar las condiciones previstas en los acuerdos y pedir asesoramiento sobre las mismas antes de firmarlos. Asimismo, se refiere a la obligación de proporcionar a la gente de mar un documento que contenga una relación de su servicio a bordo. Además, cabe señalar el alcance ampliado del MLC, 2006 que protege a la gente de mar o marino definidos

¹ La cuestión de los contratos de enrolamiento de los pescadores se trata en el [Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 \(núm. 114\)](#) que fue revisado por el [Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 \(núm. 188\)](#).

² En el artículo 2 se precisa que: «el término *buque* comprende cualquier clase de barco o embarcación, de propiedad pública o privada, que se dedique habitualmente a la navegación marítima». En el artículo 1 se prevén ciertas exclusiones del ámbito de aplicación como, por ejemplo, los buques dedicados al cabotaje nacional, los yates de recreo, los barcos de pesca y ciertas embarcaciones de pequeño cabotaje nacional o regional.

³ En el artículo 2 se precisa que: «la expresión *gente de mar* comprende todas las personas (excepto los capitanes, prácticos, alumnos de los buques escuela y aprendices obligados por un contrato especial de aprendizaje) empleadas o contratadas a bordo, que figuren en la lista de la tripulación, y excluye a los tripulantes de la flota de guerra y demás personal al servicio permanente del Estado».

como «toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio», es decir, los «buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhow*s y los juncos»⁴. Además, el acuerdo de empleo forma parte de los elementos que deben inspeccionarse a los efectos de la obtención del certificado marítimo.

B. Instrumentos examinados: Adopción y ratificación

4. El Convenio núm. 22 fue adoptado en 1926 y registró 60 ratificaciones. La ratificación del MLC, 2006, ha entrañado hasta la fecha la denuncia de dicho instrumento por 43 Estados⁵. Hay 17 Estados que siguen vinculados por este Convenio⁶. Doce comentarios de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) en relación con problemas de aplicación están en espera de respuesta⁷.

II. Evolución entre la fecha de adopción del instrumento y 2018

A. Estatus

5. Al término del examen realizado en el marco de las labores del **Grupo de Trabajo Ventejol**, se decidió clasificar este Convenio entre los «instrumentos que conviene promover con prioridad»⁸.
6. Durante el examen realizado por el **Grupo de Trabajo Cartier**, se señaló que este Convenio había registrado muchas ratificaciones y que los comentarios pendientes de la CEACR no

⁴ Artículo II, párrafo 4. El MLC, 2006, no se aplica a los buques de guerra ni las unidades navales auxiliares.

⁵ En virtud del artículo X del MLC, 2006.

⁶ El Convenio núm. 22 sigue siendo vinculante para los siguientes países: Brasil, Colombia, Cuba, Djibouti, Dominica, Egipto, ex República Yugoslava de Macedonia, Iraq, Mauritania, México, Pakistán, Papua Nueva Guinea, Perú, Sierra Leona, Somalia, Uruguay y República Bolivariana de Venezuela. Chile ratificó el MLC, 2006, el 22 de febrero de 2018. En lo que respecta a la ex República Yugoslava de Macedonia, la Comisión de Expertos tomó nota de que el Gobierno había indicado que el país no tenía flota marítima ni buques registrados que enarbolaran su pabellón, y que no contaba con legislación relativa a las cuestiones que abarcaban los convenios marítimos de la OIT. Además, se estableció que este Convenio era aplicable a los territorios no metropolitanos siguientes: Anguilla (Reino Unido), Aruba (Países Bajos), Caribe parte de los Países Bajos, China – Región Administrativa Especial de Hong-Kong, China – Región Administrativa Especial de Macao, Falkland (Islas Malvinas) (Reino Unido), Polinesia Francesa (Francia), Tierras australes y antárticas francesas (Francia), Guernsey (Reino Unido), Jersey (Reino Unido) y Sint Maarten (Países Bajos).

⁷ Los comentarios se refieren a: Anguilla (Reino Unido); Brasil; China – Región Administrativa Especial de Macao; Colombia; Cuba; Iraq; Mauritania; México; Pakistán; Papua Nueva Guinea, Polinesia Francesa (Francia) y República Bolivariana de Venezuela.

⁸ Véase el documento [GB.273/LILS/WP/PRS/4](#), así como los *Boletines Oficiales*, vol. LXII, Serie A, 1979 y vol. LXX, Serie A, 1987.

dejaban traslucir que plantease problemas particulares a los Estados Miembros. Con todo, tras una solicitud de información dirigida a los Estados Miembros, el Consejo de Administración decidió que este Convenio debía ser revisado: se trataba de un instrumento antiguo, que ya no reflejaba las prácticas actuales en materia de empleo. Esta constatación se desprendía principalmente de las discusiones mantenidas en 1996 en torno a la revisión del Convenio núm. 9 por el Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179)⁹.

B. Aplicación y refundición

7. El Convenio núm. 22 figura en el anexo del [Convenio sobre la marina mercante \(normas mínimas\), 1976 \(núm. 147\)](#). Los Estados que ratificaron este último instrumento se comprometen a verificar que su legislación es substancialmente equivalente¹⁰ a los convenios o los artículos de los convenios a los que se hace referencia en el anexo, en la medida en que el Estado Miembro no esté obligado por otro concepto a dar efecto a esos convenios. A este respecto, nueve Estados que no han ratificado el Convenio núm. 22 le dan efecto mediante la aplicación del Convenio núm. 147¹¹.
8. El Convenio núm. 22 fue revisado por el MLC, 2006, que retoma el objetivo de ese instrumento, es decir, la obligación de asegurar a la gente de mar acuerdos de empleo justos¹². Si bien el Convenio núm. 22 está abierto a la ratificación¹³, su última ratificación se registró en 1991.

C. Situación con respecto a las normas internacionales del trabajo

9. El contenido del Convenio núm. 22 se refundió en el texto del MLC, 2006, y a raíz de ello se procedió recientemente a un examen exhaustivo del Convenio núm. 22 a fin de asegurar su actualización y pertinencia con respecto a las prácticas y necesidades del sector.
10. La recuperación del contenido del convenio núm. 22 en la regla 2.1 del MLC, 2006 se combinó con un verdadero esfuerzo de modernización. El objetivo consistió en adaptarse a las prácticas y a la terminología en vigor de diferentes países marítimos (para los que no son asalariados, la referencia a una prueba de su relación contractual o de una relación similar; el acuerdo de empleo de la gente de mar total o parcialmente constituido por un convenio colectivo; etc.)¹⁴. Las protecciones brindadas por el Convenio núm. 22 se retoman

⁹ Véase el documento [GB.277/LILS/WP/PRS/1/2](#).

¹⁰ OIT: Estudio General de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones, 77.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, 1990, *Estudio general de las memorias relativas al Convenio (núm. 147) sobre la marina mercante (normas mínimas) y a la Recomendación (núm. 155) sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976*, Ginebra, OIT, 1990, págs. 41 y ss.

¹¹ Se trata de Azerbaiyán, Costa Rica, Estados Unidos, Islandia, Israel, Kirguistán, Tayikistán, Trinidad y Tabago y Ucrania.

¹² Véase la regla 2.1 del MLC, 2006, así como las disposiciones conexas del Código.

¹³ Véase al respecto la nota introductoria preparada para la tercera reunión del Comité Tripartito Especial.

¹⁴ Véase M. Mc Connell, D. Devlin y C. Doumbia-Henry: *The Maritime Labour Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, págs. 279 y ss.

esencialmente, pero se mejoran algunos derechos (duración del plazo mínimo de preaviso, que pasa de veinticuatro horas a siete días). Las cláusulas obligatorias fueron revisadas y la exigencia de un acuerdo de empleo escrito, firmado por el marino y el armador o su representante, se hace extensiva a toda la gente de mar, en el sentido del MLC, 2006.

11. Además, las disposiciones del MLC, 2006 relativas al acuerdo de empleo de la gente de mar se inscriben dentro de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que deben ser inspeccionadas y aprobadas por el Estado del pabellón. Para los buques que están sujetos al sistema de certificación obligatorio previsto en la MLC, 2006 se debe tener en cuenta el respeto de estas disposiciones. El acuerdo de empleo de la gente de mar es pues objeto de controles en el marco de los procedimientos instituidos por el MLC, 2006, pero sobre todo constituye un documento esencial para el trabajo de los inspectores del Estado del pabellón o del Estado del puerto. Se trata en este sentido de un avance importante y positivo del MLC, 2006.

III. Principales elementos que se han de tener en cuenta para determinar el estatus del instrumento

12. En el marco del examen para determinar el estatus del Convenio núm. 22, resultan especialmente pertinentes las consideraciones siguientes:

El Convenio núm. 22, refundido en el texto del MLC, 2006, utiliza una terminología que puede considerarse arcaica en algunos aspectos y su ámbito de aplicación es mucho más reducido que el del MLC, 2006. Sin embargo, es un instrumento que conserva en parte su vigencia:

- varios Estados que no han ratificado el MLC, 2006 siguen estando vinculados por este instrumento¹⁵, que es aplicable a varios territorios no metropolitanos;
- el Convenio núm. 22 es un instrumento integrado en el sistema del Convenio núm. 147 que, en este marco, sigue siendo pertinente para nueve Estados.

IV. Medidas que podrían considerarse en relación con el instrumento

13. A la luz de los elementos que anteceden, el Comité Tripartito Especial podría considerar:

1. Clasificar este Convenio entre las «normas superadas». A este respecto, el Comité Tripartito Especial podría:
 - a) alentar a los Estados que siguen vinculados por este convenio a ratificar el MLC, 2006, lo cual entrañaría la llamada denuncia «automática» del Convenio núm. 22, y
 - b) examinar nuevamente la situación de este Convenio en su próxima reunión a fin de decidir su posible derogación o retiro.

¹⁵ Diecisiete Estados.