



Instrumentos relativos a los exámenes médicos (gente de mar)

Síntesis

Entre los instrumentos examinados consagrados al trabajo marítimo, **hay dos convenios que tratan sobre el examen médico de la gente de mar:**

- el [Convenio sobre el examen médico de los menores \(trabajo marítimo\), 1921 \(núm. 16\)](#), y
- el [Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 \(núm. 73\)](#).

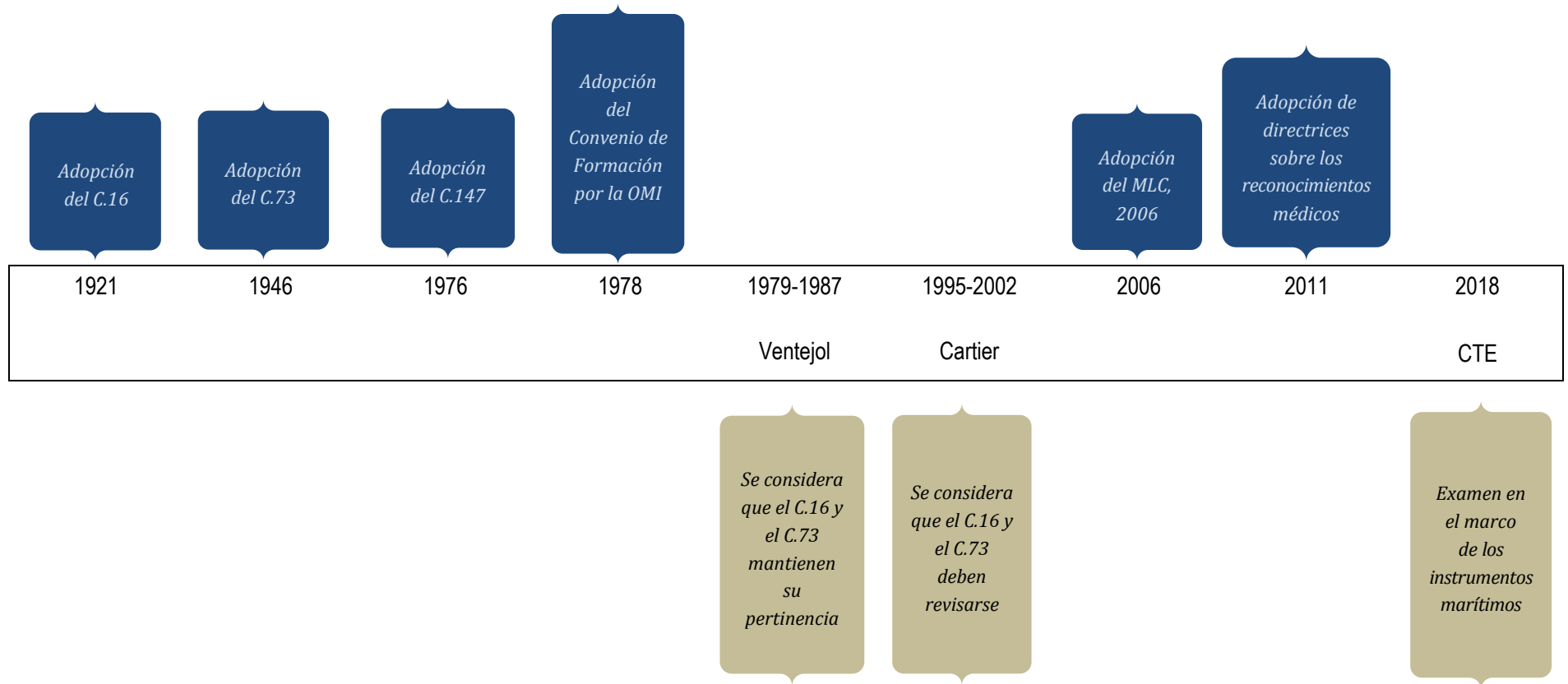
Estatus de los instrumentos examinados

	Recomendación del Grupo de Trabajo Cartier	Seguimiento tras la labor realizada por el Grupo de Trabajo Cartier
Convenio núm. 16	Instrumento pendiente de revisión	Revisado por el MLC, 2006
Convenio núm. 73	Instrumento pendiente de revisión	Revisado por el MLC, 2006

Medidas que podrían considerarse

1. Clasificar el Convenio núm. 16 como «norma superada» y considerar ulteriormente su posible retiro o derogación.
2. Clasificar el Convenio núm. 73 como «norma superada» y considerar ulteriormente su posible retiro o derogación.

Instrumentos relativos a la edad mínima de la gente de mar – Cronología



I. Enfoque normativo de la OIT respecto de los exámenes médicos de la gente de mar

A. Protección brindada por los instrumentos de la OIT ¹

1. El [Convenio sobre el examen médico de los menores \(trabajo marítimo\), 1921 \(núm. 16\)](#) se adoptó con la finalidad de establecer la obligación de que todos los niños y jóvenes menores de 18 años empleados a bordo de buques, barcos o embarcaciones dedicados a la navegación marítima ² presenten un certificado médico, firmado por un médico reconocido por la autoridad competente, que pruebe su aptitud para realizar dicho trabajo. El examen médico se efectuará con periodicidad anual. En casos de urgencia podrá preverse una excepción temporal. Este Convenio no es aplicable al sector pesquero ³.
2. El [Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 \(núm.73\)](#) se aplica a toda persona que desempeñe cualquier función en un buque, de propiedad pública o privada, destinado, con un fin comercial al transporte de mercancías o de pasajeros, salvo algunas excepciones ⁴. No es aplicable al sector pesquero ⁵. En virtud de este Convenio es obligatorio presentar un certificado médico que pruebe la aptitud física para el trabajo marítimo de la persona que vaya a ser empleada, firmado por un médico o, en caso de un certificado que concierna únicamente a la vista, por una persona autorizada por la autoridad competente para expedir dicho certificado. Los certificados médicos son válidos por un período máximo de dos años mientras que los certificados de percepción de los colores tienen una validez máxima de seis años. La autoridad competente, previa consulta a las organizaciones interesadas de armadores y de gente de mar, determinará la naturaleza del examen médico que deba efectuarse y las indicaciones que deban anotarse en el certificado médico. Deberán dictarse disposiciones para que la persona a quien se le haya negado un certificado después de haber sido examinada pueda pedir otro reconocimiento por uno o más árbitros médicos

¹ La cuestión del examen médico de los pescadores está regulada por el [Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 \(núm. 113\)](#) y el [Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 \(núm. 188\)](#).

² En virtud del artículo 2 del Convenio núm. 16, quedan excluidos de esa obligación los buques en que sólo estén empleados los miembros de una misma familia.

³ Véase Conferencia Internacional del Trabajo, tercera reunión, Ginebra, 1921, *Résolutions adoptées par la Commission des questions maritimes*: Queda entendido que ninguna de las recomendaciones sobre los convenios relativos a cuestiones marítimas que adopte esta Conferencia se aplicará al sector pesquero (texto disponible sólo en francés e inglés).

⁴ De conformidad con el artículo 2 del Convenio núm. 73, y sin perjuicio de las medidas que deberían tomarse para garantizar que las personas mencionadas a continuación se encuentren en buen estado de salud y no constituyan ningún peligro para la salud de las demás personas que se encuentren a bordo, se exceptúan de la aplicación de este Convenio: el práctico que no sea miembro de la tripulación; las personas empleadas a bordo por un empleador que no sea el armador, excepción hecha de los oficiales u operadores de radio que estén al servicio de una compañía de radiotelegrafía; los cargadores a bordo que no sean miembros de la tripulación; las personas empleadas en los puertos que no estén habitualmente empleadas en el mar.

⁵ En virtud del artículo 1, párrafo 3, del Convenio núm. 73, quedan excluidos de la aplicación del Convenio: los buques cuyo tonelaje bruto de registro sea inferior a 200 toneladas; los barcos de madera de construcción primitiva, tales como los *dhow*s y los juncos; los barcos de pesca; los buques dedicados a la navegación en estuarios.

que sean independientes de cualquier armador u organización de armadores o de gente de mar.

3. El [Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada \(MLC, 2006\)](#) incorpora en su regla 1.2 el contenido esencial de los instrumentos adoptados en 1921 y en 1946, y al mismo tiempo actualiza y desarrolla ciertos principios básicos. En el MLC, 2006 se reitera que la gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no posee un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar sus funciones. Esta disposición se aplica a toda la gente de mar, incluidos los menores de 18 años. Igualmente se retoman de esos convenios más antiguos el derecho de la gente de mar a la que se haya denegado un certificado o a la que se haya impuesto una limitación respecto de su capacidad para trabajar, a someterse a un nuevo examen, y los períodos de validez de los certificados médicos. El MLC, 2006 establece de manera más detallada las competencias que deben tener los médicos que expiden los certificados. A diferencia de los instrumentos anteriores, en el MLC, 2006 se dispone explícitamente que el certificado médico será expedido por un médico «debidamente cualificado» y que goce de «plena independencia profesional». Asimismo, el MLC, 2006 contiene disposiciones más estrictas para regular la posibilidad de derogar esas obligaciones en casos de urgencia. Cabe destacar además el mayor ámbito de aplicación del MLC, 2006, que brinda protección a la gente de mar o marinos, definidos como «toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio», es decir, «los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhow*s y los juncos»⁶.

B. Instrumentos examinados: adopción y ratificación

4. El Convenio núm. 16 fue adoptado en 1921 y registró 82 ratificaciones. La ratificación del MLC, 2006 ha entrañado hasta la fecha la denuncia de dicho instrumento por 55 Estados⁷. Veintisiete Estados Miembros siguen vinculados por ese Convenio⁸. Doce comentarios

⁶ El artículo II, párrafo 4, del MLC, 2006 no se aplica a los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares.

⁷ En aplicación del artículo X del MLC, 2006.

⁸ El Convenio núm. 16 sigue siendo vinculante para los siguientes países: Azerbaiyán, Belarús, Brasil, Camerún, Colombia, Costa Rica, Cuba, Djibouti, Dominica, ex República Yugoslava de Macedonia, Granada, Guatemala, Guinea, Iraq, Islas Salomón, Kirguistán, México, Pakistán, Santa Lucía, Sierra Leona, Somalia, República Unida de Tanzania, Tayikistán, Trinidad y Tabago, Ucrania, Uruguay y Yemen. Chile y Jamaica han ratificado el MLC, 2006 que aún no ha entrado en vigor para estos Estados. La República Unida de Tanzania depositó el instrumento de ratificación del MLC, 2006 ante la Oficina, pero todavía no ha sido registrado (en espera de la declaración relativa a la seguridad social). Por lo que respecta a Kirguistán, en 2013 la CEACR tomó nota de que el Gobierno había indicado que se proponía denunciar los convenios relativos a la navegación marítima y a la pesca. En relación con la ex República Yugoslava de Macedonia, la CEACR tomó nota de que el Gobierno había indicado que el país no tenía flota marítima ni buques registrados que enarbolaran su pabellón, y que no contaba con legislación relativa a las cuestiones que abarcaban los convenios marítimos de la OIT. Por último, en relación con Tayikistán, en 2011 la CEACR tomó nota de que el Gobierno había indicado que no disponía de flota marítima y que, aunque se había ratificado el Convenio, éste no se aplicaba ni en la legislación ni en la práctica. El Convenio podría ser pertinente en el futuro si el país llegara a contar con una flota mercante. Además, se estableció que este Convenio era aplicable a los territorios no metropolitanos siguientes: China – Región Administrativa Especial de Hong-Kong, Polinesia Francesa (Francia), Tierras australes y antárticas francesas (Francia), Groenlandia

formulados por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) en relación con problemas de aplicación están pendientes de respuesta ⁹.

5. El Convenio núm. 73 fue adoptado en 1946 ¹⁰ y registró 46 ratificaciones. La ratificación del MLC, 2006 ha entrañado hasta la fecha la denuncia de dicho instrumento por 34 Estados. Doce Estados siguen vinculados por ese Convenio ¹¹. Cinco comentarios de la CEACR en relación con problemas de aplicación están pendientes de respuesta ¹².

(Dinamarca), Guernsey (Reino Unido), Jersey (Reino Unido), Montserrat (Reino Unido) y Santa Elena (Reino Unido).

De los 27 Estados Miembros que siguen vinculados por el Convenio núm. 16, sólo cinco no son partes en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su versión enmendada (Convenio de Formación), a saber, Costa Rica, ex República Yugoslava de Macedonia, Kirguistán, Somalia y Tayikistán.

⁹ Los comentarios se refieren a: Djibouti (solicitud de información sobre si, en casos urgentes, es posible admitir que una persona menor de 18 años se embarque sin haberse sometido al reconocimiento médico previsto, a condición de que éste se realice en el primer puerto en el que atraque el buque); Dominica (observación en relación con la falta de legislación nacional específica que regule los exámenes médicos de los jóvenes marinos); Islas Salomón (solicitud de información acerca de las medidas adoptadas para garantizar que los certificados médicos para la gente de mar menor de 18 años tengan un período de validez máxima de un año); Pakistán (solicitud de adopción de medidas destinadas a garantizar que los certificados médicos que se expiden a las personas menores de 18 años que trabajan a bordo de los buques tengan un período de validez máxima de un año); Camerún (solicitud de respuesta a las observaciones formuladas por los sindicatos); Costa Rica (solicitud de información sobre si se permite emplear a personas de entre 15 y 18 años de edad en buques dedicados a la navegación de cabotaje); Iraq (solicitud de información sobre las medidas concretas que se hayan adoptado para reglamentar el examen médico de los jóvenes marinos de conformidad con las disposiciones del Convenio); Guatemala (solicitud de adopción de las medidas necesarias para dar efecto al Convenio por lo que respecta a los reconocimientos médicos previos y periódicos de los menores empleados en trabajos marítimos); Guinea (ninguno de los artículos del Código de la Marina Mercante regula el procedimiento de expedición de certificados médicos para la gente de mar); Groenlandia (Dinamarca) (solicitud de adopción de las medidas necesarias para armonizar la legislación nacional con los requisitos del Convenio; no existe legislación específica relativa al reconocimiento médico de los jóvenes marinos); Polinesia Francesa (solicitud de información sobre si la obligación de realizar un examen médico cada seis meses, establecida en la legislación, se aplica también a la gente de mar menor de 18 años que está empleada a bordo de buques de menos de 10 toneladas), y Ucrania (solicitud de información sobre si los alumnos de escuelas de navegación marítima menores de 18 años están autorizados a realizar un viaje de formación a bordo de un buque, en cuyo caso deberán someterse a un examen médico y obtener un certificado médico).

¹⁰ Cabe señalar que el Convenio núm. 73 no revisa el Convenio núm. 16, que se aplica únicamente a los jóvenes marinos.

¹¹ El Convenio núm. 73 sigue siendo vinculante para los siguientes países: Angola, Azerbaiyán, Djibouti, Egipto, ex República Yugoslava de Macedonia, Guinea-Bissau, Kirguistán, Perú, Tayikistán, Turquía, Ucrania y Uruguay. Además, se estableció que este Convenio era aplicable a los territorios no metropolitanos siguientes: China – Región Administrativa Especial de Macao, Polinesia Francesa (Francia) y Tierras australes y antárticas francesas (Francia). En relación con la ex República Yugoslava de Macedonia, Kirguistán y Tayikistán, véase la información que figura en la nota a pie de página 8. De los 12 Estados Miembros que siguen vinculados por el Convenio núm. 73, sólo tres no son partes en el Convenio de Formación de 1978, a saber, la ex República Yugoslava de Macedonia, Kirguistán y Tayikistán.

¹² Los comentarios se refieren a Azerbaiyán (solicitud de información sobre la forma en que la autoridad competente asegura una supervisión eficaz de la calidad del examen médico de la gente de mar extranjera no residente); Djibouti (solicitud de información sobre las medidas adoptadas para dar aplicación al Convenio); Guinea-Bissau (solicitud de aclaraciones en relación con el período de

II. Evolución de la situación entre la fecha de adopción de los instrumentos y 2018

A. Estatus

6. Durante el examen realizado en el marco de las labores del **Grupo de Trabajo Ventejol**, el Convenio núm. 16 fue incluido en la clasificación de «otros instrumentos» y el Convenio núm. 73 en la de «instrumentos que conviene promover con carácter prioritario»¹³.
7. A raíz de las labores realizadas por el **Grupo de Trabajo Cartier**, el Consejo de Administración decidió que debía procederse a una revisión de esos dos Convenios. Entre otros motivos, se adujo que el hecho de que las normas de aptitud física fueran muy diferentes de un país a otro planteaba problemas con respecto a la aplicación de esos instrumentos¹⁴.

B. Aplicación y refundición

8. El Convenio núm. 73 se enumera en el anexo del [Convenio sobre la marina mercante \(normas mínimas\), 1976 \(núm. 147\)](#), pero no así el Convenio núm. 16. Los Estados que ratificaron el Convenio núm. 147 se comprometieron a verificar que las disposiciones de su legislación sean en sustancia equivalentes¹⁵ a los Convenios o a los artículos de los mismos enumerados en el anexo, en la medida en que el Estado no esté obligado por otro concepto a dar efecto a estos Convenios. A este respecto, de los 14 Estados Miembros que siguen vinculados por el Convenio núm. 147, solamente cinco han ratificado el Convenio núm. 73. Por lo tanto, nueve Estados tienen la obligación de contar con una legislación sustancialmente equivalente al Convenio núm. 73, de conformidad con el artículo 2, a), del Convenio núm. 147¹⁶.
9. Los Convenios núms. 16 y 73 han sido revisados por el MLC, 2006 que retoma en gran medida los objetivos y el contenido de éstos al tiempo que amplía considerablemente su ámbito de aplicación. El Convenio núm. 16 sigue abierto a la ratificación, pero no así el Convenio núm. 73¹⁷.

validez del certificado médico); Polinesia Francesa (solicitud de información sobre si la prueba de detección del VIH y del sida está incluida entre los exámenes médicos prescritos por la legislación pertinente); China – Región Administrativa Especial de Macao (solicitud de consulta a las organizaciones de armadores y de gente de mar antes de proceder a la introducción de cualquier tipo de cambio en relación con el modelo de certificado médico en vigor).

¹³ Véanse los informes del Grupo de Trabajo sobre las normas internacionales del trabajo, de 1979 y 1987.

¹⁴ Véase el documento [GB.277/LILS/WP/PRS/1/2](#).

¹⁵ OIT: Estudio General de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones, 77.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, 1990, *Estudio general de las memorias relativas al Convenio (núm. 147) sobre la marina mercante (normas mínimas) y a la Recomendación (núm. 155) sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976*, Ginebra, 1990, págs. 41 y ss.

¹⁶ Esos Estados son: Brasil, Costa Rica, Dominica, Islandia, Iraq, Israel, Trinidad y Tabago y Estados Unidos.

¹⁷ A este respecto, véase la nota introductoria preparada para la tercera reunión del Comité Tripartito Especial.

C. Situación con respecto a las normas internacionales del trabajo

10. La cuestión de los reconocimientos médicos de la gente de mar ha sido objeto de numerosas iniciativas de carácter normativo o técnico desde la adopción de los Convenios núms. 16 y 73.
11. En primer lugar, esos Convenios se refundieron en el texto del MLC, 2006. Recientemente, se procedió a un examen exhaustivo de su contenido con el fin de asegurar que éste está actualizado y sigue siendo pertinente en relación con las prácticas y las necesidades del sector. A ese respecto, cabe señalar que la regla 1.2 y las disposiciones del Código del MLC, 2006 retoman fielmente, adaptándolo, el contenido de esos dos Convenios, en particular el del Convenio núm. 73. Además, las disposiciones del MLC, 2006 relativas al certificado médico quedan comprendidas en el ámbito de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que deben ser objeto de inspección y aprobación por el Estado del pabellón. En relación con los buques con respecto a los cuales se aplica la certificación obligatoria prevista por el MLC, 2006, debe tomarse en consideración el cumplimiento de las disposiciones relativas al certificado médico. La refundición de los Convenios núms. 16 y 73 en el MLC, 2006 refuerza la eficacia de los requisitos de la OIT sobre exámenes médicos aplicables a la gente de mar y los hace realmente universales.
12. En segundo lugar, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su versión enmendada (Convenio de Formación), adoptado bajo la égida de la Organización Marítima Internacional (OMI), también contiene disposiciones sobre la materia (sección A-I/9)¹⁸. A este respecto, el MLC, 2006 dispone que la autoridad competente deberá aceptar todo certificado médico expedido con arreglo a los requisitos del Convenio de Formación, a los efectos de la regla 1.2. También deberá aceptar todo certificado médico que cumpla en sustancia esos requisitos, en el caso de la gente de mar no amparada por el Convenio de Formación.
13. En tercer lugar, en razón de la diversidad de prácticas observadas a nivel internacional, en 1997, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la OIT adoptaron conjuntamente directrices relativas a los reconocimientos médicos de la gente de mar con el fin de promover el establecimiento de un marco armonizado a nivel internacional sobre la cuestión. Esta iniciativa se reactivó en 2011 con la adopción de nuevas directrices formuladas por el Consejo de Administración de la OIT, con el acuerdo del Comité de Seguridad Marítima de la OMI. Esas directrices¹⁹ incluyen modelos de formularios que permiten realizar un mejor seguimiento de la salud de la gente de mar a nivel internacional.
14. Por último, una de las cuestiones recurrentes con respecto a la puesta en práctica de los Convenios sobre el trabajo marítimo es su posible aplicación a otras categorías de trabajadores distintas a la de la gente de mar, tal como se define en el MLC, 2006. En particular, numerosas legislaciones nacionales han establecido un marco común para pescadores y gente de mar, basándose en esos convenios sectoriales. Cabe recordar a este respecto que la derogación o el retiro de un convenio no afecta a las legislaciones nacionales adoptadas para darle efecto, y que en general no impide a los Estados seguir aplicando el instrumento considerado si así lo desean²⁰.

¹⁸ Véase M. Mc Connell, D. Devlin y C. Doumbia-Henry, *The Maritime Labour Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, págs. 251 y ss.

¹⁹ Véanse las *Directrices para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar* (OIT, 2013).

²⁰ Véase el *Informe VII (2) presentado a la Conferencia Internacional del Trabajo*, 106.ª reunión, 2017, pág. 5.

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

15. En el marco del análisis para determinar el estatus de los Convenios núms. 16 y 73, relativos al examen médico de la gente de mar, resultan especialmente pertinentes las siguientes consideraciones:

- 1) Aunque los Convenios núms. 16 y 73 han sido refundidos en el MLC, 2006, siguen siendo pertinentes por las siguientes razones:
 - numerosos Estados que no han ratificado el MLC, 2006 siguen estando vinculados por esos dos instrumentos, y
 - el Convenio núm. 73 está incorporado en el sistema del Convenio núm. 147 que, en este contexto, sigue siendo aplicable para nueve Estados.
- 2) El Convenio de Formación contiene disposiciones pertinentes en la materia, y se considera que el cumplimiento de éste permite dar aplicación al MLC, 2006. A este respecto, cabe señalar lo siguiente:
 - de los 27 Estados Miembros que siguen estando vinculados por el Convenio núm. 16, sólo cinco no son partes en el Convenio de Formación, a saber, Costa Rica, ex República Yugoslava de Macedonia, Kirguistán, Somalia y Tayikistán, y
 - de los 12 Estados Miembros que siguen estando vinculados por el Convenio núm. 73, sólo tres no son partes en el Convenio de Formación, a saber, ex República Yugoslava de Macedonia, Kirguistán y Tayikistán.

IV. Medidas que podrían considerarse en relación con los instrumentos

16. Si bien el Grupo de Trabajo Cartier recomendó incluir los Convenios núms. 16 y 73 en la lista de instrumentos que convenía revisar, la adopción del MLC, 2006 proporciona hoy en día un marco actualizado y pertinente. Sin embargo, los dos Convenios siguen siendo pertinentes para los Estados que no se encuentran todavía en condiciones de ratificar el MLC, 2006.

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

1. Clasificar el Convenio núm. 16 como «norma superada».
2. Clasificar el Convenio núm. 73 como «norma superada».
3. Solicitar a la Oficina que ponga en marcha una iniciativa destinada a promover, con carácter prioritario, la ratificación del MLC, 2006 entre los países para los cuales esos dos Convenios siguen siendo vinculantes.
4. Solicitar a la Oficina que proporcione la asistencia técnica necesaria a los Estados que hayan expresado la voluntad de denunciar los Convenios núms. 16 y 73 por el hecho de que no tienen intereses marítimos, a fin de que puedan entablar el procedimiento de denuncia ²¹.
5. Examinar nuevamente la situación de los Convenios núms. 16 y 73 en la próxima reunión del Comité Tripartito Especial para decidir sobre su posible derogación o su retiro.

²¹ El Convenio núm. 16 puede denunciarse en cualquier momento. El Convenio núm. 73 puede denunciarse en el período comprendido entre el 17 de agosto de 2025 y el 17 de agosto de 2026.