

El trabajo marítimo: condiciones de empleo y seguridad social en las Américas

CRISNA
CUCHCATLA
MÉNDEZ



CISS
SEGURIDAD SOCIAL
PARA EL BIENESTAR

CUADERNOS DE POLÍTICAS
PARA EL BIENESTAR

8

CUADERNOS DE POLÍTICAS
PARA EL BIENESTAR

VIII

Conferencia Interamericana de Seguridad Social

Este material fue preparado por Crisna Cuchcatla Méndez bajo la dirección de José Antonio Hernández Sánchez y de Miguel Ángel Ramírez Villela, respectivamente director ejecutivo de Investigación y Proyectos, y jefe de la División de Proyectos de la Conferencia Interamericana de Seguridad Social.

Políticas para el Bienestar (núm. 8, 2021) es una publicación seriada de periodicidad irregular, editada por la Conferencia Interamericana de Seguridad Social. San Ramón s/n, Col. San Jerónimo Lídice, alcaldía Magdalena Contreras, C. P. 10100, Ciudad de México. Tel. 55 5377 4700, <https://ciss-bienestar.org/>

El cuidado de la edición estuvo a cargo de Ana Cecilia Zapien, Gwennhael Huesca y Antonio Álvarez.

El diseño y la formación estuvieron a cargo de Janín Muñoz Mercado.

Se permite la reproducción parcial o total de este documento siempre y cuando se cite debidamente la fuente.

ISBN: 978-607-8088-98-0

**El trabajo marítimo:
condiciones de empleo
y seguridad social
en las Américas**

**CRISNA
CUCHCATLA
MÉNDEZ**



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	8
CAPÍTULO 1. LOS RIESGOS LABORALES EN EL TRABAJO MARÍTIMO	14
1.1 Abandono de la gente de mar	14
1.2 Siniestros y sucesos marítimos	19
1.3 Piratería y robo a mano armada	25
CAPÍTULO 2. ACCIONES INTERNACIONALES PARA REGULAR EL TRABAJO MARÍTIMO	33
2.1 Evolución de los instrumentos relativos a la gente de mar	34
2.2 El Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006	52
2.2.2 <i>Disposiciones sobre la seguridad social</i>	57
CAPÍTULO 3. EXPERIENCIAS EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL CONVENIO SOBRE TRABAJO MARÍTIMO 2006	61
3.1 Definición y organizaciones de gente de mar	62
3.2 Condiciones de contratación y empleo	65
3.3 Servicio médico, protección de la salud y prevención de accidentes	67
3.4 Responsabilidades en la repatriación de la gente de mar	68
3.5 Seguridad social y bienestar	70
CONCLUSIONES	74
RECOMENDACIONES PARA GARANTIZAR LAS CONDICIONES DE EMPLEO Y LA SEGURIDAD SOCIAL DE LA GENTE DE MAR	74
BIBLIOGRAFÍA	82

INTRODUCCIÓN

El Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 (CTM 2006)¹ establece en su artículo II que el término “gente de mar” designa a todas las personas que desempeñan cualquier puesto a bordo de un buque, y su trabajo, a grandes rasgos, es de carácter internacional. De acuerdo con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés), el transporte marítimo representa más de cuatro quintas partes del comercio mundial de mercancías.²

Una proporción menor de gente de mar labora en el transporte marítimo de cabotaje o doméstico, es decir, en aguas nacionales, y otra más en la industria costa afuera. Por ejemplo, en México hay 7413 marinos mercantes y 54% de ellos trabaja en aguas nacionales, 18% en plataformas marinas y sólo 1.5% en buques extranjeros. El resto son aprendices u ocupan puestos en tierra.³

De acuerdo con el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO, por sus siglas en inglés) y la Cámara Internacional de Navieros (ICS, por sus siglas en inglés), en 2015 se estimaba que 1.6 millones de personas trabajaba a bordo de buques, 47% eran oficiales y el resto subalternos —ambas ocupaciones ejecutan

¹ OIT, “MLC, 2006 - Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)”, 2006. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C186

² UNCTAD, “Informe sobre el transporte marítimo, 2019”, 2019. Disponible en https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2019_es.pdf

³ Gobierno de México, “Estadísticas de la marina mercante mexicana”, 2020. Disponible en <https://www.fidena.gob.mx/estadisticas.php>

tareas para la operación del buque—. ⁴ Los cinco Estados proveedores del mayor número de gente de mar en el mundo eran entonces China, Filipinas, Indonesia, Rusia y Ucrania; sin embargo, los países de las Américas también aportaron mano de obra al mercado laboral marítimo, como Honduras, con alrededor de 20 000 marinos embarcados en buques extranjeros. ⁵

Cabe mencionar que las cifras que se presentan incluyen sólo a los trabajadores que recibieron educación náutica y tienen conocimientos especializados acerca de la operación y navegación del buque, no se consideran a millones de personas que laboran en los cruceros, en la industria costa afuera ni en los buques de pesca industrial que, de acuerdo con el CTM 2006, también son gente de mar. ⁶ Pese a ello, no es posible incluirlos en este documento debido a la falta de información.

El buque y la gente de mar son elementos clave en el desarrollo de la industria marítima, por ser mano de obra y medio de transporte. Contar con estos insumos posiciona a los países en las cadenas globales de suministro. En cuanto a los buques, de acuerdo con la UNCTAD, hasta enero de 2019 cinco países eran dueños de más de 50% del tonelaje mundial de buques: Grecia,

⁴ BIMCO/ICS, “Manpower Report. The Global Supply and Demand for Seafarers in 2015”, 2015. Disponible en <https://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/safety-security-and-operations/manpower-report-2015-executive-summary.pdf?sfvrsn=16>

⁵ Gobierno de la República de Honduras, “Dirección General de la Marina Mercante”, 2020. Disponible en http://marinamercante.gob.hn/?page_id=2391; OIT, “Solicitud directa (CEACR) - Adopción: 2018, Publicación: 108a. reunión CIT (2019). Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) - Honduras (Ratificación: 2016)”, 2019c. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID:3965260

⁶ De acuerdo con la OIT, sólo en la industria pesquera hay más de 15 millones de personas que trabajan en buques pesqueros. Aunque en 2007 se adoptó el Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero (núm. 188), las disposiciones del CTM 2006 son aplicables a los buques pesqueros previa consulta con organizaciones de armadores y de gente de mar. OIT, “Pesca”, s. f. Disponible en <https://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/shipping-ports-fisheries-inland-waterways/fisheries/lang-es/index.htm>

Japón, China, Singapur y Hong Kong (China). Entre estas potencias marítimas, los países de las Américas representaban alrededor de 7.1% del total mundial, distribuido entre Estados Unidos, con 2.97%, 16% con bandera nacional y 84% en el extranjero; Bermudas, con 2.97%, 1% con bandera nacional y 99% en el extranjero; Brasil, con 0.70%, 36% con bandera nacional y 64% en el extranjero, y Canadá, con 0.46%, 29% con bandera nacional y 71% en el extranjero.⁷

En cuanto a la bandera de los buques o el pabellón en el que están registrados, Panamá era el principal, con 17% del tonelaje mundial de buques, seguido por Islas Marshall, Liberia, Hong Kong y Singapur, que en conjunto concentraban 58% del total mundial. De los países del continente americano, Bahamas tenía un registro equivalente a 4%, Estados Unidos a 1% y Bermudas y Antigua y Barbuda menos de 1%.⁸

Está claro que el trabajo marítimo es global por su naturaleza y los actores que intervienen. Al respecto, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI), los Estados miembro de estos organismos, las uniones de sindicatos nacionales y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF, por sus siglas en inglés) se han esmerado para proporcionar un arsenal jurídico que respalde el trabajo a bordo de buques, tanto en el plano técnico como en el laboral, con el que fincan responsabilidades a los siguientes actores:

- 1) El Estado del pabellón o bandera del buque, es decir, el país en el que se registra, tiene la obligación de velar por una navegación segura y brindar a la gente de mar lo

⁷ UNCTAD, 2019, p. 40.

⁸ *Ibid.*, p. 42.

necesario en términos de repatriación, vida digna a bordo y seguridad social, sin importar su nacionalidad. El Estado debe establecer las obligaciones de los armadores o propietarios de los buques, o en su caso, de las navieras u operadoras, que son los empleadores de la gente de mar.

- 2) El Estado proveedor de gente de mar, por medio de sus embajadas, debe coadyuvar a cubrir las necesidades de los trabajadores cuando se encuentran en el exterior y debe establecer las obligaciones de las agencias de contratación y colocación —las cuales, la mayoría de las veces, son el intermediario entre la gente de mar y el empleador— para que garanticen las condiciones de empleo digno y acceso a la seguridad social a los trabajadores marítimos.
- 3) El Estado ribereño tiene la obligación de velar por que los buques que transiten por sus costas o atraquen en sus puertos tengan lo necesario para navegar y por que ofrezcan condiciones de vida digna a bordo.

Así, en las Américas hay países que son Estados de pabellón, principalmente Panamá, Bahamas, Estados Unidos, Bermudas y Antigua y Barbuda; Estados con propietarios de buques como Estados Unidos, Bermudas, Brasil y Canadá; Estados proveedores de gente de mar, como Honduras, y Estados ribereños, que son casi todos los países del continente, salvo Bolivia y Paraguay. La mayoría ha ratificado el CTM 2006, que unifica, actualiza y amplía las disposiciones de 37 convenios de la OIT sobre los derechos de la gente de mar, como las condiciones de empleo y la seguridad social, así como las obligaciones de los Estados de pabellón y los armadores o propietarios.

La cualidad de actor múltiple e internacional del trabajo marítimo implica una complejidad no sólo en la creación de regulaciones y normatividades o la definición de políticas públicas específicas, sino también en su cumplimiento. El objetivo del presente documento es brindar una serie de recomendaciones basadas en la experiencia regional que permita garantizar condiciones de empleo dignas y acceso a la seguridad social a la gente de mar en las Américas. Este trabajo se divide en tres capítulos: en el primero se presenta un panorama sobre los riesgos que enfrenta la gente de mar a bordo de buques, en el segundo se describe la evolución de los instrumentos de la OIT relativos a la gente de mar, y por último se analizan las experiencias de los países americanos en la implementación del CTM 2006.

CAPÍTULO 1. LOS RIESGOS LABORALES EN EL TRABAJO MARÍTIMO

En este capítulo se presenta un panorama conciso sobre los principales riesgos de trabajar a bordo de buques mediante la descripción de casos de abandono de gente de mar, siniestros y sucesos marítimos, y la piratería y el robo a mano armada.

1.1 Abandono de la gente de mar

El *abandono*, de acuerdo con la ITF, ocurre cuando el propietario o empleador del buque deja a la gente de mar sin el mantenimiento y apoyo necesarios, o corta de manera unilateral los lazos con la tripulación, lo que incluye el impago del salario por lo menos durante dos meses, y no cubre el costo de la repatriación.⁹

El abandono de la gente de mar involucra a diversos actores responsables de proveer lo necesario para una vida digna a bordo del buque y garantizar el derecho a la repatriación al término del contrato, lo cual sucede de manera excepcional. Ejemplo de ello es el caso documentado por la ITF, de 12 tripulantes que vivieron a bordo de un buque sin combustible, salario ni alimento durante 13 meses frente al Puerto de Sfax, Túnez, en 2018.¹⁰

⁹ ITF, “Gente de mar abandonada”, 2020a. Disponible en <https://www.itfseafarers.org/es/issues/gente-de-mar-abandonada>

¹⁰ ITF, *Boletín de los Marineros*, núm. 34/2020: *Los abusos de Blumenthal en primer plano*, Londres, 2020c, p. 5. Disponible en <https://www.itfglobal.org/es/reports-publications/boletín-de-los-marinos-2020>

De acuerdo con la OIT, de 2001 a 2020 se registró un total de 435 buques y 5839 personas declaradas en abandono,¹¹ provenientes de 69 países de varias regiones del mundo. Se han resuelto sólo 197 casos, en los que se ha repatriado a la tripulación y se han pagado las remuneraciones y derechos contractuales pendientes; 50 permanecen inactivos, es decir, cerrados pero sin resolver; 83 casos controvertidos están en disputa y 105 siguen en proceso de resolución.¹² La mayoría de las veces esto implica que los tripulantes siguen a bordo del buque, viven en condiciones deplorables, sin salarios para sus familiares y sin la expectativa de ser repatriados, como ocurrió con una tripulación abandonada durante dos años en el astillero de Cosco, en Guangzhou, China, en 2015.¹³

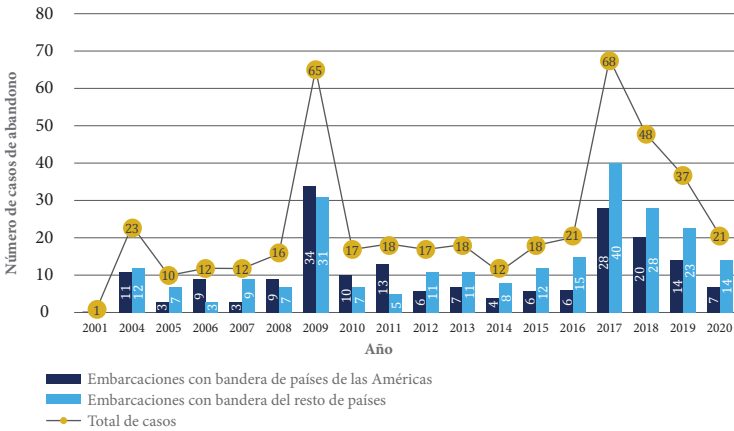
El riesgo de abandono ha aumentado en los últimos años. Las Gráficas 1 y 2 muestran la evolución del abandono por buque y por gente de mar. Destacan 2009 y 2017 por el incremento abrupto, con 65 y 64 buques, y 766 y 744 tripulantes, respectivamente. También se observan los casos de embarcaciones matriculadas o abanderadas en algún país de las Américas, que suman 192, con 2500 tripulantes, equivalentes a 44.1% y 42.8% del total, respectivamente.

¹¹ En un caso no se indica el año de abandono.

¹² Por medio del trabajo conjunto de la OMI y la OIT, se ha desarrollado una base de datos para monitorear la resolución de los casos, que incluye información sobre el número y nombre de registro de la embarcación, el tipo y la bandera que enarbola, así como las circunstancias en las que sucedió el abandono. Esta base contiene el seguimiento de la ITR, los reportes de los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puerto y los Estados de la gente de mar. OIT, “Base de datos sobre el abandono de gente de mar”, 2020a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p_lang=es; “Procedimiento detallado”, 2020d. Disponible en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/genericdocument/wcms_614373.pdf

¹³ ITR, *Boletín de los Marineros*, núm. 32/2018: *El abandono: una lacra para la industria*, Londres, 2018, p. 10. Disponible en <https://www.itfglobal.org/es/reports-publications/boletin-de-los-marinos-2018>

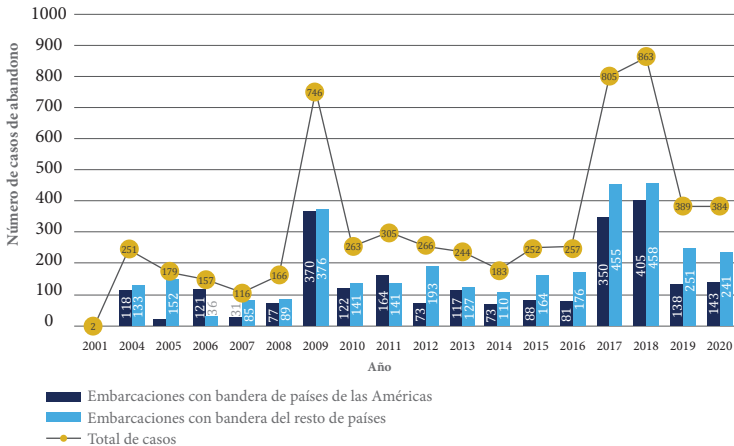
Gráfica 1. Buques en abandono, de 2001 a 2020



Fuente: Elaboración propia con información de OIT, “Base de datos sobre el abandono de gente de mar”, 2020, actualizada el 14 de agosto de 2020a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p_lang=es

Nota: Incluye 12 casos de embarcaciones pesqueras.

Gráfica 2. Gente de mar en abandono, de 2001 a 2020

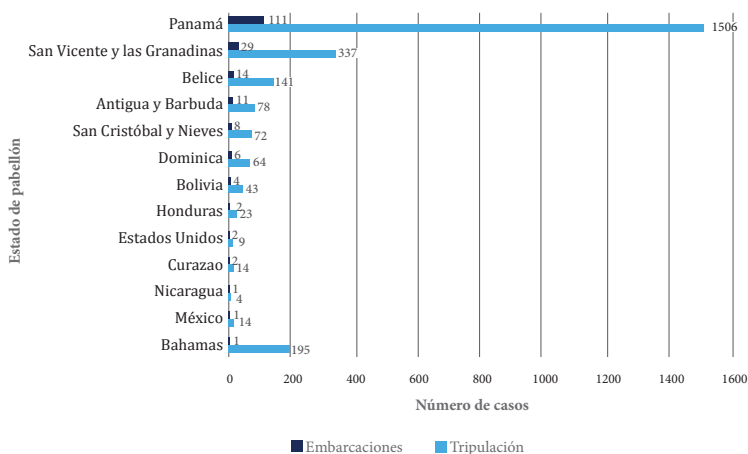


Fuente: Elaboración propia con información de OIT, 2020a.

Nota: Incluye 12 casos de embarcaciones pesqueras.

En ambas gráficas se observa que los buques con bandera de las Américas concentran un gran número de casos de abandono. Esto se debe a que durante el periodo de análisis Panamá fue la bandera con más casos en el mundo, es decir, con 111; seguido de Liberia, con 31; San Vicente y las Granadinas, con 29; Togo, con 16; Malta, con 14; Comoras, con 14; Belice, con 14; Antigua y Barbuda, con 11; Emiratos Árabes Unidos, con 10, y Sierra Leona, con nueve. De estas 10 banderas, que representan 59.5% de los buques y 56% de los tripulantes en abandono, cuatro pertenecen al continente americano. En la Gráfica 3 se observan todos los casos de los Estados del pabellón de las Américas, entre los que destacan Panamá, San Vicente y las Granadinas y Belice, que juntos concentran alrededor de 80% de los buques y la gente de mar en condición de abandono en el continente.

Gráfica 3. Casos de abandono en las Américas, de 2001 a 2020



Fuente: Elaboración propia con información de OIT, 2020a.

Nota: Incluye el caso de una embarcación pesquera con bandera de Belice.

En las Américas, 60% de los casos ha ocurrido en buques abanderados en Panamá, desde el 2004 ha habido 111 buques con 1506 tripulantes en abandono, de los cuales se han resuelto 54 casos, 16 están en disputa, 11 están inactivos y los 30 restantes siguen en proceso de resolución porque no se dispone de información sobre su estatus. La segunda bandera americana con mayor número de casos en el continente es San Vicente y la Granadinas, con 15% del total de casos. De 2004 a 2019 fueron abandonados 29 buques con 337 tripulantes de diversas regiones del mundo. Del total, tres casos siguen sin resolución, seis están en disputa, otros seis están inactivos y 14 se han resuelto.

Belice es la bandera en la tercera posición, con 14 buques y 141 tripulantes en condición de abandono entre 2001 y 2019, equivalentes a 7% del total de casos en el continente. En la actualidad, cuatro casos no tienen resolución, dos están en disputa, dos están inactivos y seis se resolvieron. La bandera de Antigua y Barbuda acumuló 11 buques y 78 tripulantes en condición de abandono entre 2004 y 2019. En general, han sido pocos casos, sin embargo, cuatro siguen en disputa, tres están inactivos y sólo cuatro se han resuelto.

Por su parte, el Estado del pabellón de San Cristóbal y Nieves tuvo ocho buques con 72 tripulantes en situación de abandono, entre 2006 y 2019. Dos de ellos no tienen resolución, uno sigue en disputa y cinco se resolvieron. Dominica es el sexto país con más casos, con un total de seis, que involucran a 64 tripulantes de diversas regiones del mundo. Dos casos no tienen resolución, dos están inactivos y dos se han resuelto.

El resto de banderas que se presentan en la Gráfica 3 suma 13 casos de abandono con 302 tripulantes. Bolivia tiene dos casos inactivos y dos resueltos; Honduras, México y Estados Unidos suman cinco casos resueltos. El caso de Nicaragua está inactivo y el

de Bahamas, uno de los más recientes, está en resolución. Curazao tiene un caso resuelto y otro sin resolución.

1.2 Siniestros y sucesos marítimos

De acuerdo con el *Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos* de la OMI, el término *siniestros* se refiere a un acaecimiento o serie de acaecimientos que se relaciona directamente con la explosión de un buque y da lugar a la muerte o lesiones graves de la gente de mar, la pérdida de una persona o del buque, daños materiales en la nave, su varada o avería y daños materiales en la infraestructura marítima o el medio ambiente. El término *suceso* se refiere a un acaecimiento o serie de acaecimientos que se asocia a la operación de un buque y pone en peligro a la nave, y si no se corrige, pone en peligro a la tripulación, a terceras personas o al medio ambiente.¹⁴

Los siniestros y sucesos marítimos son otros de los riesgos laborales a los que se expone la gente de mar, los cuales la mayoría de las veces tienen efectos colaterales en terceras personas, la infraestructura portuaria o el ambiente marino. Esto es lo que le ocurrió a la embarcación *Al Salam Boccaccio 98*, de bandera panameña, que sufrió una explosión y se hundió a 57 millas del Puerto de Safaga, Egipto. Se perdió el buque y fallecieron 74 tripulantes y 1005 pasajeros.¹⁵

¹⁴ Secretaría de Gobernación, “Código de Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas para la Investigación de los Aspectos de Seguridad de Siniestros y Sucesos Marítimos”, *Diario Oficial de la Federación*, México, 2013. Disponible en http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5322849&fecha=21/11/2013

¹⁵ La OMI da seguimiento a los casos de siniestros y accidentes marítimos en todo el mundo a través del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima (GISIS, por sus siglas en inglés), que contiene una base de datos que se nutre con la información de hecho y los infor-

De acuerdo con la OMI, se han registrado más de 10 000 siniestros y sucesos marítimos que involucran alrededor de 176 países de diversas regiones. De éstos, 3902 pertenecen a buques abanderados en 29 países de las Américas en el periodo de 1973 a 2020.¹⁶ Entre ellos, 1280 se consideraron siniestros *muy graves*, porque implicaron pérdida total del buque, de vidas humanas o contaminación grave. Asimismo, 1587 fueron declarados *graves* porque comenzaron por un incendio, explosión, colisión, varada, daño por mal tiempo, daño por hielo, agrietamiento o defecto del casco, y terminaron en inmovilización de motores, una avería que requirió remolcador, daños en el alojamiento —estructurales— o contaminación marina.¹⁷ Entre los casos *menos graves* se incluyeron 289 incidentes marítimos menos peligrosos y cuasi incidentes, en los que la embarcación se encontraba en una condición que representaba un peligro para las personas a bordo y el medio marino. No se tiene información de 758 casos.

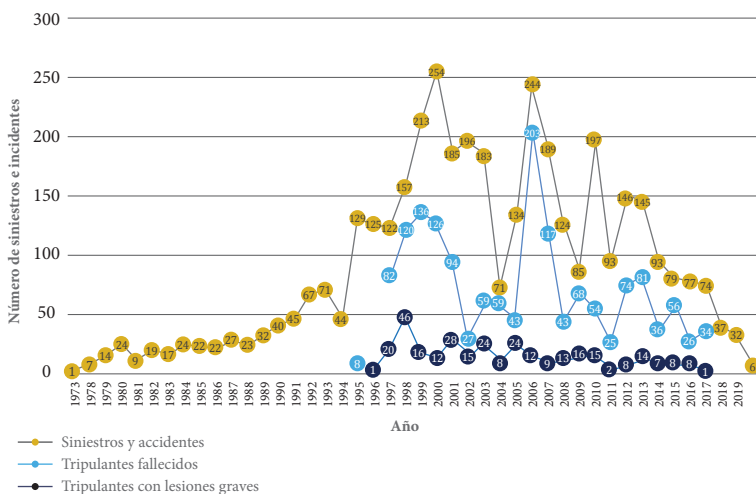
El número de casos ha disminuido en los últimos años, como puede observarse en la Gráfica 4, que muestra la evolución de los siniestros y sucesos marítimos en las Américas. Destacan los años 1999, con 213; 2000, con 254, y 2006, con 244. A partir de 2014, los casos empiezan a disminuir hasta llegar a 32 eventos en 2019 y seis en lo que va de este año. Se presenta también el número de tripulantes fallecidos y con lesiones graves, con 203 muertes en 2006 y 46 lesionados en 1998. Entre 1995 y 2017, hubo 1571 tripulantes que perdieron la vida, mientras 307 tuvieron lesiones graves por siniestros y sucesos marítimos.

mes de las investigaciones. Debido a estas características, no se garantiza la exactitud de los casos disponibles. OMI, “Sistema Mundial Integrado de Información Marítima”, consultado el 18 de agosto de 2020b. Disponible en <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

¹⁶ Hay cuatro casos de buques abanderados en América en 1900 que se incluyen en el conteo general, pero no en las gráficas.

¹⁷ Véanse los reportes de “Siniestros y sucesos marítimos” en OMI, 2020b.

Gráfica 4. Siniestros y sucesos marítimos: fallecimientos y lesiones de los tripulantes en buques con pabellón en las Américas



Fuente: Elaboración propia con información del GISIS, consultado el 18 de agosto de 2020.¹⁸ Véase OMI, “Sistema Mundial Integrado de Información Marítima”, 2020b. Disponible en <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

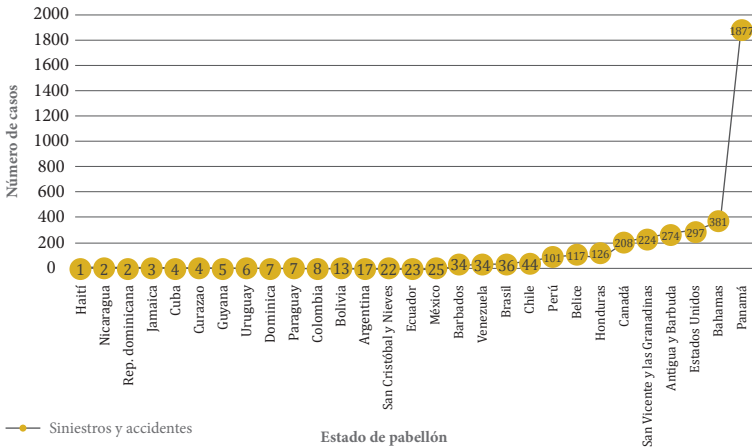
Notas: 1. Incluye accidentes de diversos tipos de buques —buques tanque, graneleros, portacontenedores, cruceros, pesqueros, entre otros— y de la industria costa afuera.

2. Excluye los duplicados para evitar contar dos veces el mismo accidente, es decir, en los casos que involucran a dos buques de distintas banderas y tienen el mismo número de referencia, se elige la primera bandera mencionada en la base de datos y se cuenta como un solo caso.

Por otro lado, al analizar los casos americanos de acuerdo con el Estado del pabellón, en la Gráfica 5 se observa que 10 países concentran la mayoría de los siniestros y sucesos marítimos, esto es 93.5% del total de buques abanderados en América. Sólo Panamá representa 48%. Cabe mencionar que los Estados de abanderamiento o pabellón son la primera instancia para cerciorarse de que los buques matriculados en su territorio cumplan con los requisitos de seguridad para salvaguardar la vida humana en el mar.

¹⁸ La base de datos del GISIS de la OMI se actualiza continuamente. En este documento se presentan los datos hasta el 18 de agosto de 2020.

Gráfica 5. Siniestros y sucesos marítimos en buques con paellón en las Américas, de 1973 a 2019

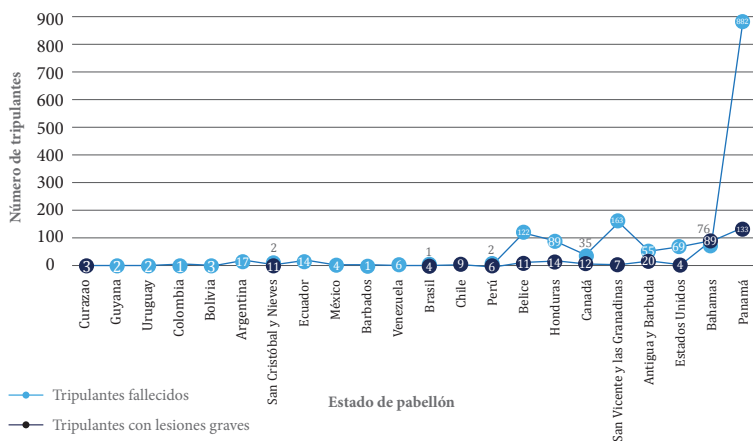


Fuente: Elaboración propia con información del GISIS, consultado el 18 de agosto de 2020. Véase OMI, 2020b.

Notas: 1. Incluye accidentes de diversos tipos de buques —buques tanque, graneleros, portacontenedores, cruceros, pesqueros, entre otros— y de la industria costa afuera.
2. Excluye los duplicados para evitar contar dos veces el mismo accidente, es decir, en los casos que involucran a dos buques de distintas banderas y tienen el mismo número de referencia, se elige la primera bandera mencionada en la base de datos y se cuenta como un solo caso.

Asimismo, en la Gráfica 6 se observan los mismos países que en la Gráfica 5, que concentran prácticamente todos los casos, 96% de fallecimientos y 98% de lesiones graves. Por otro lado, sólo 23 de 29 países tuvieron este tipo de eventos. Respecto a los tripulantes que perdieron la vida, destacan Panamá, con 882, equivalentes a 56% del total; San Vicente y las Granadinas, con 163, equivalentes a 10%; y Belice, con 122, equivalentes a 8%. En cuanto a tripulantes con lesiones graves, Panamá tuvo 133 casos, equivalentes a 43% del total; Bahamas 89, equivalentes a 29%, y Antigua y Barbuda 20, equivalentes a 7%.

Gráfica 6. Tripulantes fallecidos y con lesiones graves en buques con pabellón en las Américas, de 1995 a 2017

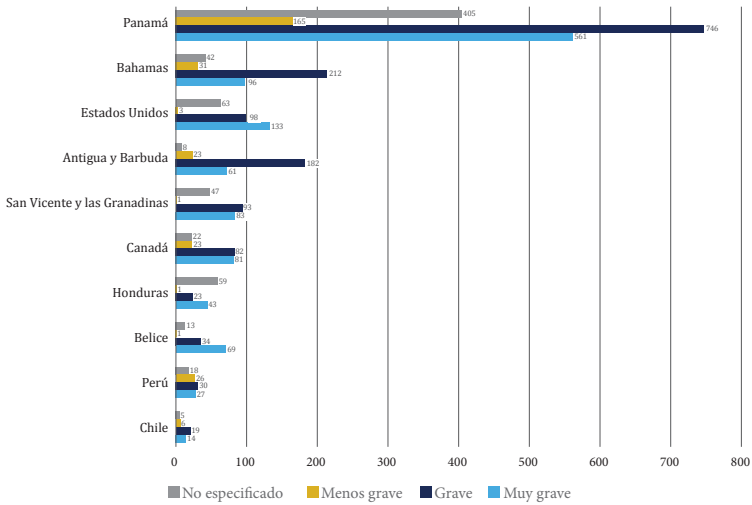


Fuente: Elaboración propia con información del GISIS, consultado el 18 de agosto de 2020. Véase OMI, 2020b.

Notas: 1. Incluye accidentes de diversos tipos de buques —buques tanque, graneleros, portacontenedores, cruceros, pesqueros, entre otros— y de la industria costa afuera.
2. Excluye lo duplicados para evitar contar dos veces el mismo accidente, es decir, en los casos que involucran a dos buques de distintas banderas y tienen el mismo número de referencia, se elige la primera bandera mencionada en la base de datos y se cuenta como un solo caso.

Sobre los Estados del pabellón con mayor número de siniestros y sucesos marítimos, en la Gráfica 7 se presentan los casos por gravedad: muy graves, graves, menos graves y sin especificar. Panamá es el país con más casos. De 1978 a 2020 ha registrado un total de 1877, de los cuales 70% fue grave y muy grave, es decir, pérdida total del barco o de vidas humanas, o la embarcación sufrió averías o daños y requirió ser remolcada. Sigue Bahamas, con un total de 381 casos entre 1989 y 2019, de los cuales 81% fue grave y muy grave, y el resto se clasificó como menos grave y no especificado.

Gráfica 7. Siniestros y sucesos marítimos por gravedad, de las 10 banderas americanas con mayor número de casos



Fuente: Elaboración propia con información del GISIS, consultado el 18 de agosto de 2020. Véase OMI, 2020b.

Notas: 1. Incluye accidentes de diversos tipos de buques —buques tanque, graneleros, portacontenedores, cruceros, pesqueros, entre otros— y de la industria costa afuera.

2. Excluye los duplicados para evitar contar dos veces el mismo accidente, es decir, en los casos que involucran a dos buques de distintas banderas y tienen el mismo número de referencia, se elige la primera bandera mencionada en la base de datos y se cuenta como un solo caso.

Estados Unidos ocupa la tercera posición, con 297 casos de 1973 a 2019, de los cuales 78% fue grave y muy grave. Sigue Antigua y Barbuda, con 274 casos entre 1992 y 2018, de los cuales 89% fue grave y muy grave. Entre 1986 y 2019, San Vicente y las Granadinas registró 224 casos, 79 % de ellos fue grave y muy grave, y el resto, de menor gravedad y sin especificar.

Durante el periodo de 1985 a 2019, Canadá tuvo 208 casos, 78% de ellos grave y muy grave. Entre 1981 y 2016, la bandera hondureña registró 126 casos, de los cuales 52% fue grave y muy

grave. Belice contabilizó 117 casos entre 1992 y 2020, con 88% de ellos grave y muy grave. De los países andinos, Perú presentó 101 casos entre 1983 y 2014, de los cuales 56% fue grave y muy grave, y entre 1980 y 2019, Chile tuvo 44 casos, de los cuales 75% fue grave y muy grave, y el resto se clasificó como menos grave y sin especificar.

La mayoría de los siniestros y sucesos marítimos que se revisaron son de categoría grave y muy grave, lo que implica la pérdida de vidas humanas y del buque, y daño a la infraestructura portuaria o el ambiente marino. El problema se agudiza si consideramos a las familias y los dependientes económicos de los trabajadores marítimos. En suma, a la gente de mar se le abandona a su suerte, cumple con jornadas laborales con alto riesgo, que la mayoría de las veces terminan en pérdidas graves.

1.3 Piratería y robo a mano armada

De acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar), piratería es todo acto ilegal de violencia, detención, depredación o amenaza de depredación contra un buque o contra personas o bienes a bordo en alta mar. La Resolución A.1025 (26) de la OMI establece que el robo a mano armada es todo acto ilícito de violencia, detención o depredación cometido contra un buque, personas o bienes a bordo en aguas interiores, archipelágicas y mar territorial.¹⁹

¹⁹ OMI, "Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques", 2020a. Disponible en <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Paginas/Default.aspx>

La piratería y el robo a mano armada son otros de los riesgos que enfrenta la gente de mar en su jornada laboral. El Estado del pabellón, el propietario o empleador y las agencias de contratación y colocación pueden disminuir estas contingencias por medio del aseguramiento de la gente de mar, y los Estados ribereños pueden contribuir al salvaguardar sus costas.

La piratería y el robo a mano armada son más comunes de lo que parece. En lo que va del presente año, en plena pandemia de Covid-19, se han registrado 127 casos en diversas regiones del mundo. En total, desde 1994 ha habido 7695 ataques e intentos de ataques, de los cuales 32% ocurrió en aguas internacionales, 36% en el área del puerto y el resto en aguas territoriales.²⁰

Los primeros percances se registraron en la región de África Oriental con 3 casos y, a partir de 1995, el número total de casos en el mundo aumentó hasta 114. La región del mar de la China Meridional concentra 32.3%, seguida por África Occidental, con 15.8%; África Oriental, con 15.5%, principalmente en las costas de Somalia; el océano Índico, con 14%; el estrecho de Malaca, con 11%, y América del Sur, región que comprende el océano Atlántico, el Pacífico y parte de Centroamérica, concentra 7%, es decir, 544 ataques e intentos de ataques de piratería y robo a mano armada.

Hay regiones con menor incidencia²¹, entre ellas, de los siete casos registrados en la región del océano Pacífico Norte, uno tuvo lugar en las costas de Colombia en 2015 y otro en las de Ecuador en 2018. Los otros cinco sucedieron en las riberas de Indonesia, Filipinas y Papúa Nueva Guinea. De los 24 casos de la región del

²⁰ En nueve casos no se especifica el área de ataque.

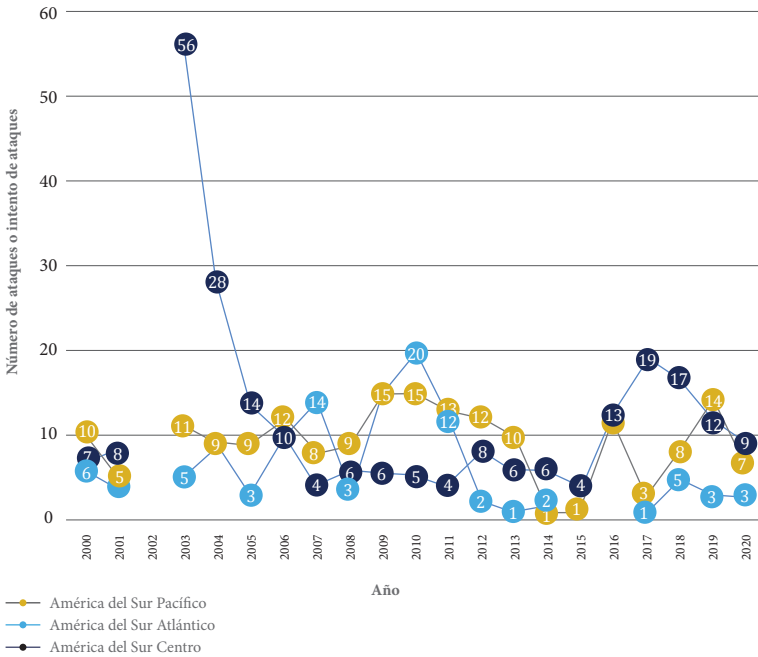
²¹ Mar del Norte (cuatro casos), océano Pacífico Norte (siete casos), océano Índico (cuatro casos), Extremo Oriente (ocho casos), mar Amarillo (18 casos), golfo Pérsico (21 casos), océano Atlántico Norte (24 casos), mar Mediterráneo (62 casos) y mar Árabe (197 casos). Estas regiones concentran 4.4% del total de los casos.

océano Atlántico Norte, 10 ocurrieron en costas y puertos del continente —tres en Estados Unidos, en 1997, en el recinto portuario de Miami, Florida, considerados los primeros casos registrados en la base de datos de la OMI para las Américas—. En 1998 hubo otro ataque en el río de Miami y uno más en 2000, en la embarcación *Alikrator*, de bandera de Bahamas, en el puerto de Newark. Se registraron cuatro casos en 2012, 2015 y 2016, en las costas de Haití; tres en Venezuela, en 2011, 2016 y 2018, y el resto en costas africanas.

Ahora bien, en la Gráfica 8 se observa la evolución de la piratería y el robo a mano armada en la región de América del Sur, categorizada en Atlántico, Pacífico y Centro, desde 2000 hasta la fecha. La región del Centro suma 242 casos, con un máximo de 56 en 2003, que disminuyó a 28 en 2004 y continuó en descenso hasta 2017, cuando aumentó a 19 casos. Por otro lado, en la región del Atlántico se contaron 118 casos durante el periodo, con un máximo de 14 en 2007 y 20 en 2010. El Pacífico registró 184 casos, con un máximo de 15 entre 2009 y 2010.

En las tres regiones, en lo que va de 2020, se han contabilizado 19 casos. En el Atlántico ha habido tres ataques en la zona de anclaje del puerto de Macapá, Brasil. El Centro ha sufrido nueve percances: tres en Puerto Príncipe y uno en el puerto de Lafiteau, Haití; uno en la zona de anclaje de Cartagena, Colombia; tres en el área de costa afuera de Dos Bocas y uno en Ciudad del Carmen, México. En la región del Pacífico hubo siete casos: cuatro en la zona de anclaje del puerto del Callao, Perú; uno en el río Guayaquil, uno en la isla de Puna y uno al sur de Posorja, Ecuador.

Gráfica 8. Casos de piratería y robo a mano armada en las Américas, de 2000 a 2020

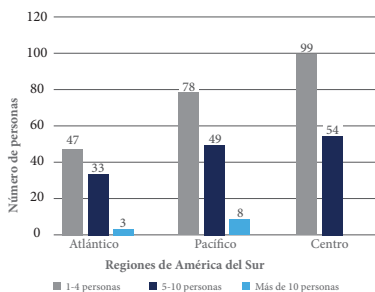


Fuente: Elaboración propia con información del GISIS, consultado el 18 de agosto de 2020. Véase OMI, 2020b.

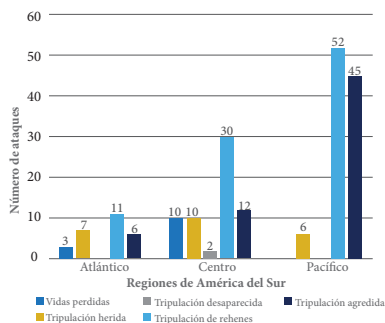
Del total de casos en la región de América del Sur, 67% sucedió en el área del puerto, 6% en aguas internacionales y 27% en aguas territoriales. Esto indica que la mayoría ocurre en la jurisdicción de los Estados ribereños. Como puede observarse en la Gráfica 9, gran parte de los ataques fue perpetrada por una persona o en grupos de dos a cuatro personas, con armas de fuego, o cuchillos en el caso de la región Centro, y la tripulación fue violentada, agredida y capturada como rehén.

Gráfica 9. Ataques y sus consecuencias para la gente de mar en las Américas

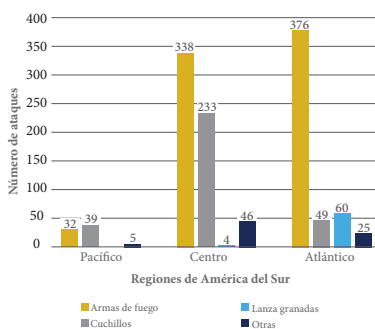
a) Número de personas involucradas en el ataque



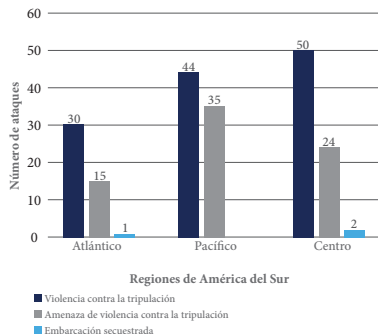
c) Consecuencias para la tripulación



b) Armas utilizadas por los atacantes



d) Otras consecuencias para la tripulación



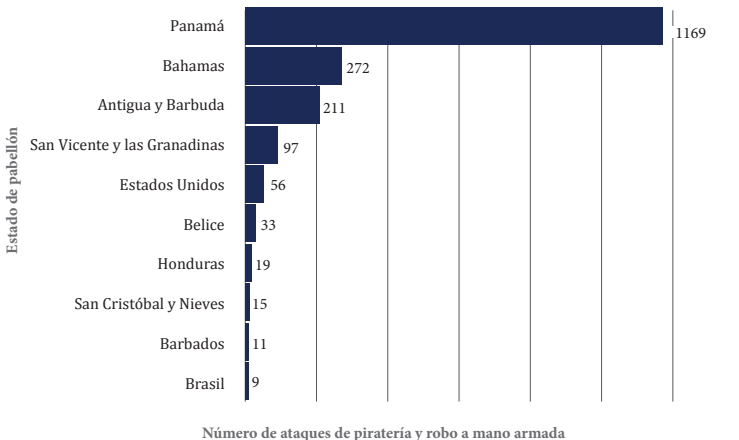
Fuente: Elaboración propia con información del GISIS, consultado el 18 de agosto de 2020. Véase OMI, 2020b.

Nota: La información que aquí se presenta no coincide con los totales porque se excluyeron los casos que fueron intentos de ataques y los casos con información no declarada o no especificada.

Al analizar los casos de piratería y robo a mano armada según la bandera que enarbolan los buques, hay un registro de 1935 casos con banderas de 27 países de las Américas, equivalentes a casi 30% del total. De éstos, 574 sufrieron ataques o intentos de ataques en aguas internacionales, 764 en el área de puerto y 597

en aguas territoriales. En la Gráfica 10 se muestran las 10 banderas con más casos. Destaca Panamá, con 60% del total de perpetraciones contra buques matriculados en su territorio; siguen Bahamas, con 14%; Antigua y Barbuda, con 11%; San Vicente y las Granadinas, con 5%, y Estados Unidos, con 2%. La incidencia en el resto de los países es muy pequeña.

Gráfica 10. Casos de piratería y robo a mano armada en buques con bandera americana



Fuente: Elaboración propia con información del GISIS, consultado el 18 de agosto de 2020. Véase OMI, 2020b.

Las banderas que no se incluyen en la Gráfica 10 y que han registrado casos de piratería y robo a mano armada son: con un ataque, Colombia, Granada, Haití, Jamaica, México, Paraguay, República Dominicana, Trinidad y Tobago, y Venezuela; con dos, Dominica; con tres, Bolivia y Ecuador; con cuatro, Canadá y Cuba; con seis, Chile, Curazao y Guyana.

En este capítulo se explicó en qué consiste el trabajo marítimo, quiénes son los principales actores que intervienen en la relación entre la gente de mar y el empleador, así como los principales riesgos de la jornada laboral a bordo de buques. A grandes rasgos, se identificaron tres grandes problemas: el primero tiene que ver con las condiciones de empleo y la repatriación al término del contrato, el segundo se relaciona con los riesgos de accidentes y muertes inherentes a la navegación y el tercero con el riesgo de ser atacado o secuestrado por piratas. En el siguiente capítulo se revisan los instrumentos internacionales para mitigar estos riesgos.

CAPÍTULO 2. ACCIONES INTERNACIONALES PARA REGULAR EL TRABAJO MARÍTIMO

En el capítulo anterior se presentaron los actores que intervienen en el trabajo marítimo, es decir, los responsables frente a los riesgos de la jornada laboral de la gente de mar. El abandono, los siniestros, la piratería y todos los problemas que puedan existir en el trabajo a bordo de buques han sido una preocupación para el sector marítimo internacional. Durante casi un siglo, desde la fundación de la OIT por sus Estados miembro, las organizaciones de armadores y gente de mar han adoptado alrededor de 41 instrumentos internacionales, con los cuales se ha buscado normar los aspectos técnicos y laborales de la industria marítima.

En este capítulo se revisarán los convenios que regulan el trabajo a bordo de buques a partir de dos aristas: por un lado, las condiciones de empleo, la contratación y colocación de la gente de mar y las inspecciones a las prestaciones laborales con las que se puede mitigar el riesgo de abandono, y por el otro, las normativas de acceso a la seguridad social con las que se garantizan las prestaciones para y sus dependientes en caso de accidente laboral y fallecimiento, comunes en los siniestros y los ataques de piratería.²² No obstante que la mayoría de los convenios que se mencionan a continuación han sido superados y están o es-

²² También existe una serie de convenios para regular los requisitos para trabajar a bordo de buques, las instalaciones de alojamiento y el servicio de fonda y alimentación, que no se incluyen en esta revisión.

tarán abiertos a denuncia —los Estados parte pueden salirse del convenio—, se describen debido al poco alcance de sus ratificaciones y porque el CTM 2006 revisó, actualizó y unificó las disposiciones en un solo instrumento, que tuvo mayor eco entre los países de las Américas.

2.1 Evolución de los instrumentos relativos a la gente de mar

1) Instrumentos sobre las condiciones de empleo, la contratación y colocación, y la inspección laboral

Sobre los *salarios, horas de trabajo y dotación*, se adoptó en 1936 el Convenio número 57 (C057),²³ que establece la cantidad de horas de trabajo a bordo y la dotación en función del tipo de buque. También señala la responsabilidad de los Estados parte de velar por que las embarcaciones matriculadas en su territorio cumplan con estas disposiciones. Sólo tuvo tres ratificaciones, una de ellas de Estados Unidos.

Diez años más tarde se adoptó el Convenio número 76 (C076),²⁴ sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, pero no tuvo ninguna ratificación. El documento establecía el monto del salario básico para un marinero preferente y su equivalencia en libras o dólares. Los cambios en el valor a la par de la libra o el dólar debían comunicarse al Fondo Monetario

²³ OIT, “C057 - Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 57)”, 1936b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C057

²⁴ OIT, “C076 - Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación (núm. 76)”, 1946a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C076

Internacional (FMI). Se establecía también un sistema de inspecciones y sanciones para garantizar remuneraciones justas.

En 1949 se adoptó el Convenio número 93 (C093),²⁵ que tuvo cinco ratificaciones, entre ellas, de Brasil, Cuba y Uruguay. En 1958 se adoptó el Convenio número 109 (C109),²⁶ con 15 ratificaciones, que incluyen las de Brasil, Guatemala y México. Ambos textos no presentaban grandes modificaciones respecto al anterior. Hasta 1996, con la adopción del Convenio número 180 (C180),²⁷ se agregaron cambios a las prescripciones. Éste fue ratificado por 21 países, entre ellos San Vicente y las Granadinas. Los puntos más importantes fueron: 1) el Convenio es aplicable a toda la gente de mar; 2) si la autoridad competente, las organizaciones de armadores y de pescadores lo consideran, el Convenio es aplicable a los buques de pesca marítima comercial; 3) se pone énfasis en las horas de descanso de la gente de mar y en la responsabilidad del armador y el capitán para adoptar las medidas necesarias y garantizar las disposiciones del Convenio. En la actualidad, todos han sido superados por convenios técnicos, y el C180 puede ser denunciado en agosto de 2022 y agosto de 2023.

Respecto a las *vacaciones pagadas de la gente de mar*, se han elaborado cuatro instrumentos. En 1936 se adoptó el Convenio número 54 (C054),²⁸ ratificado por seis países, entre ellos Estados

²⁵ OIT, “C093 - Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (núm. 93)”, 1949b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORML-EXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C093

²⁶ OIT, “C109 - Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (núm. 109)”, 1958b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NOR-MLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C109

²⁷ OIT, “C180 - Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180)”, 1996a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NOR-MLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C180

²⁸ OIT, “C054 - Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936 (núm. 54)”, 1936e. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C054

Unidos, México y Uruguay. El convenio es aplicable a los capitanes, oficiales y miembros de la tripulación, incluidos los operadores radiotelegrafistas al servicio de una compañía de radiotelegrafía. Establece que después de un año de servicio continuo en la misma empresa todas las personas que trabajen a bordo tendrán derecho a vacaciones anuales pagadas, de al menos 12 días laborales para los capitanes, oficiales y operadores radiotelegrafistas, y de al menos 9 días laborales para los demás miembros de la tripulación, incluidos los operadores radiotelegrafistas. Asimismo, faculta a los Estados parte para obligar a los empleadores a llevar un libro en el que se registren las vacaciones.

Una década más tarde, se adoptó el Convenio número 72 (C072),²⁹ ratificado por cinco países, entre ellos Cuba. A diferencia del convenio anterior, amplía las vacaciones a 18 días para los capitanes, oficiales y operadores de radiotelegrafía, y a 12 días para los demás miembros de la tripulación. También se agrega que al término de seis meses de servicio, un capitán, oficial u operador de radiotelegrafía tendrá derecho a un día y medio laborable de vacaciones por cada mes laborado, y cualquier otro miembro de la tripulación a un día. Asimismo, si un capitán, oficial u operador de radiotelegrafía es despedido sin falta de su parte antes de haber completado seis meses de servicio ininterrumpido tendrá derecho, por cada mes laborado, a un día y medio laborable de vacaciones, y a un día si se trata de cualquier otro miembro de la tripulación.

En 1949, tras haber aceptado propuestas relativas a la revisión parcial del C072, se adoptó el Convenio número 91 (C091)

B:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C054

²⁹ OIT, "C072 - Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946 (número 72)", 1946e. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C072

revisado,³⁰ ratificado por 25 países, entre ellos Cuba. No tuvo cambios sustanciales respecto al anterior y podrá ser denunciado entre septiembre de 2027 y septiembre de 2028.

En 1976 se adoptó el Convenio número 146 (C146) —actualmente abierto a denuncia—,³¹ ratificado por 17 países, entre ellos Brasil y Nicaragua. Este Convenio agrega que los trabajadores tendrán derecho a vacaciones anuales pagadas, con una duración mínima determinada por los Estados parte, las cuales en ningún caso pueden ser inferiores a 30 días civiles por año de servicio. La gente de mar cuyo periodo de servicio sea menor, tendrá derecho a vacaciones anuales pagadas proporcionales a la duración de sus servicios. También establece que no serán contados como parte de las vacaciones anuales pagadas los días feriados oficiales, los periodos de incapacidad de trabajo por motivo de enfermedad, accidente o maternidad, las licencias temporales en tierra concedidas durante el contrato de enrolamiento y los permisos compensatorios de cualquier clase. Estos cuatro convenios han sido superados por convenios técnicos.

Sobre la *contratación y la colocación* de la gente de mar se han emitido tres documentos. El Convenio número 9 (C009),³² adoptado en 1920, tuvo 41 ratificaciones, entre ellas, las de Argentina, Chile, Colombia, Cuba, México, Nicaragua, Panamá, Perú y Uruguay. El Convenio número 22 (C022),³³ de 1926, tuvo

³⁰ OIT, “C091 - Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91)”, 1949d. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C091

³¹ OIT, “C146 - Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146)”, 1976b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C146

³² OIT, “C009 - Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9)”, 1920a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C009

³³ OIT, “C022 - Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm.

60 ratificaciones, 16 de ellas en América —Argentina, Bahamas, Barbados, Belice, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Cuba, Dominicana, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela—. El Convenio número 179 (C179),³⁴ de 1996, tuvo 10 ratificaciones, ninguna del continente.

El C009 define a la gente de mar como todas las personas empleadas —tripulantes— a bordo de buques dedicados a la navegación marítima y excluye a los oficiales. También establece que los Estados parte se comprometen a abolir la práctica de encontrar empleo a la gente de mar como empresa comercial, aunque se plantea la excepción de que cualquier persona, empresa u organismo pueda desempeñar la labor de encontrar empleo como empresa comercial de forma temporal, con licencia y supervisión del gobierno. Asimismo, asienta la obligación de velar por la organización y el sostenimiento de agencias gratuitas de colocación para la gente de mar.

El C022 excluye del término gente de mar a los capitanes, prácticos, aprendices y alumnos de los buques escuela. Especifica todo lo relativo a la firma, duración y terminación del contrato de enrolamiento celebrado entre la gente de mar y el armador. En el C179, la definición de gente de mar es más incluyente, pues se aplica a todas las personas empleadas a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima y establece que los Estados parte pueden contar con un servicio de contratación y colocación público y gratuito, o con uno privado, con las licencias o permisos necesarios para su regulación.

22)”, 1926b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C022

³⁴ OIT, “C179 - Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179)”, 1996b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C179

En cuanto a la *inspección laboral*, en 1996 se adoptó el Convenio número 178 (C178),³⁵ como un instrumento actualizado que puede ser denunciado entre abril de 2020 y abril de 2021. El Convenio tuvo 15 ratificaciones, que incluyen las de Brasil y Perú. Establece que los Estados parte deben mantener un sistema de inspección de las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar. Los buques matriculados en el Estado miembro deben verificarse en intervalos que no excedan los tres años. Si existe una queja o evidencia de que el buque no cumple las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar, se deberán tomar medidas para inspeccionarlo. El Convenio pone énfasis en las sanciones, de acuerdo con la legislación nacional, y en la autonomía del inspector. El C178 sustituye la *Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar)*, adoptada en 1926.³⁶

En la Tabla 1 se presentan las ratificaciones de los convenios de los países americanos. Aunque fueron ratificados y entraron en vigor, no tuvieron gran relevancia en los países de América. Salvo el Convenio sobre contratación y colocación de la gente de mar (C079), el resto tuvo menos o nulas ratificaciones.

³⁵ OIT, “C178 - Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178)”, 1996c. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C178

³⁶ OIT, “R028 – Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926 (núm. 28)”, 1926c. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100::NO:12100:P12100_ILO_CODE:R028:NO

Tabla 1. Convenios sobre las condiciones de empleo, la contratación y colocación, y la inspección laboral

Países	Contratación y colocación	Salarios y horas de trabajo y dotación	Vacaciones	Inspección laboral
Argentina	C009 (1933)			
	C022 (1950)			
Bahamas	C022 (1976)			
Barbados	C022 (1967)			
Belice	C022 (1983)			
Brasil	C022 (1965)	C093 (1965)	C091 (1965)	C178 (2007)
		C109 (1966)	C146 (1998)	
Canadá	C022 (1938)			
Chile	C009 (1935)			
	C022 (1935)			
Colombia	C009 (1933)			
	C022 (1933)			
Cuba	C009 (1928)	C093 (1952)	C072 (1954)	
	C022 (1928)		C091 (1952)	
Dominica	C022 (1983)			
Estados Unidos de América		C057 (1938)	C054 (1938)	
Guatemala		C109 (1961)		
México	C009 (1939)	C109 (1961)	C054 (1942)	
	C022 (1934)			
Nicaragua	C009 (1934)		C146 (1981)	
	C022 (1934)			

Países	Contratación y colocación	Salarios y horas de trabajo y dotación	Vacaciones	Inspección laboral
Panamá	C009 (1970)			
	C022 (1970)			
Perú	C009 (1962)			C178 (2006)
	C022 (1962)			
San Vicente y las Granadinas		C180 (2002)		
Uruguay	C009 (1933)			
	C022 (1933)	C093 (1954)	C054 (1954)	

Fuente: Elaboración propia con información de OIT, “Sistema de Información de las Normas Internacionales de Trabajo”, 2020c. Disponible en <https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:1:0::NO::>

Notas: 1. Los años se refieren al año de ratificación.

2. C009 - Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9); C022 - Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22); C054 - Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936 (núm. 54); C057 - Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 57); C072 - Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946 (núm. 72); C091 - Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91); C093 - Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (núm. 93); C109 - Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (núm. 109); C146 - Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146); C178 - Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178); C180 - Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180).

2) Instrumentos sobre la seguridad social y el bienestar de la gente de mar

Sobre las prestaciones de *desempleo*, en 1920 fue adoptado el Convenio número 8 (C008),³⁷ sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), ratificado por 53 países, entre ellos 16 del continente: Argentina, Belice, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica,

³⁷ OIT, “C008 - Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm. 8)”, 1920d. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C008

Cuba, Dominica, Granada, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Santa Lucía y Uruguay. Este Convenio establece que, en caso de pérdida de un buque por naufragio, el armador o propietario, o la persona con la cual la gente de mar hubiere celebrado un contrato, deberá pagar una indemnización que le permita hacer frente al desempleo. La indemnización se pagaría por todos los días efectivos de desempleo, pero podría limitarse a dos meses de salario.

En cuanto a la *enfermedad* de la gente de mar, en 1936 se adoptaron dos convenios. El Convenio número 55 (C055),³⁸ sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, tuvo 18 ratificaciones, entre las que figuran las de Belice, Estados Unidos, México, Panamá y Perú. De acuerdo con este Convenio, el armador debe cubrir los riesgos de enfermedad, accidentes y fallecimientos ocurridos durante el servicio a bordo. La asistencia sobre tratamiento médico, el suministro de medicamentos y otros medios terapéuticos, así como la alimentación y el alojamiento a cargo del armador durarán hasta la curación del enfermo o herido; sin embargo, la legislación nacional puede limitar la responsabilidad del armador a un periodo no menor a 16 semanas. Además, si existiera un seguro obligatorio de enfermedad o accidente de trabajo para la gente de mar en el territorio en el que el buque fue matriculado, cesará la responsabilidad del armador.

El Convenio número 56 (C056),³⁹ sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar fue ratificado por 29 países, y en el continente, por Belice, Brasil, Costa Rica, México y Uruguay. En

³⁸ OIT, “C055 - Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55)”, 1936d. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C055

³⁹ OIT, “C056 - Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56)”, 1936c. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C056

éste se señala que toda persona empleada en un buque destinado a la navegación marítima, excluyendo los buques de guerra y de pesca, debe contar con un seguro obligatorio de enfermedad; sin embargo, los Estados parte podrán hacer excepciones en sus legislaciones de acuerdo con lo siguiente: buques no comerciales, personas que no reciban salario en metálico, personas no residentes del territorio del Estado parte, etcétera. Asimismo, se establece el derecho a una indemnización en metálico de al menos 26 semanas o por los primeros 180 días de incapacidad. La indemnización puede ser suspendida si el asegurado se encuentra a bordo o en el extranjero, o si es mantenido por el seguro o con fondos públicos —con suspensión parcial si tiene dependientes familiares—, o si recibe otra asignación en virtud de la legislación nacional, que también sería la encargada de fijar las condiciones en las que la asegurada o la cónyuge del asegurado tendría derecho a las prestaciones por maternidad. En caso de fallecimiento, se dispondrá de una indemnización para los miembros de la familia cuyo monto determinará la legislación nacional. Si existiera un sistema de pensiones para la gente de mar, la indemnización no será obligatoria. Los asegurados y sus empleadores deberán contribuir a la constitución de los fondos del seguro y la legislación nacional podrá asignar una contribución de los Estados. El seguro de enfermedad podrá ser administrado por instituciones autónomas o por el Estado.

Sobre *seguridad social* hay dos instrumentos. El Convenio número 70 (C070),⁴⁰ adoptado en 1946 y ratificado por siete países, entre ellos Perú, aplicaba para la gente de mar que se desem-

⁴⁰ OIT, “C070 - Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70)”, 1946g. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0:-NO::P12100_ILO_CODE:C070

peñara en buques destinados al comercio y dejaba a consideración del Estado parte la exclusión de embarcaciones de pesca costera, barcos de madera o los que pertenecieran a las autoridades nacionales, pero no dedicados al comercio. Establecía que la gente de mar y las personas a su cargo o dependientes —definidos en cada legislación nacional— deberían tener derecho a prestaciones médicas en caso de accidentes de trabajo, desempleo y vejez, y a prestaciones en efectivo en caso de fallecimiento.

Este Convenio establecía que los Estados parte podrían concertar acuerdos para que los nacionales o residentes de un Estado empleados en buques matriculados en otro territorio se sujetaran a un régimen de seguro del primero, excluido del segundo, de manera que eliminaran la doble cotización y prestaciones, y pudieran dar continuidad al seguro. Señalaba que el convenio se cumpliría mediante la legislación nacional, contratos colectivos o la acción entre ambos. Asimismo, ninguna de sus disposiciones podía menoscabar las leyes, sentencias, costumbres o acuerdos celebrados entre armadores y gente de mar.

El Convenio número 165 (C165) revisado,⁴¹ sobre la seguridad social de la gente de mar, de 1987, fue actualizado y puede ser denunciado entre julio de 2022 y julio de 2023. Fue avalado sólo por tres países, ninguno de América. Entró en vigor el 2 de julio de 1992. El Convenio aplica para toda la gente de mar y sus dependientes, excluye a las personas que laboran a bordo de plataformas petroleras y de perforación, y deja a consideración de las organizaciones de armadores y de gente de mar su inclusión. Establece que los Estados parte, al momento de la ratificación, de-

⁴¹ OIT, “C165 - Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165)”, 1987b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEX-PUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C165

berán especificar y comprometerse a cumplir con al menos tres de las siguientes prestaciones de la seguridad social:

- 1) Asistencia médica
- 2) Económicas de enfermedad
- 3) De desempleo
- 4) De vejez
- 5) En caso de accidente del trabajo y de enfermedad profesional
- 6) Familiares
- 7) De maternidad
- 8) De invalidez
- 9) De supervivencia

El C165 responsabiliza al armador de brindar asistencia médica hasta la curación de la persona, así como alojamiento y alimentación y todo lo necesario para su repatriación. En el caso de quienes prestan servicio a bordo de buques con pabellón distinto al de sus países, se establece que estarán sujetos a la legislación de un solo Estado parte, que en principio será la del Estado del pabellón del buque o el Estado de residencia de la gente de mar. No obstante, los miembros podrán determinar otras reglas en interés de las personas afectadas. Asimismo, la gente de mar tendrá los mismos derechos y obligaciones, no obstante que la atribución de prestaciones no contributivas puede estar condicionada a la residencia en el territorio.

El Convenio número 71 (C071),⁴² sobre las pensiones de la gente de mar, de 1946, es un instrumento pendiente de revisión

⁴² OIT, "C071 - Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71)", 1946f. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0:-NO::P12100_ILO_CODE:C071

para ser superado, que puede ser denunciado entre octubre de 2022 y octubre de 2023. Fue ratificado por 13 países, entre ellos, Argentina, Panamá y Perú. Establece que todo Estado parte debe mantener un régimen de pensiones para la gente de mar que se retire del servicio marítimo; indica que los trabajadores pueden pensionarse a los 55 o 70 años de edad. Contempla ciertas excepciones en su elegibilidad, por ejemplo, no incluye buques que no sean destinados al comercio, personas que no residan en el territorio o quienes no sean nacionales del Estado parte, entre otras.

Por otro lado, en 1970 se adoptó el Convenio número 134 (C134),⁴³ sobre la *prevención de accidentes* (gente de mar), pendiente de revisar, que podrá ser denunciado entre febrero de 2023 y febrero de 2024. Establece que la autoridad competente de cada país marítimo debe notificar, investigar, asegurar la compilación de estadísticas y hacer análisis para definir programas y lineamientos que permitan prevenir los accidentes marítimos.

Respecto al *bienestar*, en 1987 se adoptó el Convenio número 163 (C163),⁴⁴ que podrá ser denunciado entre octubre de 2020 y octubre de 2021. Este Convenio fue ratificado por 18 países, incluidos Brasil, Guatemala y México. Establece que los Estados parte se comprometen a velar por que se faciliten los medios y servicios de bienestar, culturales y recreativos para la gente de mar, tanto

⁴³***0163)www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C071f165)", 1987b. Disponible en ce/drawing/2016 oIT, "C134 - Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134)", 1970a. Disponible en [⁴⁴ oIT, "C163 - Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 \(núm. 163\)", 1987d. Disponible en \[https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C163\]\(https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C163\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C134**0163)www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C134, 1970a. Disponible en ble en ce/drawing/2016</p>
</div>
<div data-bbox=)

a bordo del buque como en las instalaciones portuarias, y para que se tomen las medidas necesarias para financiar los medios y servicios de bienestar sin distinción de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, opinión política u origen social, e independientemente de la bandera del buque a bordo del cual estén empleados. Además, comprometen a los demás Estados parte a cooperar para garantizar su aplicación.

En cuanto a la prestación *de asistencia médica*, el Convenio número 164 (C164),⁴⁵ sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), de 1987, es un instrumento actualizado —convenios técnicos— y podrá ser denunciado de enero de 2021 a enero de 2022. Fue ratificado por 15 países, entre ellos, Brasil y México. Establece que todo Estado parte obligará, por medio de su legislación nacional, a que los armadores sean considerados responsables de mantener los buques en condiciones sanitarias y de higiene adecuadas. Señala que sus disposiciones tendrán efecto por medio de la legislación nacional, los convenios colectivos, los reglamentos internos, los laudos arbitrales o las sentencias judiciales. Todo Estado parte deberá velar por la protección de la salud y la asistencia médica; en este sentido, se debe garantizar que todo buque lleve un botiquín, equipo médico, una guía médica, un sistema de radio o satélite para hacer consultas médicas a cualquier hora. Además, si la tripulación es de 100 o más personas, con travesías de más de tres días, un integrante deberá ser médico, y la legislación nacional debe estipular la presencia de personal médico de acuerdo con la duración del viaje, las condiciones de la travesía y el número de marinos a bordo.

⁴⁵ OIT, “C164 - Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164)”, 1987c. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=-NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C164

En cuanto a la *repatriación*, el Convenio número 23 (C023),⁴⁶ sobre la repatriación de la gente de mar, de 1926, fue ratificado por 47 países, incluidos Argentina, Belice, Colombia, Cuba, México, Nicaragua, Panamá, Perú y Uruguay. Establece que la gente de mar tendrá derecho a ser repatriada a su país —al puerto donde fue contratado, un puerto vecino o el puerto de zarpa del buque—. En el caso de la gente de mar extranjera cuyo país de embarque no sea el suyo, la legislación nacional o el contrato de enrolamiento determinará las condiciones de la repatriación. El convenio asienta que los gastos de repatriación por accidente de trabajo, naufragio, enfermedad o despido injustificado no estarán a cargo de la gente de mar. Asimismo, obliga a los Estados parte a velar por la repatriación de los trabajadores marítimos indistintamente de la nacionalidad de los buques matriculados en su territorio.

En 1987, tras la evolución del transporte marítimo, el avance en las legislaciones nacionales para cubrir la repatriación en casos no considerados por el C023 y debido al aumento del empleo de gente de mar extranjera, se adoptó el Convenio número 166 (C166) revisado,⁴⁷ sobre la repatriación de la gente de mar, el cual ha sido superado por convenios técnicos y podrá ser denunciado entre julio de 2021 y julio de 2022. Fue ratificado por 14 países, entre ellos, Brasil, Guyana y México. En el ámbito de aplicación se incluyen los buques destinados a la pesca marítima comercial, previa consulta con las autoridades y organizaciones. Además, se agrega que la gente de mar tendrá el derecho de repatriación

⁴⁶ OIT, “C023 - Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23)”, 1926a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C023

⁴⁷ OIT, “C166 - Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166)”, 1987a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C166

cuando el armador o empleador no pueda seguir cumpliendo sus obligaciones contractuales a causa de quiebra, venta del buque, cambio de matrícula u otro motivo similar; cuando un buque se dirija hacia una zona de guerra sin el consentimiento del tripulante; en caso de terminación o interrupción del empleo como consecuencia de un laudo arbitral o convenio colectivo, o por cualquier motivo similar. Por otro lado, establece que la duración máxima del periodo de trabajo a bordo será de 12 meses y que los Estados parte harán esfuerzos para reducir este periodo. También estipula que es responsabilidad del armador organizar y sufragar la repatriación, y en caso de que éste no tome las disposiciones necesarias para ello, el Estado parte, bandera o territorio en el que se matriculó el buque organizará y asumirá el costo de la repatriación. Si no lo hace, el Estado de la gente de mar podrá organizar todo y recuperar el costo de la operación de parte del Estado de abanderamiento del buque.

Respecto a la *marina mercante*, en 1976 se emitió el Convenio número 147 (C147),⁴⁸ sobre normas mínimas de la marina mercante, y en 1996 se adoptó su protocolo. Ambos son instrumentos actualizados y el Convenio puede ser denunciado entre noviembre de 2021 y noviembre de 2022. El primero fue ratificado por 56 países, entre ellos, Bahamas, Barbados, Brasil, Canadá, Costa Rica, Dominica, Estados Unidos, Perú y Trinidad y Tobago, y el segundo por 24 países, sólo Belice en el continente. Establece que los Estados parte deben comprometerse a promulgar una legislación nacional y ejercer jurisdicción o control efectivo sobre las normas de seguridad, horas de trabajo y dotación; un régimen

⁴⁸ OIT, "C147 - Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)", 1976a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0:-NO::P12100_ILO_CODE:C147

apropiado de seguridad social, y las condiciones de empleo y vida a bordo, verificando que la legislación sea equivalente a diversos convenios.⁴⁹

Además, deben asegurar la formación de la gente de mar enrolada en buques matriculados en su territorio y verificar mediante inspección que todos cumplan los convenios internacionales en vigor. En el protocolo se agregan otros convenios para que los Estados parte promulguen una legislación nacional equivalente, en la medida en la que el Estado no esté obligado por otro concepto a dar efecto a estos convenios.⁵⁰

Los convenios que se ocupan de la seguridad social tampoco fueron de gran interés para las Américas, salvo por el referente al desempleo, prevención de accidentes, repatriación y el de normas mínimas de la marina mercante (véase la Tabla 3). Sin embargo, el convenio de pensiones tuvo tres ratificaciones, el de asistencia médica dos y el de seguridad social sólo una.

⁴⁹ Véanse, en la bibliografía, los siguientes Convenios de la oit: C007, C022, C023, C053, C055, C056, C058, C068 (artículo 5), C073, C087, C092, C098, C130, C134 (artículos 4 y 7) y C138.

⁵⁰ *Ibid.* Cuando el respeto estricto de las normas pertinentes que figuran en el Convenio número 53 (C053) planteara problemas susceptibles de acarrear perjuicios a los sistemas y procedimientos establecidos por un Estado para la concesión de certificados de capacidad, se aplicará el principio de equivalencia sustancial, a fin de evitar el conflicto con las medidas tomadas por ese Estado en materia de certificados.

Tabla 2. Convenios relativos a la seguridad social y bienestar de la gente de mar ratificados en las Américas

Países	Desempleo	Enfermedad	Seguridad social	Pensiones	Prevención de accidentes	Bienestar	Asistencia médica	Repatriación	Normas mínimas de la marina mercante
Argentina	C008 (1993)			C071 (1955)				C023 (1950)	
Bahamas									C147 (2001)
Barbados									C147 (1994)
Belice	C008 (1983)				C055 (2005)			C023 (2005)	C147 (2005)
					C134 (2005)				P147 (2005)
Brasil					C134 (1996)	C163 (1997)	C164 (1997)		C147 (1991)
Canadá	C008 (1926)								C147 (1993)
Chile	C008 (1935)								
Colombia	C008 (1933)							C023 (1933)	
Costa Rica	C008 (1991)				C134 (1979)				C147 (1981)
Cuba	C008 (1928)							C023 (1928)	
Dominica	C008 (1983)								C147 (2004)
Estados Unidos de América					C055 (1938)				C147 (1988)
Granada	C008 (1979)								
Guatemala							C163 (2008)		
México	C008 (1937)	C056 (1984)			C055 (1939)	C163 (1990)	C164 (1990)	C023 (1934)	
					C134 (1974)				

Países	Desempleo	Enfermedad	Seguridad social	Pensiones	Prevención de accidentes	Bienestar	Asistencia médica	Repatriación	Normas mínimas de la marina mercante
Nicaragua	C008 (1934)							C023 (1934)	
Panamá	C008 (1970)	C056 (1971)		C071 (1971)	C055 (1971)			C023 (1970)	
Perú	C008 (1962)	C056 (1962)	C070 (1962)	C071 (1962)	C055 (1962)			C023 (1962)	C147 (2004)
Santa Lucía	C008 (1980)								
Trinidad y Tobago									C147 (1999)
Uruguay	C008 (1933)				C134 (1977)			C023 (1933)	

Fuente: Elaboración propia con información de OIT, 2020c.

Notas: 1. Los años se refieren al año de ratificación.

2. C008 - Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm. 8); C023 - Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23); C055 - Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55); C056 - Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56); C070 - Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70); C071 - Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71); C134 - Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134); C147 - Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147); C163 - Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163); C164 - Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164).

2.2 El Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006

En las secciones previas se observó que pocos países americanos ratificaron los instrumentos de la OIT, en especial los que tienen que ver con la inspección laboral y la seguridad social y el bienestar. En este contexto, el CTM 2006 adquiere mayor relevancia porque 97 países lo han ratificado desde que entró en vigor en 2013.

Los países de las Américas y las fechas de ratificación correspondientes son:

- Bahamas, 11 de febrero de 2008
- Panamá, 6 de febrero de 2009
- Canadá, 15 de junio de 2010
- San Vicente y las Granadinas, 9 de noviembre de 2010
- Antigua y Barbuda, 11 de agosto de 2011
- San Cristóbal y Nieves, 21 de febrero de 2012
- Barbados, 20 de junio de 2013
- Nicaragua, 20 de diciembre de 2013
- Argentina, 28 de mayo de 2014
- Belice, 8 de julio de 2014
- Curazao, 14 de abril de 2015
- Honduras, 6 de junio de 2016
- Jamaica, 13 de junio de 2017
- Chile, 22 de febrero de 2018
- Granada, 12 de noviembre de 2018
- Brasil, 7 de mayo de 2020

En el continente hay 20 países que no lo han ratificado —Anguila, Aruba, Bolivia, Costa Rica, Cuba, Dominica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guadalupe, Haití, Islas Vírgenes Británicas, México, Paraguay, Perú, República Dominicana, Santa Lucía, Trinidad y Tobago, Islas Turcas y Caicos y Uruguay—. Aquellos que ratificaron el CTM 2006 son los que ostentan mayor propiedad y registro de buques, como Panamá, Bahamas, Antigua y Barbuda, Canadá y Brasil, y los que cuentan con un sector marítimo desarrollado, como Chile y Argentina, además de los que proveen gente de mar, como Honduras.

El CTM 2006 recoge recomendaciones de otros convenios de la OIT;⁵¹ asimismo, consagra los derechos laborales y sociales de la gente de mar:

- 1) A un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad.
- 2) A condiciones de empleo justas.
- 3) A condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo.
- 4) A la protección de la salud, la atención médica, a medidas de bienestar y otras formas de protección social.

También presenta un reglamento y un código organizado en cinco títulos, que prácticamente surgen de las disposiciones de 37 instrumentos relativos a la gente de mar:⁵²

- 1) Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques
- 2) Condiciones de empleo
- 3) Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda
- 4) Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social
- 5) Cumplimiento y control de la aplicación

Además de definir el término “gente de mar”, el CTM 2006 se aplica a todos los buques que tengan actividades comerciales, ex-

⁵¹ Véanse, en la bibliografía, los siguientes Convenios de la OIT: C029, C087, C098, C100, C105, C111, C138 y C182.

⁵² El CTM 2006 no revisa los siguientes Convenios de la OIT, “C071 - Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71)”, 1946f; “C108 - Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108)”, 1958c, y “C185 - Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, en su versión enmendada (núm. 185)”, 2003.

cepto los dedicados a la pesca u otras actividades similares y las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhow*s y los juncos, o los buques de guerra y las unidades navales auxiliares. Asimismo, establece que las autoridades competentes de los Estados parte, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, resolverán las dudas sobre la condición de alguna categoría de personas de la gente de mar. En este sentido, la *Guía de la ITF para la gente de mar acerca del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* agrega lo siguiente a la definición: “esto incluye a los trabajadores eventuales y al personal de hotel en los buques dedicados a cruceros, es decir, a todas las personas que trabajen a bordo”.⁵³

El CTM 2006 establece obligaciones a los Estados parte, fundamentales para su cumplimiento:

- 1) Ejercer su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón; establecer un sistema de inspecciones periódicas; presentar informes o medidas de supervisión, así como sanciones que aseguren el cumplimiento del convenio.
- 2) Procurar que los buques que enarbolan su pabellón lleven un Certificado de Trabajo Marítimo y una Declaración de Conformidad Laboral Marítima. El primero es expedido por la autoridad competente del Estado y acredita que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque han sido inspeccionadas y satisfacen los requisitos previstos en la legislación nacional. El segundo indica las disposiciones nacionales por las que se aplica el Convenio en lo que atañe a las condiciones de trabajo y de vida

⁵³ ITF, *El convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Guía de la ITF para la gente de mar acerca del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, Londres, 2006, p. 2.

de la gente de mar, y describe las medidas adoptadas por el armador para garantizar su cumplimiento a bordo del buque respectivo.

El convenio tiene tres enmiendas que buscan fortalecer su cumplimiento. La primera se emitió en 2014 y entró en vigor el 18 de julio de 2016. Establece dos responsabilidades: que todo miembro deberá velar por que exista un sistema de garantía financiera para los casos de repatriación, que puede consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo nacional u otro sistema similar; y que se debe exigir a los buques que lleven a bordo un certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera.

La segunda enmienda se redactó en 2016, entró en vigor el 8 de julio de 2018 e incluye disposiciones sobre accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales. Señala que deben tenerse en cuenta las *Directrices sobre la eliminación del acoso y la intimidación a bordo de los buques*, publicadas por la ICS y la ITF.⁵⁴

La última data de 2018, entrará en vigor el 26 de diciembre de 2020 y plantea que todo miembro deberá exigir que el efecto del acuerdo continúe aun cuando un tripulante esté en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o robo a mano armada contra los buques, es decir, seguirá recibiendo sus salarios y otras prestaciones. También apunta que el derecho a repatriación podrá expirar si la gente de mar interesada no lo reclama en un periodo razonable, salvo que permanezca en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o robo a mano armada contra los buques.

⁵⁴ ICS-ITF, *Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying*, Londres, 2016.

2.2.2 Disposiciones sobre la seguridad social

En su Título 4, referente a la protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social, el CTM 2006 establece cinco reglas:

- 1) Atención médica a bordo de buques y en tierra
- 2) Responsabilidad del armador contra las consecuencias financieras de la enfermedad, las lesiones o la muerte que se produzcan en relación con el empleo
- 3) Protección de la seguridad y la salud, y prevención de accidentes
- 4) Acceso a instalaciones de bienestar en tierra
- 5) Seguridad social

Estas reglas buscan prevenir, proteger y subsanar el daño frente a los riesgos de la gente de mar a bordo de buques. La Regla 5 establece que los Estados parte se comprometen a adoptar medidas de forma individual y mediante la cooperación internacional por medio de acuerdos bilaterales, multilaterales o de las organizaciones de integración económica regional para que de forma progresiva se garantice la seguridad social a la gente de mar. Asimismo, señala que cuando la gente de mar trabaje en buques de bandera extranjera se le garantizará el acceso a la seguridad social en el Estado de residencia habitual.

Se asienta que las prestaciones a considerar para una cobertura completa de seguridad social son: atención médica, prestaciones de enfermedad, desempleo, vejez, lesiones profesionales, familiares, maternidad, invalidez y supervivencia. El convenio establece que los Estados, en el momento de la ratificación, deberán especificar qué prestaciones de la seguridad social proporcionarán a la gente de mar, que deben ser por lo menos tres de nueve, y

se sugiere que sean atención médica, prestaciones de enfermedad y prestaciones por lesiones profesionales. En la Tabla 3 se muestran las prestaciones de la seguridad social especificadas por los Estados americanos que ratificaron el convenio.

Tabla 3. Ramas de la seguridad social del CTM 2006 especificadas por los países americanos

País	Prestaciones									
	Asistencia médica	Monetarias por enfermedad	Desempleo	Vejez	Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales	Familiares	Maternidad	Invalidez	Sobrevivientes	Total de prestaciones
Antigua y Barbuda	X	X	X							3
Argentina	X	X		X	X	X	X	X		7
Bahamas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	9
Barbados		X	X	X	X		X	X	X	7
Belice		X		X	X		X	X	X	6
Brasil		X		X	X	X	X	X	X	7
Canadá	X	X	X	X	X	X	X	X	X	9
Chile		X	X		X		X			4
Curazao	X	X	X	X		X	X	X	X	8
Granada		X		X	X		X	X	X	6
Honduras	X	X					X			3
Nicaragua	X	X		X	X					4
Panamá	X	X		X			X	X	X	6
San Vicente y las Granadinas		X	X				X		X	4
San Cristóbal y Nieves		X		X	X		X	X	X	6

Fuente: Elaboración propia con información de OIT, “Ratificación del MLC, 2006 - Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)”, 2013. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312331

De conformidad con los párrafos 2 y 10 de la Norma A4.5 del CTM 2006, los Estados parte se comprometen a garantizar diversas prestaciones de seguridad social. Antigua y Barbuda y Honduras fueron los únicos que especificaron tres prestaciones, y Bahamas y Canadá se comprometieron a brindar todas.

En general, en este capítulo se presentó un esbozo de la evolución de los instrumentos de la OIT destinados a garantizar las condiciones de empleo y la seguridad social de la gente de mar. Se identifica que hasta ahora el más aceptado es el CTM 2006, que logró 16 ratificaciones. Este convenio brindó una alternativa incluyente y exhaustiva en derechos para la gente de mar y obligaciones para los Estados de pabellón y armadores o propietarios, y presentó figuras necesarias para su cumplimiento, como el sistema de inspecciones periódicas, la garantía financiera, el Certificado de Trabajo Marítimo y una Declaración de Conformidad Laboral Marítima. El alcance del CTM 2006 es vital para garantizar los derechos de la gente de mar, por ello, en el siguiente capítulo se revisan las experiencias de su implementación en las Américas.

CAPÍTULO 3. EXPERIENCIAS EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL CONVENIO SOBRE TRABAJO MARÍTIMO 2006

El CTM 2006 es el resultado del esfuerzo de cinco años de consultas tripartitas. Por su naturaleza, es conocido como la “Carta de derechos para la gente de mar” y considerado el cuarto pilar del derecho marítimo internacional.⁵⁵ En la actualidad hay un esfuerzo para asegurar que los Estados parte lo implementen de manera adecuada y progresiva, y para que más países lo ratifiquen.

Para dar seguimiento a la aplicación de los convenios de la OIT y examinar las memorias de los gobiernos sobre los convenios ratificados, en 1926 se creó la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR).⁵⁶ En general, se encuentra una serie de retos que atañen a los siguientes elementos:

- 1) En la mayoría de los casos, los países no presentan los avances de la implementación del convenio a la comisión.

⁵⁵ En la actualidad, existen cientos de instrumentos nacionales e internacionales relativos al sector marítimo, entre los que destacan cuatro, conocidos como los grandes pilares del derecho marítimo internacional: OMI, “Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)”, s. f.; “Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS)”, 1974; “Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar”, s. f., y CTM 2006.

⁵⁶ Véanse, en la bibliografía, las solicitudes directas del CEACR para Antigua y Barbuda, Adopción: 2019, Adopción: 2016, Adopción: 2014; Argentina, Adopción: 2018; Bahamas, Adopción: 2019; Barbados, Adopción: 2019; Belice, Adopción: 2019; Canadá, Adopción: 2017; Honduras, Adopción: 2019; Nicaragua, Adopción: 2019; Panamá, Adopción: 2019, Adopción: 2014; San Cristóbal y Nieves, Adopción: 2019, Adopción: 2018, Adopción: 2016.

- 2) En algunos casos aún no se cuenta con una legislación local para materializar las disposiciones del convenio.
- 3) En ocasiones, la legislación local contraviene las disposiciones del convenio.
- 4) En algunos casos, los países no dejan claro si las decisiones que toman para implementar el convenio son consultadas con las organizaciones de armadores y de gente de mar.

A continuación, se detallan las experiencias de los países de las Américas que ratificaron el CTM 2006 en función de tres temas: la gente de mar, las condiciones de empleo y la seguridad social.

3.1 Definición y organizaciones de gente de mar

Como se explica a continuación, no existe un consenso sobre la definición del término “gente de mar” entre los países que ratificaron el convenio. Mientras en Antigua y Barbuda éste excluye a los estudiantes extranjeros, en Argentina deja fuera a los aprendices y en Bahamas no considera a los trabajadores portuarios, incluidos los estibadores, prácticos y oficiales de puerto, inspectores y auditores de buques, técnicos de reparación y servicio de equipos, cuyo lugar de trabajo es en tierra, y animadores con oportunidades laborales a bordo.

Asimismo, en Barbados se diferencia entre *seafarer* —gente de mar— y *seaman* —marinero—, en función de los trabajos que desempeñan en la embarcación. En Belice y Panamá no se considera gente de mar al personal técnico en plataformas marítimas o unidades móviles de perforación en mar adentro (MODU,

por sus siglas en inglés), entre otros. Por ello, la CEACR aclara que si los trabajadores de plataforma o MODU están cubiertos por las reglas del Convenio Internacional sobre Normas de Formación Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW, por sus siglas en inglés) deben ser considerados gente de mar.

En Nicaragua se descarta a los capitanes y oficiales. En San Cristóbal y Nieves hay una lista exhaustiva de las exclusiones, que incluye a los científicos, investigadores, técnicos especializados de la industria costa afuera, prácticos del puerto, inspectores, auditores y superintendentes, animadores invitados, técnicos de reparación, trabajadores portuarios, personal no marino y empleados subcontratados. En Honduras se excluye a los capitanes, pilotos, oficiales, médicos, enfermeras, personal de hospital y a las personas cuyas labores estén relacionadas sólo con la carga a bordo.

La CEACR señala que gente de mar es toda persona empleada en un puesto a bordo del buque y pide a los gobiernos no diferenciar entre puestos o funciones. Además, señala que las decisiones al respecto deben tomarse con las organizaciones de armadores y de gente de mar del país. No obstante, algunos países no cuentan con agrupaciones de este tipo, como Barbados, Nicaragua y San Cristóbal y Nieves, según afirman sus gobiernos.

Dado que muchas de las disposiciones del CTM 2006 requieren la consulta de estas organizaciones, la CEACR solicita a los gobiernos que indiquen el mecanismo que las reemplazará para consultar a los armadores y gente de mar. A modo de ejemplo sobre la importancia de las organizaciones de gente de mar, en la Campaña contra las Banderas de Conveniencia,⁵⁷ de 2012 a 2019,

⁵⁷ Los buques con banderas de conveniencia son aquellos que enarbolan una bandera distinta a la del país de su armador o propietario. En la mayoría de los casos otorgan salarios bajos, no suministran suficientes alimentos y agua potable, y exigen a la gente de mar que trabaje en condiciones deficientes y durante largos periodos sin descansos.

la ITF inspeccionó más de 75 000 buques y la mayoría presentó alguna irregularidad. En la Tabla 4 se muestran los resultados y el porcentaje de irregularidades que representan: problemas de acuerdos, 17%;⁵⁸ incumplimiento del contrato, 15%; salarios pendientes, 17%; incumplimiento de las normas internacionales, 9%; cuestiones médicas, 3%; violaciones respecto a la manipulación de la carga, 1%.

Tabla 4. Buques inspeccionados por la ITF, de 2012 a 2019

Año	Inspecciones		
	Total	Con problemas (%)	Sin problemas (%)
2012	8293	No disponible	No disponible
2013	9403	84.1	15.9
2014	10 111	64.4	35.6
2015	9717	68.8	31.2
2016	9502	74.5	25.5
2017	9160	76.0	24.0
2018	9739	75.4	24.6
2019	9798	78.2	21.8

Fuente: Elaboración propia con información de ITF, *Boletín de los Marineros*, varios años.

Así pues, para avanzar en la implementación del CTM 2006, es necesaria una definición más amplia de la gente de mar en la

⁵⁸ Los acuerdos son documentos firmados por un sindicato de gente de mar afiliado a la ITF y por los empleadores que, en relación con el convenio colectivo de trabajo, estipulan las obligaciones para el armador y la facultad de la ITF para inspeccionar el cumplimiento del acuerdo. ITF, "Acuerdos de la ITF", 2020b. Disponible en <https://www.itfseafarers.org/es/your-rights/acuerdos-de-la-itf#:~:text=Los%20Acuerdos%20de%20la%20ITF%20son%20firmados%20por%20un%20sindicato,o%20el%20gestor%20del%20buque>

legislación local, y crear y fortalecer las asociaciones de la gente de mar para garantizar sus condiciones de empleo y el acceso a las prestaciones de repatriación y seguridad social.

3.2 Condiciones de contratación y empleo

Hay diversos retos en la implementación del CTM 2006 respecto a las condiciones de contratación y de empleo en el trabajo marítimo. Por ejemplo, el CTM 2006 establece que la edad mínima para trabajar a bordo es de 16 años y 18 años si las actividades son riesgosas. En Canadá, los 17 años de edad son el límite para trabajos marítimos riesgosos. Barbados hace excepciones para permitir que menores de 16 años de edad trabajen en buques y para que los menores de 18 años puedan ejecutar labores de alto riesgo. En Bahamas, la normatividad local carece de una lista de actividades riesgosas en las que los menores de 18 años no pueden laborar, como lo estipula el CTM 2006.

En cuanto a los certificados médicos para trabajar a bordo también hay retos. En Barbados, por ejemplo, las leyes no contemplan a la gente de mar, y en Nicaragua y San Cristóbal y Nieves, los trabajadores marítimos no tienen derecho a impugnación por inconformidad del resultado en el examen médico.

En otros casos, la legislación local no especifica las disposiciones del CTM 2006 sobre las instalaciones de alojamiento y la alimentación. En Barbados no se garantiza el cumplimiento de los estándares de alojamiento y esparcimiento ni la obligación de proveer a la gente de mar de agua y alimentos suficientes, necesarios y adecuados. En Belice se contemplan excepciones respecto al alojamiento y esparcimiento de los buques; sin embargo, no se hace

referencia a que éstas se hayan consultado con las organizaciones de gente de mar y armadores o sean resultado de acuerdos entre estas partes, como lo estipula el convenio. En Argentina, las legislaciones vigentes no establecen la obligación de proveer alimentos suficientes, necesarios y adecuados, cantidad ni calidad de agua. Tampoco se impone a las embarcaciones con más de 10 tripulantes el requisito de contar con un cocinero plenamente capacitado. En Honduras no existe una legislación que garantice que todos los buques cuenten con alojamiento y esparcimiento.

Sobre las vacaciones y la duración de la jornada laboral, aún no se han tomado medidas. En Honduras no existe una norma específica sobre el método de cálculo de las vacaciones para la gente de mar. En San Cristóbal y Nieves se permite la abstención del derecho de un mínimo de vacaciones anuales pagadas.

En Barbados, la legislación local no especifica las horas de descanso que debe tener la gente de mar, tampoco el horario de la jornada laboral de ocho horas diarias con un día de descanso a la semana; sólo precisa las horas de trabajo y descanso para los oficiales de guardia. En Canadá se distinguen las horas laboradas y de descanso en función del lugar de navegación del buque, si se encuentra en aguas de un país que ratificó el convenio o no; además, ninguna autoridad competente ha establecido un sistema de horas trabajadas y descansadas.

También hay pendientes en la regulación de las agencias de contratación y colocación de la gente de mar. En Barbados, la legislación local protege contra la discriminación en el trabajo; sin embargo, carece de reglamentos y normas que impidan la segregación durante los procesos de selección y reclutamiento de trabajadores. En Canadá se establece que todo trabajador marítimo contratado y posicionado por la Seafarer Recruitment and Placement

Service Providers (SRPS), de Canadá, tiene el derecho de conocer su contrato laboral antes, durante y después de la firma, así como a recibir una copia y ser informado de todos sus derechos y obligaciones. De acuerdo con el CTM 2006, no sólo los trabajadores contratados por la SRPS deben contar con esos derechos sino toda gente del mar en el país. En el caso de Honduras, la ley local no exige que la gente de mar tenga la oportunidad de leer su contrato laboral ni de asesorarse antes de firmarlo.

3.3 Servicio médico, protección de la salud y prevención de accidentes

Los gobiernos enfrentan dificultades para proveer servicio médico a bordo de los buques y en las costas. En el caso de Belice, la legislación local cumple en general lo que establece el convenio en materia de atención médica a bordo y en costas, sin embargo, su legislación no hace especificaciones sobre el equipo médico y sus inspecciones, la formación de los médicos y prestadores de primeros auxilios, el establecimiento de un sistema de apoyo médico satelital en las costas para los barcos en el mar, mediante el cual especialistas brinden atención las 24 horas. De igual forma, en Honduras falta decretar que los buques están obligados a contar con un botiquín a bordo —además de equipo y guía médica— y los que lleven más de 100 personas deberán contratar un médico calificado, además de garantizar la disposición de un sistema de radio satelital para brindar asistencia médica remota a las embarcaciones las 24 horas.

Es importante destacar que varios países no disponen de una legislación nacional sobre prevención de accidentes, salud y segu-

ridad laboral que contemple las medidas y programas preventivos a bordo de los buques y tampoco tienen documentos que ejemplifiquen la puesta en práctica de estas medidas. En Argentina, las normas nacionales no cubren a todos los buques que el convenio establece y no hay informes sobre las medidas y acciones de los armadores en materia de prevención de accidentes, lesiones y enfermedades de trabajo. En Honduras, el gobierno señala que no existe legislación específica sobre higiene y seguridad del trabajo marítimo, pero indica que ya se está adaptando la legislación existente en el caso específico del mar.

Por otro lado, no hay reglamentos que vinculen siniestros y sucesos marítimos. En Barbados, la legislación vigente del país establece como opcional la investigación por parte del ministerio competente en el caso de algún accidente marítimo que cause víctimas. Asimismo, la legislación local de Canadá no estipula la obligación de hacer una investigación oficial en siniestros marítimos graves. Honduras no cuenta con información sobre cómo se notifican, investigan y publican las estadísticas sobre accidentes y enfermedades profesionales de la gente de mar.

3.4 Responsabilidades en la repatriación de la gente de mar

El CTM 2006 dispone que el Estado debe garantizar que todo armador o propietario que registre su buque en su pabellón debe contar con la seguridad financiera necesaria para proteger a la gente de mar en caso de accidente o muerte, o para avalar el derecho a la repatriación. También establece que debe haber un sistema de inspecciones periódicas para monitorear los buques del pabellón. Ambas figuras son cruciales para afianzar las con-

diciones de empleo a bordo de buques, sobre todo en los casos de abandono de gente de mar que, como se vio en el capítulo 1, es uno de los problemas más graves que aqueja al sector marítimo e incluye a diversos actores que tienen obligaciones para repatriar a la tripulación.

Al respecto, la CEACR solicitó a varios países las acciones para asegurar la inspección y las garantías financieras. Antigua y Barbuda, Argentina, Barbados, Honduras y Canadá, entre otros, no han presentado información y pruebas documentales sobre el sistema de inspección para buques matriculados en el país, por lo menos una vez cada tres años, y acerca de las responsabilidades financieras de los armadores para que salvaguarden la indemnización de la gente de mar en caso de accidentes, lesiones, muertes o incapacidades.

Por otro lado, la legislación de Barbados no establece las responsabilidades de los armadores y en Nicaragua no se han encontrado referencias a legislaciones que señalen las responsabilidades del Estado rector de puerto. Asimismo, Honduras aún debate el sistema de protección e indemnización de la gente de mar por pérdidas, como resultado de incumplimientos de las obligaciones de los servicios de contratación o colocación.

En Belice, la legislación local considera dos salvedades, no contempladas por el convenio, por las cuales la gente de mar puede ser privada de su derecho a la repatriación: la celebración de un nuevo contrato de trabajo con el mismo armador después del desembarco, y la celebración de un contrato de trabajo con un armador diferente dentro de la semana siguiente al desembarco. Además, cuenta con una lista de posibles exclusiones de responsabilidad de los armadores que contempla las muertes causadas directamente por actos de guerra, situación que no es reconocida por el convenio.

3.5 Seguridad social y bienestar

Los gobiernos no presentan los avances sobre la cobertura de seguridad social a la CEACR y tampoco es claro de qué forma protege a la gente de mar que trabaja a bordo de buques extranjeros. En esta materia, los países brindan seguridad social a la gente de mar mediante sus legislaciones locales y acuerdos bilaterales y regionales. Podemos citar algunos ejemplos:

Canadá

Este país brinda prestaciones por incapacidad total y parcial, de forma permanente y temporal, por lesiones o accidente de trabajo; sin embargo, no incluye a toda la gente de mar que reside en el territorio ni a la que labora a bordo de buques matriculados en otro territorio. Asimismo, reserva las prestaciones por enfermedad, maternidad y desempleo para quienes laboran bajo el esquema de empleo asegurable. La CEACR señala que este término es ambiguo y ha pedido al gobierno canadiense que lo aclare.

Honduras

La Ley de Seguro Social vigente excluye a la gente de mar menor de 18 años de edad de la cobertura y no es clara acerca de su alcance para quienes no residen en el país. El gobierno señaló que por medio del Instituto Hondureño de Seguridad Social se han suscrito varios acuerdos con empresas que contratan trabajadores marítimos para brindar seguridad social equiparable.

Nicaragua

No es claro si la cobertura incluye a la gente de mar que trabaja en buques de otros países.

Panamá

La legislación local distinguía entre los trabajadores de tierra y los de mar que navegan en aguas nacionales, y la gente de mar con residencia habitual en Panamá que labora en buques de pabellón panameño o de otro país que se dedican a viajes internacionales —estos últimos son los menos favorecidos—. Por ello, el gobierno instauró una comisión interinstitucional con la Caja del Seguro Social, la Autoridad Marítima de Panamá y el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral para crear el marco legal que subsane esa asimetría en la seguridad social para la gente de mar.

Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice y San Cristóbal y Nieves

Por medio del Acuerdo de Seguridad Social de la Comunidad del Caribe (Caricom), estos países brindan cobertura en el marco de un acuerdo regional, lo cual obliga a la gente de mar a pagar cotizaciones en alguno de los países miembros de la Comunidad para tener acceso a la seguridad social. Sin embargo, no es claro si la gente de mar que trabaja a bordo de buques que no pertenezcan a la Comunidad tiene cobertura en seguridad social.

Por otro lado, en Antigua y Barbuda, la legislación no cubre a los tripulantes de las embarcaciones de menos de 200 toneladas de arqueo bruto.⁵⁹ En Barbados, el gobierno indicó que no había gente de mar residente en el país. Por ello, la CEACR señaló que los Estados parte están obligados a considerar estrategias para proporcionar esas prestaciones, aunque la responsabilidad de brindar la seguridad social recaiga en el Estado de residencia habitual de

⁵⁹ Arqueo bruto se refiere al volumen total de todos los espacios cerrados del buque. ort, “Quinto punto del orden del día”, Consejo de Administración, GB.301/STM/5/4, 301a. reunión, Ginebra, 2008. Disponible en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_090329.pdf

la gente de mar. En Argentina, el gobierno señaló que toda la gente de mar residente tiene acceso a todas las prestaciones estipuladas en la legislación local; además, hizo referencia a acuerdos bilaterales y multilaterales, por lo que la CEACR le solicitó que brindara información detallada sobre la cobertura de la seguridad social que contienen dichos acuerdos.

Respecto a las instalaciones de bienestar en los puertos, como espacios culturales, recreativos y de salud, en Antigua y Barbuda el gobierno creó un comité para promover su construcción y subsanar la carencia. En Belice, la discusión sobre su futura construcción continúa, y en San Cristóbal y Nieves, el gobierno señaló que está en planes de construirlas. Por último, en Panamá, el proyecto para desarrollar una instalación de bienestar ya está aprobado y listo para ser financiado, y se localizará en el puerto de Colón.

CONCLUSIONES

La revisión de los riesgos que enfrenta la gente de mar a bordo de buques, de los instrumentos de la OIT relativos a las condiciones de empleo y la seguridad social de la gente de mar, y de las experiencias de los países de las Américas en la implementación del CTM 2006 conduce al siguiente cuerpo de conclusiones:

El acceso a la seguridad social es un problema relacionado con las condiciones de empleo de la gente de mar. La naturaleza del trabajo marítimo indica que los riesgos a los que se expone la gente de mar ocurren en dos esferas principales. En la primera, en muchos casos, los buques no cuentan con lo necesario para la navegación y para tener una vida digna a bordo —alimentos, agua, salarios—, o al término del contrato no se cubre la repatriación de la gente de mar, lo que se conoce como abandono. En la segunda, los riesgos tienen que ver con la falta de prestaciones de seguridad social para reparar el daño a la gente de mar y sus dependientes en caso de siniestros y sucesos marítimos, piratería y robo a mano armada, que la mayoría de las veces implican accidentes, lesiones graves, fallecimientos y secuestros.

El CTM 2006 revisa, unifica y actualiza todas las disposiciones relativas a la gente de mar, y agiliza su cumplimiento entre los países. Los instrumentos de la OIT que regulaban las condiciones de empleo, las inspecciones, la repatriación, la seguridad social y el bienestar, entre otros, tuvieron poco alcance, sobre todo en los países del continente americano. En contraste, el CTM 2006

fue ratificado por 16 países de las Américas, en especial los que tienen una industria marítima desarrollada. Falta que lo avale un par de decenas de países americanos, porque tienen marina mercante y son Estados ribereños, aunque su actividad marítima no se ubica entre las grandes potencias.

El CTM 2006 es un parteaguas en la industria marítima porque es un instrumento que finca responsabilidades para garantizar las condiciones de empleo y brindar la cobertura de la seguridad social, obliga a los propietarios y armadores a contar con una garantía financiera que permita reparar y subsanar los riesgos de la jornada laboral de la gente de mar, y responsabiliza a los Estados de pabellón de la adopción de las medidas necesarias para inspeccionar los buques y monitorear su cumplimiento. Además, al momento de la ratificación, los países deben comprometerse a brindar al menos tres de nueve prestaciones en seguridad social.

El principal problema de la implementación del CTM 2006 es la falta de concordancia con las legislaciones locales. El avance normativo del CTM 2006 se ve mermado por las legislaciones locales porque los gobiernos no informan sobre las medidas adoptadas para su implementación. Además, hay retos específicos, como la discusión sobre el término “gente de mar”, las contradicciones con las legislaciones locales y el hecho de que en la mayoría de los Estados parte se brinda la cobertura de seguridad social a la gente de mar con residencia y trabajo en un buque de la bandera del territorio, pero no se garantiza a la de buques extranjeros.

RECOMENDACIONES PARA GARANTIZAR LAS CONDICIONES DE EMPLEO Y LA SEGURIDAD SOCIAL DE LA GENTE DE MAR

La naturaleza internacional y de actor múltiple del trabajo marítimo dificulta el cumplimiento de la normatividad internacional y la generación de políticas públicas para garantizar las condiciones de empleo y la cobertura de seguridad social. El escenario común del trabajo a bordo de buques es el siguiente:

- 1) La gente de mar puede trabajar en buques de su misma nacionalidad en aguas nacionales o internacionales.
- 2) La gente de mar puede laborar en buques de otra nacionalidad en aguas nacionales o internacionales.
- 3) Las agencias de contratación o colocación de gente de mar emplean trabajadores de distintas nacionalidades.
- 4) Los buques, la mayoría de las veces, son registrados en países distintos al de sus propietarios.

Por lo anterior, a continuación se presenta una serie de recomendaciones para los países de las Américas, que incluye a los que no han ratificado el CTM 2006.

Reconocer a la gente de mar en la legislación local. Urge que se reconozca como gente de mar en las legislaciones nacionales, en un sentido amplio e incluyente, a todas las personas que trabajan a

bordo de un buque o artefacto naval, el comercio marítimo, la industria de cruceros o costa afuera, y la pesca industrial; que naveguen en aguas nacionales o internacionales, independientemente de la función que cumplan a bordo. También es necesario que los ministerios o secretarías relacionadas con la marina mercante o el trabajo incluyan en sus estadísticas el concepto internacional de gente de mar.

Fortalecer los sindicatos de la gente de mar. Es crucial que se respalde a las asociaciones de gente de mar en las Américas, pues además de que colaboran en las inspecciones a los buques para monitorear el cumplimiento de las condiciones de empleo a bordo, las disposiciones de aplicabilidad del CTM 2006 deben ser consultadas con ellas para su implementación.

Incrementar los presupuestos para las instalaciones de bienestar en los puertos. Por la naturaleza del trabajo marítimo y la duración del periodo en servicio, las instalaciones de bienestar en los puertos son necesarias para que la gente de mar acceda a espacios de recreación y descanso cada vez que un buque atraque en puerto, y así evitar la fatiga y los problemas de salud. Es de gran importancia que los Estados ribereños dispongan recursos económicos para la construcción de estas instalaciones.

Incrementar los presupuestos para brindar servicio médico a bordo y en las costas. Por el alto grado de riesgo laboral en el trabajo marítimo, es necesario que los Estados de pabellón, los Estados ribereños y los propietarios o empleadores se coordinen para destinar recursos económicos a contar con servicio médico, a bordo y en las costas, para la gente de mar.

Adoptar o definir protocolos claros para la protección de la salud y la prevención de accidentes. Por medio de la coordinación entre los ministerios o instituciones de salud, trabajo y marina mercante, deben disponerse medidas, guías o protocolos para todos los tamaños y tipos de buques, y para todas las funciones permanentes o temporales a bordo, con la finalidad de prevenir y disminuir los accidentes y lesiones de trabajo.

Establecer el sistema de inspecciones periódicas a los buques. Es urgente que los Estados de pabellón y los ribereños coadyuven en el control y monitoreo de los buques que enarbolan su bandera y que navegan o atracan en sus costas para el debido cumplimiento de las condiciones de empleo.

Exigir una garantía financiera a los armadores o propietarios, y a las agencias de contratación y colocación. Los Estados de pabellón deben obligar a que los empleadores de gente de mar tengan un seguro o garantía financiera que cubra los gastos de la repatriación en caso de abandono y el acceso al servicio médico en caso de lesión y accidente laboral, así como la indemnización destinada a los dependientes de la gente de mar.

Avanzar en la portabilidad de la seguridad social. Por la naturaleza internacional del trabajo marítimo, es urgente que los países, los organismos internacionales sobre trabajo y seguridad social y las instituciones competentes, así como los ministerios o instituciones de marina mercante, trabajo y seguridad social destinen recursos humanos y económicos para coadyuvar en una propuesta de portabilidad de la seguridad social para la gente de mar, la cual requiere que se cumplan las siguientes etapas:

- 1) Hacer un diagnóstico exhaustivo del trabajo a bordo de buques, que contemple a toda la gente de mar, en un sentido amplio e incluyente, con la finalidad de identificar las principales necesidades, actores y áreas de oportunidad.
- 2) Elaborar el estado del arte de las experiencias de los acuerdos de integración regional en materia de seguridad social.
- 3) Diseñar un esquema jurídico, con base en el CTM 2006 y otros convenios en la materia de seguridad social, la gente de mar y la portabilidad, como el Convenio Multilateral Iberoamericano de Seguridad Social de la Organización Iberoamericana de Seguridad Social, enfocado en los trabajadores migrantes y multinacionales, con la finalidad de establecer un marco normativo internacional para la portabilidad de la seguridad social de la gente de mar.
- 4) Formular un Sistema de Información Interoperable, con la debida protección de los datos, que integre y homologue la información relativa a las prestaciones de seguridad social de la gente de mar de todo el continente.

BIBLIOGRAFÍA

- BIMCO/ICS, “Manpower Report. The Global Supply and Demand for Seafarers in 2015”, 2015. Disponible en <https://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/safety-security-and-operations/manpower-report-2015-executive-summary.pdf?sfvrsn=16>
- Gobierno de la República de Honduras, “Dirección General de la Marina Mercante”, 2020. Disponible en http://marinamericante.gob.hn/?page_id=2391
- Gobierno de México, “Estadísticas de la marina mercante mexicana”, 2020. Disponible en <https://www.fidena.gob.mx/estadisticas.php>
- ICS-ITF, “Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying”, 2016. Disponible en <https://www.itfglobal.org/es/node/5799>
- ITF, “Gente de mar abandonada”, 2020a. Disponible en <https://www.itfseafarers.org/es/issues/gente-de-mar-abandonada>
- _____, “Acuerdos de la ITF”, 2020b. Disponible en <https://www.itfseafarers.org/es/your-rights/acuerdos-de-la-itf#:~:text=Los%20Acuerdos%20de%20la%20ITF%20son%20firmados%20por%20un%20sindicato,o%20el%20gestor%20del%20buque>
- _____, *Boletín de los Marineros*, núm. 34/2020: *Los abusos de Blumenthal en primer plano*, Londres, 2020c. Disponible en <https://www.itfglobal.org/es/reports-publications/boletin-de-los-marinos-2020>

- _____, *Boletín de los Marineros*, núm. 33/2019: *La unión hace la fuerza*, Londres, 2019.
- _____, *Boletín de los Marineros*, núm. 32/2018: *El abandono: una lacra para la industria*, Londres, 2018. Disponible en <https://www.itfglobal.org/es/reports-publications/boletin-de-los-marinos-2018>
- _____, *Boletín de los Marineros*, núm. 31/2017: *Las naciones precisan cualificaciones marítimas*, Londres, 2017.
- _____, *Boletín de los Marineros*, núm. 30/2016: *Comienzo prometedor del nuevo sindicato de marinos de Myanmar*, Londres, 2016.
- _____, *Boletín de los Marineros*, núm. 29/2015: *Historias de primera línea*, Londres, 2015.
- _____, *Boletín de los Marineros*, núm. 28/2014: *El Convenio sobre el trabajo marítimo: ¿funciona?*, Londres, 2014.
- _____, *Boletín de los Marineros*, núm. 27/2013: *Los derechos se vuelven realidad. El convenio sobre el trabajo marítimo entra en vigor*, Londres, 2013.
- _____, ITF, *El convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Guía de la ITF para la gente de mar acerca del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, Londres, 2006.
- OISS, “Convenio Multilateral Iberoamericano de Seguridad Social de la Organización Iberoamericana de Seguridad Social”, 2007. Disponible en https://oiss.org/wp-content/uploads/2018/12/CONVENIO_MULTILATERAL_ESPANOL-2.pdf
- OIT, “Base de datos sobre el abandono de gente de mar”, 2020a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarers-Browse.list?p_lang=es
- _____, “La Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones”, 2020b. Disponible en <https://www.>

ilo.org/global/standards/applying-and-promoting-international-labour-standards/committee-of-experts-on-the-application-of-conventions-and-recommendations/lang--es/index.htm

_____, “Sistema de Información de las Normas Internacionales de Trabajo”, 2020c. Disponible en <https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:1:0::NO::>

_____, “Procedimiento detallado”, 2020d. Disponible en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/genericdocument/wcms_614373.pdf

_____, “Solicitud directa sobre sumisión a las autoridades competentes (CEACR) - Adopción: 2019, Publicación: 109a. reunión CIT (2021), Honduras”, 2020e. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:4014343

_____, “Solicitud directa (CEACR) - Adopción: 2019, Publicación: 109a. reunión CIT (2021), Panamá”, 2020f. Disponible en http://ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID:4022494

_____, “Solicitud directa (CEACR) - Adopción: 2019, Publicación: 109a. reunión CIT (2021), Antigua y Barbuda”, 2020g. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID,P13100_LANG_CODE:4022553,en:NO

_____, “Solicitud directa (CEACR) - Adopción: 2019, Publicación: 109a. reunión CIT (2021), Bahamas”, 2020h. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID,P13100_LANG_CODE:4021125,en:NO

- _____, “Solicitud directa (CEACR) - Adopción: 2019, Publicación: 109a. reunión CIT (2021), Barbados”, 2020i. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID,P13100_LANG_CODE:4012907,en:NO
- _____, “Solicitud directa (CEACR) - Adopción: 2019, Publicación: 109a. reunión CIT (2021), Belice”, 2020j. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID,P13100_LANG_CODE:4024493,en:NO
- _____, “Solicitud directa (CEACR) - Adopción: 2019, Publicación: 109a. reunión CIT (2021), Nicaragua”, 2020k. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:4024610
- _____, “Solicitud directa (CEACR) - Adopción: 2019, Publicación: 109a. reunión CIT (2021), San Cristóbal y Nieves”, 2020l. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:4021131
- _____, “Solicitud directa (CEACR) - Adopción: 2018, Publicación: 108a. reunión CIT (2019), San Cristóbal y Nieves”, 2019a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID,P13100_LANG_CODE:3964764,en:NO
- _____, “Solicitud directa (CEACR) - Adopción: 2018, Publicación: 108a. reunión CIT (2019), Argentina”, 2019b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:3959427:NO

- _____, “Solicitud directa (CEACR) - Adopción: 2018, Publicación: 108a. reunión CIT (2019), Honduras”, 2019c. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=100:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:3965260:NO
- _____, “MLC, 2006 - Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)”, 2006. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C186
- _____, “Aceptación de enmiendas de 2018 al MLC, 2006”, 2018a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:11301::NO:RP,11301:P11301_INSTRUMENT_AMENDMENT_ID,P11301_INSTRUMENT_ID:3952968,312331
- _____, “Solicitud directa (CEACR) - Adopción: 2017, Publicación: 107a. reunión CIT (2018), Canadá”, 2018b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID,P13100_LANG_CODE:3341742,en:NO
- _____, “Solicitud directa (CEACR) - Adopción: 2016, Publicación: 106a. reunión CIT (2017), San Cristóbal y Nieves”, 2017a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID,P13100_LANG_CODE:3297430,en:NO
- _____, “Solicitud directa (CEACR) - Adopción: 2016, Publicación: 106a. reunión CIT (2017), Antigua y Barbuda”, 2017b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID,P13100_LANG_CODE:3294755,en:NO
- _____, “Aceptación de enmiendas de 2016 al MLC, 2006”, 2016. Disponible en <https://www.ilo.org/dyn/normlex/>

es/f?p=1000:11301::NO:RP,11301:P11301_INSTRUMENT_AMENDMENT_ID,P11301_INSTRUMENT_ID:3303970,312331

_____, “Solicitud directa (CEACR) - Adopción: 2014, Publicación: 104a. reunión CIT (2015), Antigua y Barbuda”, 2015a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID,P13100_LANG_CODE:3187085,en:NO

_____, “Solicitud directa (CEACR) - Adopción: 2014, Publicación: 104a. reunión CIT (2015), Panamá”, 2015b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:3187914

_____, “Aceptación de enmiendas de 2014 al MLC, 2006”, 2014. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:11301::NO:RP,11301:P11301_INSTRUMENT_AMENDMENT_ID,P11301_INSTRUMENT_ID:3256971,312331

_____, “Ratificación del MLC, 2006 - Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)”, 2013. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312331

_____, “Quinto punto del orden del día”, Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, 301a. reunión, Ginebra, 2008. Disponible en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_090329.pdf

_____, “MLC, 2006 - Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)”, 2006. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C186

- _____, “C185 - Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, en su versión enmendada (núm. 185)”, 2003. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:12100:::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312330
- _____, “C182 - Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182)”, 1999. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0:::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312327
- _____, “C180 - Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180)”, 1996a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0:::NO::P12100_ILO_CODE:C180
- _____, “C179 - Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179)”, 1996b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0:::NO::P12100_ILO_CODE:C179
- _____, “C178 - Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178)”, 1996c. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0:::NO::P12100_ILO_CODE:C178
- _____, “R028 - Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926 (núm. 28)”, 1926c. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:::NO:12100:P12100_ILO_CODE:R028:NO
- _____, “P147 - Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976”, 1996d. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0:::NO::P12100_ILO_CODE:P147

- _____, “C166 - Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166)”, 1987a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C166
- _____, “C165 - Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165)”, 1987b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C165
- _____, “C164 - Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164)”, 1987c. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C164
- _____, “C163 - Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163)”, 1987d. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C163
- _____, “C147 - Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)”, 1976a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C147
- _____, “C146 - Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146)”, 1976b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C146
- _____, “C145 - Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145)”, 1976c. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C145
- _____, “C138 - Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138)”, 1973. Disponible en <https://www.ilo.org/dyn/nor->

mlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C138

_____, “C134 - Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134)”, 1970a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C134

_____, “C133 - Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133)”, 1970b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C133

_____, “C130 - Convenio sobre asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad, 1969 (núm. 130)”, 1969. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100::NO:12100:P12100_ILO_CODE:C130:NO

_____, “C111 - Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (núm. 111)”, 1958a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C111

_____, “C109 - Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (núm. 109)”, 1958b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C109

_____, “C108 - Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108)”, 1958c. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C108

_____, “C105 - Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso, 1957 (núm. 105)”, 1957. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C105

ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C105

_____, “C100 - Convenio sobre igualdad de remuneración, 1951 (núm. 100)”, 1951. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312245

_____, “C098 - Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm.98)”, 1949a. Disponible en <https://www.ilo.org/legacy/spanish/inwork/cb-policy-guide/conveniosobreelderechodesindicacionydenegociacioncolectivanum98.pdf>

_____, “C093 - Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (núm. 93)”, 1949b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C093

_____, “C092 - Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92)”, 1949c. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C092

_____, “C091 - Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91)”, 1949d. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C091

_____, “C087 - Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87)”, 1948. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312232

_____, “C076 - Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación (núm. 76)”, 1946a. Disponible

en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEX-PUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C076

_____, “C075 - Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946 (núm. 75)”, 1946b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C075

_____, “C074 - Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74)”, 1946c. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C074

_____, “C073 - Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73)”, 1946d. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C073

_____, “C072 - Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946 (núm. 72)”, 1946e. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C072

_____, “C071 - Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71)”, 1946f. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C071

_____, “C070 - Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70)”, 1946g. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C070

_____, “C069 - Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69)”, 1946h. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C069

- _____, “C068 - Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68)”, 1946i. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C068
- _____, “C058 - Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58)”, 1936a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C058
- _____, “C057 - Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 57)”, 1936b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C057
- _____, “C056 - Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56)”, 1936c. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C056
- _____, “C055 - Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55)”, 1936d. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C055
- _____, “C054 - Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936 (núm. 54)”, 1936e. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C054
- _____, “C053 - Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53)”, 1936f. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C053

- _____, “C029 - Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930 (número. 29)”, 1930. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:55:0::NO::P55_TYPE,P55_LANG,P55_DOCUMENT,P55_NODE:CON,es,C029,/Document
- _____, “C023 - Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (número. 23)”, 1926a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C023
- _____, “C022 - Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (número. 22)”, 1926b. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C022
- _____, “C016 - Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (número. 16)”, 1921. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C016
- _____, “C009 - Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (número. 9)”, 1920a. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C009
- _____, “C008 - Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (número. 8)”, 1920d. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C008
- _____, “C007 - Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo) 1920 (número. 7)”, 1920c. Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C007
- _____, “Pesca”, s. f. Disponible en <https://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/shipping-ports-fisheries-in->

land-waterways/fisheries/lang--es/index.htm

OMI, “Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques”, 2020a. Disponible en <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Paginas/Default.aspx>

_____, “Sistema Mundial integrado de Información Marítima”, 2020b. Disponible en <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

_____, “Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS)”, 1974. Disponible en [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

_____, “Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)”, s. f. Disponible en [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

_____, “Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar”, s. f. Disponible en [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)

Secretaría de Gobernación, “Código de Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas para la Investigación de los Aspectos de Seguridad de Siniestros y Sucesos Marítimos”, *Diario Oficial de la Federación*, México, 2013. Disponible en http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5322849&fecha=21/11/2013

UNCAT, “Informe sobre el transporte marítimo, 2019”, 2019.
Disponible en [https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/
rmt2019_es.pdf](https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2019_es.pdf)

El trabajo marítimo y la gente de mar son temas poco tratados en las investigaciones de las Américas y en las agendas públicas de los gobiernos y organismos internacionales. Probablemente, por ser una ocupación que se desempeña en la mar, alejada de la discusión pública en tierra. Y así, como dirían algunos expertos marítimistas, “las Américas viven de espaldas al mar”, y de esa manera se mantienen también las condiciones de empleo y el acceso a la seguridad social de los trabajadores.

Por consiguiente, el propósito central de este cuaderno de investigación es empezar a construir el dialogo en la investigación y en la discusión pública sobre la naturaleza del trabajo marítimo en las Américas. Con ello, la Conferencia Interamericana de Seguridad Social (CISS), por primera vez en su historia, da espacio y reconocimiento a un tema de tal envergadura, definiendo así un compromiso de inclusión de todas las agendas sociales y laborales de la industria marítima.

San Ramón s/n, Col. San Jerónimo Lídice,
alcaldía Magdalena Contreras, C. P. 10100,
Ciudad de México.

Tel. (55) 5377 4700.

<https://ciss-bienestar.org/>



CISS
SEGURIDAD SOCIAL
PARA EL BIENESTAR

ISBN: 978-607-8088-98-0



9 786078 1088980