



Cuarta reunión del Comité Tripartito Especial del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006)

Ginebra, 19-23 de abril de 2021

► Instrumentos relativos a las obligaciones del armador

Resumen

Los instrumentos sobre el trabajo marítimo que están examinándose comprenden **un Convenio relativo a las obligaciones del armador**:

- Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55)

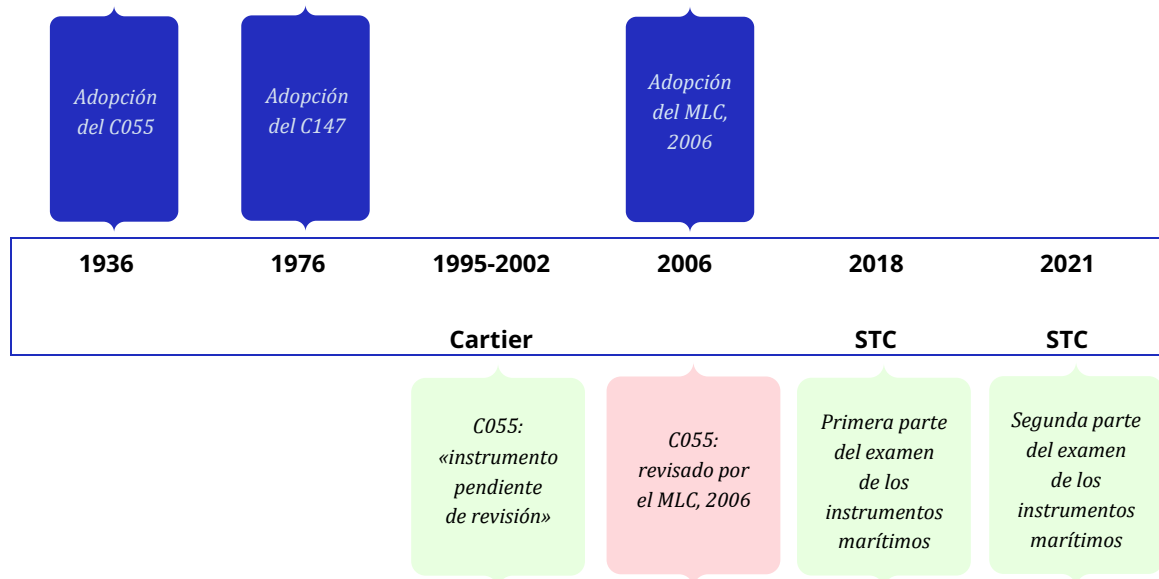
Estatus de los instrumentos examinados

Convenio núm. 55 Instrumento pendiente de revisión (Revisado por el MLC, 2006)

Medidas que podrían considerarse

Clasificar el Convenio núm. 55 como «norma superada» y proponer su derogación en la 118.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030).

► Instrumentos relativos a las obligaciones del armador: cronología



I. Enfoque normativo de la OIT con respecto a las obligaciones del armador

A. Protección brindada por los instrumentos de la OIT

1. El [Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 \(núm. 55\)](#), se aplica a toda persona empleada a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en un territorio en el que se halle en vigor el presente convenio, y dedicado habitualmente a la navegación marítima. Los Estados Miembros pueden excluir a las personas empleadas a bordo de ciertos tipos de buques del ámbito de aplicación de la legislación nacional que hace efectivo el Convenio, incluidos los barcos de pesca costera. El Convenio especifica que las obligaciones del armador deberán cubrir los riesgos de enfermedad o accidente ocurridos en el periodo que transcurra entre la fecha estipulada en el contrato de enrolamiento para el comienzo del servicio y la terminación del contrato, así como el riesgo de muerte que resulte de cualquier enfermedad o accidente. El armador puede quedar exento de responsabilidad en el caso en que el accidente no haya sobrevenido en el servicio del buque; en que el accidente o enfermedad sean imputables a un acto voluntario, a una falta intencional o a la mala conducta del enfermo, herido o muerto, y en que la enfermedad, lesión o deficiencia física sean disimuladas voluntariamente al efectuarse el enrolamiento. Las obligaciones del armador cubren la atención médica (incluido el tratamiento médico, los medicamentos necesarios y aparatos terapéuticos, así como la alimentación y el alojamiento) y el pago del salario mientras la gente de mar enferma o lesionada permanezca a bordo y, cuando la gente de mar enferma o lesionada tenga personas a cargo, hasta la comprobación del carácter permanente de la enfermedad o de la incapacidad. La legislación nacional puede limitar la responsabilidad del armador, en cuanto al pago de la totalidad o parte del salario de una persona desembarcada, a un período que no podrá ser inferior a dieciséis semanas, contado a partir del día del accidente o del comienzo de la enfermedad. Además, el Convenio núm. 55 indica que «el armador deberá sufragar los gastos de repatriación de todo enfermo o herido desembarcado durante el viaje, a consecuencia de enfermedad o

accidente». El armador deberá sufragar los gastos de funeral en caso de muerte sobrevenida a bordo, o en caso de muerte sobrevenida en tierra si en el momento de su fallecimiento el difunto no hubiere podido reclamar la asistencia del armador. El armador o sus representantes deberán adoptar medidas para proteger los bienes dejados a bordo por las personas enfermas, heridas o muertas.

2. El [Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada \(MLC, 2006\)](#), incorpora y complementa el contenido del Convenio núm. 55. Prevé, en su regla 4.2 sobre la responsabilidad del armador, que todo Miembro deberá asegurar que «en los buques que enarbolan su pabellón se adopten medidas [...] que concedan a la gente de mar empleada en los buques el derecho a recibir ayuda y apoyo material del armador en relación con las consecuencias financieras de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo en virtud de ese acuerdo». El MLC, 2006 extiende la responsabilidad del armador de sufragar los costos por enfermedades o accidentes de la gente de mar empleada en sus buques. Dicha responsabilidad cubre las enfermedades o accidentes ocurridos entre la fecha de comienzo del servicio y la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada o que se deriven del empleo que desempeñaron entre esas fechas. El Convenio prevé que los armadores deberán constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales. El alcance de dicha garantía financiera se indica en las enmiendas al Convenio, que se adoptaron en junio de 2014 y entraron en vigor el 18 de enero de 2017. Exige que se establezca un sistema de garantía financiera, sujeto a inspecciones por el Estado del pabellón y por el Estado del puerto, a fin de garantizar que los armadores indemnicen a la gente de mar y a sus familias en caso de muerte o de discapacidad prolongada debido a un accidente del trabajo o a una enfermedad profesional o un riesgo profesionales. Además, la norma A2.5.1, párrafo 1, c) sobre la repatriación establece que la gente de mar tiene derecho a ser repatriada sin costo alguno para ella cuando no pueda seguir desempeñando sus funciones en el marco del acuerdo de empleo que haya suscrito o no pueda esperarse que las cumpla en circunstancias específicas, lo que incluye, según la pauta B.2.5.1, la enfermedad o lesión o cualquier otra razón médica que exija su repatriación, a reserva de la correspondiente autorización médica para viajar.
3. Cabe señalar asimismo el ámbito de aplicación ampliado del MLC, 2006 que define los términos «gente de mar» o «marino» 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», a saber, «buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca o a otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhow*s y los juncos»¹. El término buque designa a toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias. Así pues, el MLC, 2006, a diferencia del Convenio núm. 55, no limita su ámbito de aplicación únicamente a las personas empleadas a bordo de un buque.

¹ Artículo II, párrafo 4. El MLC, 2006 no se aplica a los buques de guerra o a las unidades navales auxiliares.

B. Instrumentos examinados: adopción y ratificación

4. El Convenio núm. 55 se adoptó en 1936, y se registraron 18 ratificaciones. La ratificación del MLC, 2006 ha conducido a la denuncia de este instrumento por 13 Estados hasta la fecha. Cinco Estados Miembros siguen vinculados por este instrumento ². Un Estado Miembro sigue vinculado por este instrumento solo con respecto a un territorio no metropolitano ³. Cuatro comentarios formulados por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) en relación con problemas de aplicación están pendientes de respuesta ⁴.

II. Evolución de los instrumentos: desde su adopción hasta 2021

5. Tras el examen realizado por el **Grupo de Trabajo Cartier**, el Consejo de Administración decidió clasificar el Convenio núm. 55 como «convenio pendiente de revisión». El Consejo de Administración consideró que debería contemplarse la revisión del Convenio núm. 55 junto con los demás instrumentos marítimos, en el contexto de la elaboración de un proyecto de instrumento marco sobre las normas del trabajo en el sector marítimo ⁵.
6. El Convenio núm. 55 figura en el anexo del [Convenio sobre la marina mercante \(normas mínimas\), 1976 \(núm. 147\)](#). Todo Miembro que haya ratificado el Convenio núm. 147 se compromete a verificar que su legislación es sustancialmente equivalente a los Convenios o los artículos de los Convenios mencionados en el anexo de este Convenio, en la medida en que el Estado Miembro no esté obligado por otro concepto a dar efecto al Convenio de que se trate ⁶. A este respecto, de los doce Estados Miembros ⁷ que siguen vinculados por el Convenio núm. 147, tres han ratificado el Convenio núm. 55 ⁸. Por lo tanto, nueve Estados Miembros deben ⁹ garantizar la equivalencia sustancial de su legislación con el Convenio núm. 55, de conformidad con el artículo 2, a), del Convenio núm. 147.
7. El MLC, 2006, en la regla 4.2, revisa el Convenio núm. 55, que incorpora su objetivo, a saber, la obligación de garantizar que la gente de mar esté protegida contra las

² A saber, Egipto, Estados Unidos de América, México, Perú y Turquía. El Gobierno de [Egipto](#) indicó que «están realizándose esfuerzos para poner la legislación nacional de conformidad con las disposiciones pertinentes del MLC, 2006, en preparación para su aplicación efectiva antes de su ratificación».

³ Además, este convenio fue declarado aplicable a los siguientes territorios no metropolitanos: Puerto Rico (Estados Unidos), Samoa Americana (Estados Unidos), Islas Vírgenes Estadounidenses (Estados Unidos), Guam (Estados Unidos) y Polinesia Francesa (Francia).

⁴ Estos se refieren a [México](#) (comentarios sobre los gastos de repatriación en caso de enfermedad o accidentes), el [Perú](#) (comentarios sobre la repatriación, y la protección de los bienes dejados a bordo), [Turquía](#) (comentarios sobre el ámbito de aplicación de la legislación en relación con los buques de menos de 100 toneladas; el pago de la totalidad del salario; el destino de la repatriación; los bienes dejados a bordo; la igualdad de trato), y los [Estados Unidos de América](#) (comentarios sobre el ámbito de aplicación en relación con la gente de mar extranjera no residente y la igualdad de trato de toda la gente de mar). En relación con [Puerto Rico \(Estados Unidos\)](#), [Samoa Americana \(Estados Unidos\)](#), las [Islas Vírgenes Estadounidenses \(Estados Unidos\)](#), y [Guam \(Estados Unidos\)](#), la CEACR se refirió a la observación formulada relativa a la aplicación del Convenio por los Estados Unidos.

⁵ Véase OIT, *Seguimiento de las recomendaciones del Grupo de Trabajo: b) Nota de información sobre el estado de las labores y decisiones adoptadas en materia de revisión de normas*, GB.283/LILS/WP/PRS/1/2, 3-4 y 18.

⁶ OIT: *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) y a la Recomendación (núm. 155) sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976*, Informe III (Parte 4B), 77.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, Ginebra, 1990, 41 y ss.

⁷ Se destaca asimismo que el Convenio núm. 147 seguirá en vigor para el Brasil solo hasta el 7 de mayo de 2021, fecha en la que el MLC, 2006 entrará en vigor para ese país.

⁸ A saber, [Egipto](#), [Perú](#) y [Estados Unidos de América](#).

⁹ A saber, [Azerbaiyán](#), [Costa Rica](#), [Dominica](#), [Iraq](#), [Israel](#), [Kirguistán](#), [Tayikistán](#), [Trinidad y Tabago](#) y [Ucrania](#).

consecuencias financieras de las enfermedades, los accidentes o la muerte sobrevenidos en relación con su empleo. El Convenio núm. 55 ya no está abierto a la ratificación.

8. Una de las cuestiones recurrentes referentes a la aplicación de los convenios sobre el trabajo marítimo, incluido el Convenio núm. 55¹⁰, es su posible extensión a categorías de trabajadores distintas de la gente de mar tal como se define en el MLC, 2006. En particular, una serie de legislaciones nacionales han establecido un marco común para los pescadores y la gente de mar sobre la base de estos convenios aplicables a ambos sectores. Este planteamiento que permite aplicar el mismo convenio internacional del trabajo a la gente de mar y a los pescadores no es adoptado por el MLC, 2006 que excluye explícitamente a los pescadores de su ámbito de aplicación. El Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), contiene disposiciones sobre la protección de los trabajadores en el caso de enfermedad, accidente o muerte relacionados con el trabajo¹¹.

III. Principales elementos que se han de tener en cuenta para determinar el estatus de los instrumentos

9. En el marco de la revisión del estatus del Convenio núm. 55, las siguientes consideraciones son particularmente pertinentes:
 1. El Convenio núm. 55 ha sido revisado por el MLC, 2006, y la protección que brinda con respecto a las obligaciones del armador ya no corresponde a los requisitos de los instrumentos más recientes.
 2. Cinco Estados Miembros siguen vinculados por el Convenio núm. 55. El Convenio núm. 55 figura en el anexo del Convenio núm. 147 y en consecuencia sigue constituyendo una fuente de obligación para nueve Estados Miembros. Es posible que la aplicación del Convenio núm. 55 haya sido extendida, por los Estados Miembros que siguen vinculados por el Convenio, al sector pesquero¹².
 3. El MLC, 2006 es el instrumento actualizado que refleja el consenso tripartito sobre esta cuestión. Brinda protección integral a la gente de mar y garantiza la igualdad de condiciones para los armadores a través de su mecanismo único de control de la aplicación.

IV. Medidas que podrían considerarse en relación con los instrumentos

10. A la luz de lo anterior, el Comité Tripartito Especial tal vez estime oportuno:

1. Clasificar el Convenio núm. 55 como «norma superada» y proponer su derogación en la 118.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030).
2. Pedir a la Oficina que lleve a cabo una iniciativa para promover, con carácter prioritario, la ratificación del MLC, 2006, y —en su caso— del Convenio núm. 188 entre los países que siguen vinculados por el Convenio núm. 55.
3. En relación con lo anterior, alentar al Estado Miembro que ya ha ratificado el MLC, 2006, pero que sigue vinculado por el Convenio núm. 55 con respecto a un territorio no metropolitano, a extender la aplicación del MLC, 2006, a dicho territorio.

¹⁰ Artículo 1, 2), a), ii), del Convenio núm. 55.

¹¹ Véase el artículo 38.

¹² Véanse los comentarios de la CEACR sobre el [Perú \(2008\)](#).