

O I T

SEMINARIO DE LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO SOBRE LAS NORMAS DEL TRABAJO MARITIMO PARA LOS PAISES DEL AFRICA DEL OESTE Y DEL CENTRO

**SUMARIO: I. INTRODUCCION: ORIGEN Y OBJETIVOS.—II. TRABAJO DESA-
RROLLADO.—II. RECOMENDACIONES.**

I. INTRODUCCION: ORIGEN Y OBJETIVOS

En Brazzaville, del 26 al 30 de noviembre de 1985, se celebró el Seminario sobre las normas del trabajo marítimo para los países del Africa del Oeste y del Centro, el cual organizado en el marco del programa a largo plazo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) para la asistencia a los países del mundo entero en el dominio de la legislación y de la reglamentación del trabajo marítimo, contó con el patrocinio, por una parte, de la Organización Internacional del Trabajo en colaboración con la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEA) y, por otra parte, del gobierno de la República Popular del Congo. El Seminario se inscribía en el marco del programa multilateral de cooperación del gobierno noruego con las organizaciones encargadas de la cooperación técnica con los países en desarrollo.

El Seminario es el segundo de una serie de reuniones del mismo tipo organizadas por la OIT con la finalidad de ayudar a los países marítimos de las regiones en desarrollo a elaborar o mejorar sus legislaciones y sus prácticas nacionales referentes a las condiciones de empleo de los marineros en los barcos mercantes. Su origen se remonta a una resolución sobre las normas a aplicar en los barcos mercantes que había sido adoptada en 1976 durante la 62.^a sesión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, en la que se exhortaba a los gobiernos a aplicar las disposiciones del convenio núm. 147 sobre la marina mercante (normas mínimas) y la Recomen-

ción núm. 155, sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas mínimas), ambos de 1976.

La conciencia de la necesidad de modernizar y armonizar las legislaciones marítimas de los países africanos existía desde hace tiempo. Las disparidades entre las legislaciones y las reglamentaciones en vigor en el África anglófona, el África francófona y el África lusófona no están en consonancia con la situación actual de los países en cuestión, tendiendo este fenómeno a comprometer el desarrollo de las industrias nacionales de los transportes y de una cooperación regional efectiva en materia de comercio marítimo. Así, surgen dificultades, especialmente, en campos como los de las garantías de préstamos internacionales para la mejora de las instalaciones portuarias y de los transportes marítimos, el establecimiento en los puertos de reglas, prácticas y formularios uniformes que faciliten el tráfico marítimo, así como la aplicación de acuerdos internacionales tales como el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas elaborado por la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo, el Derecho del Mar y los instrumentos de la OIT referentes al trabajo marítimo.

En lo que respecta a la aplicación de los convenios y recomendaciones de la OIT sobre el trabajo marítimo, son escasos los países del África del Oeste y del Centro que hayan adoptado e incorporado correctamente en sus respectivas leyes nacionales los instrumentos siguientes:

- Convenio núm. 145 sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976;
- Convenio núm. 147 sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976, y recomendación complementaria;
- Convenio núm. 9 sobre la colocación de la gente de mar, 1920;
- Convenio núm. 16 sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1920;
- Convenio núm. 73 sobre el examen médico de las gentes de mar, 1946;
- Convenio núm. 53 sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936;
- Convenio núm. 92 sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1944;
- Convenio núm. 133 sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970;
- Convenio núm. 22 sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926.

El Seminario, organizado en este contexto, tuvo como fin el permitir a los representantes de los gobiernos y organizaciones de armadores y de marineros de África del Oeste y del Centro interesados en la legislación marítima la adquisición de un conocimiento profundo de los principios que sirven de base a las normas internacionales sobre el trabajo marítimo adop-

tadas en la OIT, la familiarización con las condiciones de empleo de la gente de mar en los países marítimos desarrollados, el intercambio de ciertas experiencias y la formulación de algunas sugerencias susceptibles de una aplicación posible en las industrias nacionales de los transportes marítimos.

El Seminario agrupó a 20 participantes procedentes de 17 países del África del Oeste y del Centro. Los países representados fueron Burkina Faso, Camerún, Cabo Verde, Congo, Costa de Marfil, Chad, Gabón, Ghana, Guinea-Bissau, Malí, Níger, Nigeria, Noruega, República Centroafricana, Sierra Leona y Zaire. Intervinieron también expertos de la República Popular del Congo, Etiopía, Noruega, Países Bajos, la CEA y la OIT.

II. TRABAJO DESARROLLADO

Con base en los documentos y discusiones habidos, el Seminario pudo identificar los principales puntos de convergencia y de divergencia entre los diferentes países en lo que respecta a la legislación y a las prácticas nacionales del trabajo marítimo, así como a las condiciones de empleo de los marinos. A partir de ahí, aquél sugirió algunas medidas a tomar para mejorar esta situación, especialmente una mayor aplicación de las normas de la OIT sobre el trabajo marítimo, una armonización más estrecha de las leyes y prácticas concernientes a las gentes de mar, una búsqueda de la cooperación en el interior de la región en lo referente a la formación de personal y hallazgo de soluciones a los países sin litoral, así como una cooperación técnica de la OIT para la elaboración de legislaciones nacionales del trabajo marítimo y para la realización de investigaciones sobre cuestiones referentes al tráfico marítimo.

El Seminario insistió, por otra parte, en la necesidad de un reforzamiento de la cooperación internacional estimando que era el medio más apropiada y eficaz para asegurar la modernización y la armonización de las legislaciones marítimas nacionales en la subregión.

III. RECOMENDACIONES

En un plano más concreto, el Seminario formuló una serie de Recomendaciones para el mejoramiento de las condiciones de empleo de las gentes de mar, las cuales recogemos a continuación:

a) *Armonización*

Armonización de las legislaciones en vigor a través de la ratificación o de la aceptación de convenciones marítimas adoptadas por la OIT, particularmente de la Convención núm. 147 sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976.

b) *Normas mínimas a observar*

Incorporación en las legislaciones de las normas mínimas siguientes prescritas por la Convención núm. 147.

1) *Edad mínima*: Catorce años de edad mínima para la admisión a un empleo en el mar.

2) *Obligaciones incumbentes al armador en caso de enfermedad, de accidente o fallecimiento*: Responsabilidad del armador en caso de:

- enfermedad o accidente sobrevenido durante el período de contrato de las gentes de mar, o
- fallecimiento resultante de tal enfermedad o accidente.

3) *Seguridad Social*: Derecho de las gentes de mar a las prestaciones siguientes:

- prestaciones o atenciones médicas;
- prestaciones en especie por incapacidad de trabajo ligada a una enfermedad, al paro o a la vejez;
- prestaciones médicas y en especie en provecho de las personas a cargo de la gente de mar; y
- pensiones para las gentes de mar retiradas.

4) *Prevención de los accidentes de trabajo*: Referencia a toda disposición general relativa a la prevención de accidentes y a la higiene en el trabajo, aplicable al trabajo de las gentes de mar, y especificación de las medidas a tomar para la prevención de accidentes a bordo de los barcos, en lo que concierne especialmente a las características estructurales de los barcos, máquinas, medidas especiales de seguridad encima y debajo del puente, material de manutención, prevención y extinción de incendios, anclas, cadenas y cables, cargas peligrosas y lastre, así como el equipo de protección individual.

5) *Alojamiento de las tripulaciones*: Arreglo de los camarotes, comedores e instalaciones sanitarias en todos los buques marítimos de 500 toneladas o más de tonelaje bruto, e incluso, si ello es posible y justificado, en los buques marítimos de 200 a 500 toneladas de tonelaje bruto.

6) *Certificados de capacitación*: Posesión, por toda persona ejerciendo o comprometida para ejercer las funciones de capitán o de oficial de puente jefe de guardia, de un certificado de capacidad entregado o aprobado por la autoridad pública del territorio donde el buque esté matriculado.

7) *Contratos de enrolamiento de conformidad a las siguientes cláusulas*:

- firma de un contrato de enrolamiento por el armador o su representante y cada uno de los marineros empleados o enrolados a bordo de un

- buque, cualesquiera sean los títulos de éstos en la lista de la tripulación;
- garantía de que el contrato de enrolamiento no contenga ninguna estipulación por la cual las partes convengan de antemano en derogar las reglas normales de competencia de las jurisdicciones;
 - mención clara de los derechos respectivos del armador y del marinero,

c) *Medios de acción*

1) *Al nivel internacional*: Asistencia suministrada a los países de la región, generalmente por expertos altamente cualificados, para la elaboración de leyes y reglamentos nacionales susceptibles de favorecer y facilitar la aplicación de normas internacionales del trabajo marítimo con una atención particular acordada a la seguridad e higiene en el trabajo.

Asistencia suministrada por la OIT en lo que concierne particularmente a:

- las medidas propias para favorecer el desarrollo de los países africanos en el estudio y la búsqueda de tecnologías apropiadas;
- la colaboración entre países africanos para la promoción del desarrollo económico y del proceso social;
- los problemas marítimos de los países sin litoral, y especialmente el envío de misiones de promoción y de información a estos países.

2) *A nivel subregional*: Adopción por la Conferencia ministerial de los Estados de Africa del Oeste y del Centro sobre los transportes marítimos de medidas destinadas a:

- reactivar las disposiciones de su resolución núm. 30/4/78 que establecía un Comité *ad hoc* encargado de actualizar y armonizar las legislaciones marítimas de los Estados miembros a fin de facilitar la cooperación en la subregión en el dominio de los transportes marítimos;

- asegurar la formación de un personal administrativo y técnico para permitir a los países de la subregión disponer de mano de obra cualificada en cantidad suficiente;

- promover la regionalización efectiva de los establecimientos regionales de formación marítima existentes en Abidján y Accra con vistas a facilitar la realización de programas de formación respondiendo a las necesidades de los países de la subregión;

- fomentar la organización de seminarios de formación; e

- intensificar sus misiones con destino a los países sin litoral para ayudarlos a resolver los problemas fundamentales que se les presentan, y, paralelamente, llamar la atención de los países costeros sobre la importancia de estas misiones.

3) *Al nivel nacional*: Adopción por los países de la subregión de medidas tendentes a:

- modernizar las reglamentaciones marítimas nacionales con el objeto de adaptarlas a las necesidades actuales; y

- asegurar la ratificación de las convenciones internacionales de la OIT

y de la Organización Marítima Internacional que prevén la mejora de las normas referentes a la seguridad en el mar y el empleo marítimo (1).

ANTONIO MARTÍNEZ PUÑAL

*Doctor en Derecho. Profesor Colaborador de Derecho Internacional
de la Facultad de Derecho de Santiago de Compostela*

(1) *Rapport sur le Séminaire de l'OIT concernant les normes du travail maritime pour les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre*, Brazzaville, 26-30 novembre 1985, Bureau International du Travail, Genève, 1986.