



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

Ginebra, 19-23 de abril de 2021

► Instrumentos relativos a la alimentación y el servicio de fonda

Síntesis

Los instrumentos sobre el trabajo marítimo que están examinándose comprenden **dos convenios relativos a la alimentación y el servicio de fonda**:

- Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68)
- Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69)

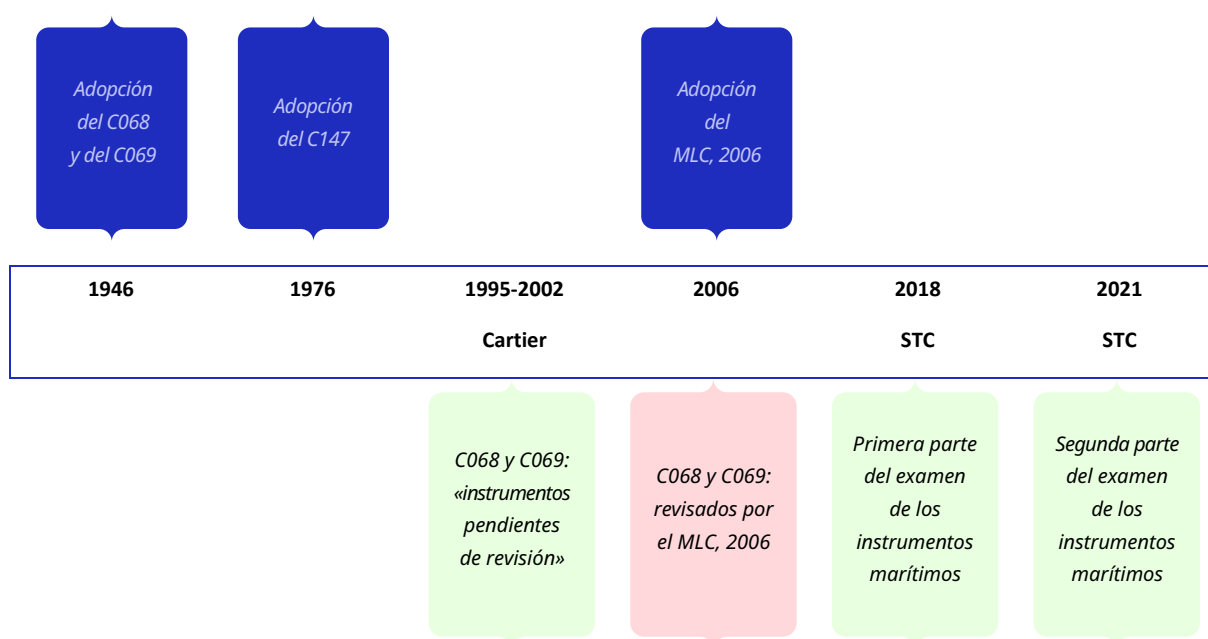
Estatus de los instrumentos examinados

Convenio núm. 68	Instrumento pendiente de revisión	(Revisado por el MLC, 2006)
Convenio núm. 69	Instrumento pendiente de revisión	(Revisado por el MLC, 2006)

Medidas que podrían considerarse

Clasificar los Convenios núms. 68 y 69 como «normas superadas» y proponer su derogación en la 118.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030).

► Instrumentos relativos a la alimentación y el servicio de fonda: cronología



I. Enfoque normativo de la OIT con respecto a la alimentación y el servicio de fonda

A. Protección brindada por los instrumentos de la OIT

1. El **Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68)**, se aplica a buques que, dedicados a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, y destinados con fines comerciales al transporte de mercancías o de pasajeros, estén matriculados en un territorio para el cual se halle en vigor este convenio. Su objetivo es la promoción de una norma adecuada de alimentación y de servicio de fonda. El Convenio núm. 68 prevé que la autoridad competente deberá ejercer las siguientes funciones: *a)* elaboración y aplicación de reglamentos sobre las provisiones de víveres y agua potable y sobre el personal de fonda, la construcción, ubicación, ventilación, calefacción, el alumbrado, el sistema de agua corriente y el material de cocina y de otros locales dedicados al servicio de fonda, incluidas las despensas y cámaras frigoríficas; *b)* inspección a bordo del abastecimiento de víveres y agua potable y de los locales, instalaciones y organización para el almacenaje, manipulación y preparación de los artículos alimenticios; *c)* concesión de certificados de aptitud profesional a los miembros del personal de fonda a quienes se exijan determinadas calificaciones, y *d)* estudio de los métodos más apropiados para conseguir que la tripulación reciba una alimentación y un servicio de fonda satisfactorios, y difusión de información educativa sobre estos métodos. El Convenio núm. 68 contiene disposiciones detalladas sobre las inspecciones que serán llevadas a cabo durante la travesía por el capitán, o un oficial designado por éste a tal efecto, incluido un mecanismo de presentación de quejas.
2. El **Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69)**, se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, destinado, con fines comerciales, al transporte de mercancías o de pasajeros y

matriculado en un territorio en el cual se halle en vigor este convenio. La legislación nacional, o, en su defecto, los contratos colectivos celebrados entre empleadores y trabajadores, determinarán los buques o clases de buques que a los efectos de este convenio deberán considerarse dedicados a la navegación marítima. A los efectos del convenio, la expresión «cocinero de buque» significa la persona directamente responsable de la preparación de las comidas para la tripulación del buque. El Convenio núm. 69 prevé que nadie podrá ser contratado como cocinero a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio, a menos que posea un certificado de aptitud profesional como cocinero de buque. La autoridad competente podrá conceder excepciones si no hay suficiente número de cocineros que posean certificados.

3. El [Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada \(MLC, 2006\)](#) moderniza y consolida los Convenios núms. 68 y 69. Prevé, en la regla 3.2 sobre alimentación y servicio de fonda, que todo Miembro deberá asegurar que los buques que enarbolan su pabellón lleven a bordo y sirvan (de manera gratuita para el marino) alimentos y agua potable de calidad, valor nutritivo y cantidad apropiados que cubran adecuadamente las necesidades del buque y tomen en consideración los distintos orígenes culturales y religiosos. La norma A3.2 prevé que todo Miembro llevará a cabo actividades educativas para promover el conocimiento y la aplicación de las normas mínimas de alimentación y servicio de fonda. El MLC, 2006 prevé asimismo que todo marino empleado como cocinero del buque y encargado de la preparación de las comidas deberá tener la formación y las cualificaciones exigidas para ejercer esta función a bordo de buques. Ningún marino menor de 18 años podrá ser empleado o contratado, o trabajar como cocinero, a bordo de un buque. Se destaca que los buques que operen con una dotación prescrita de menos de diez tripulantes, no están obligados a llevar un cocinero plenamente calificado. En tal caso, se deberá impartir formación o instrucción a toda persona que prepare alimentos en cocinas en las áreas relacionadas con los alimentos y la higiene personal, así como con la manipulación y el almacenaje de alimentos a bordo de un buque. En lo que respecta al requisito de que se realicen con frecuencia inspecciones documentadas a bordo de los buques, ya sea por el capitán o bajo sus órdenes, con respecto a la alimentación y el servicio de fonda, la norma A3.2 se refiere a los procedimientos de cumplimiento continuo que se recogen en el Título 5. En 2013, una reunión tripartita de expertos de la OIT adoptó las [Pautas sobre la formación de los cocineros de los buques](#) que proporcionan informaciones adicionales prácticas y orientación al Estado del pabellón que pueden incluirse en su legislación nacional y otras medidas para dar aplicación a la regla 3.2.

B. Instrumentos examinados: adopción y ratificación

4. El Convenio núm. 68 fue adoptado en 1946 y se registraron 25 ratificaciones. La ratificación del MLC, 2006 ha conducido a la denuncia de este instrumento por 19 Estados hasta la fecha. Seis Estados Miembros siguen vinculados por este instrumento ¹. Dos Estados Miembros siguen vinculados por este instrumento solo en lo

¹ A saber, Angola, Egipto, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Perú y Turquía. El Gobierno de [Egipto](#) indicó que «están realizándose esfuerzos para poner la legislación nacional de conformidad con las disposiciones pertinentes del MLC, 2006, en preparación para su aplicación efectiva antes de su ratificación». El Gobierno de [Guinea-Bissau](#) indicó que «el MLC, 2006 fue aprobado por la Asamblea Nacional Popular en 2016, y que está comprometido a preparar la declaración prevista en la regla 4.5, párrafo 2» y que «solo tres buques están enarbolando su pabellón y que están obsoletos».

que respecta a los territorios no metropolitanos ². Cuatro comentarios formulados por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones en relación con problemas de aplicación están pendientes de respuesta ³.

5. El Convenio núm. 69 también se adoptó en 1946, y se registraron 38 ratificaciones. La ratificación del MLC, 2006 ha conducido a la denuncia de este instrumento por 28 Estados hasta la fecha. Diez Estados Miembros siguen vinculados por este instrumento ⁴. Cuatro Estados Miembros siguen vinculados por este instrumento solo en lo que respecta a los territorios no metropolitanos ⁵. Siete comentarios formulados por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones en relación con problemas de aplicación están pendientes de respuesta ⁶.

² Este convenio fue declarado aplicable a los siguientes territorios no metropolitanos: Región Administrativa Especial de Macao (China) y Tierras australes y antárticas francesas (Francia). El Gobierno de la Región Administrativa Especial de Macao (China) señaló que «los buques matriculados en la Región Administrativa Especial de Macao se dedican fundamentalmente a realizar viajes cerca de la costa durante unas horas» y que «no existen disposiciones legislativas y reglamentarias para aplicar el Convenio». El Gobierno de las [Tierras australes y antárticas francesas](#) indicó que «desde la promulgación de la Ley núm. 2005-412, de 3 de mayo de 2005, los buques comerciales se matriculan en el Registro Internacional Francés, por lo que solo algunos buques pesqueros siguen matriculados en las Tierras australes y antárticas francesas (TAAF)».

³ Estos se refieren a [Guinea-Bissau](#) (comentarios sobre el ámbito de aplicación del Convenio), [Guinea Ecuatorial](#) (comentarios sobre la falta de sumisión de la primera memoria), el [Perú](#) (comentarios sobre la colaboración con las organizaciones de armadores y de la gente de mar, y recolección y distribución de información y recomendaciones) y [Turquía](#) (comentarios sobre las inspecciones en el mar, la inspección especial tras la presentación de quejas, y la memoria anual).

⁴ A saber, Angola, Azerbaiyán, Egipto, Guinea-Bissau, Kirguistán, Macedonia del Norte, Perú, Tayikistán, Turquía y Ucrania. El Gobierno de [Kirguistán](#) indicó que «no había buques dedicados a la navegación marítima matriculados en Kirguistán, por lo que este convenio queda sin objeto». El Gobierno de [Macedonia del Norte](#) indicó que «el país no tiene una flota marítima ni buques que enarbolan su pabellón, y no tiene una legislación relativa a los asuntos abordados en el Convenio». El Gobierno de [Tayikistán](#) señaló que «el país no tiene una flota marítima, y que el Convenio no se aplica en la legislación o la práctica». En relación con Egipto y Guinea-Bissau, véase la nota a pie de página 1.

⁵ Este convenio se declaró aplicable a los siguientes territorios no metropolitanos: Región Administrativa Especial de Macao (China), Polinesia Francesa (Francia), Tierras australes y antárticas francesas (Francia), Aruba (Países Bajos), Caribe parte de los Países Bajos (Países Bajos), Sint Maarten (Países Bajos), Guernsey (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) y Jersey (Reino Unido). El Gobierno de la Región Administrativa Especial de Macao (China) indicó que «los buques matriculados en la Región Administrativa Especial de Macao suelen operar a nivel local o a lo largo de la costa con distancias de navegación relativamente cortas, por lo que tienen menos necesidad de contratar a cocineros de buques». El Gobierno de la Polinesia Francesa (Francia) señaló que «en 2016 indicó formalmente su aceptación de las obligaciones dimanantes del MLC, 2006». En relación con las Tierras australes y antárticas francesas, véase la nota a pie de página 2. El Gobierno de Aruba (Países Bajos) señaló que «no había marinos ni buques matriculados en el territorio». El Gobierno de Jersey (Reino Unido) indicó que no había «buques matriculados en Jersey dedicados al transporte de mercancías o de pasajeros con fines comerciales, por lo que no es necesario una legislación específica que haga efectivas las disposiciones del Convenio».

⁶ Estos se refieren a [Azerbaiyán](#) (comentarios sobre las condiciones para conceder un certificado de aptitud de cocinero de buque y aplicación práctica), [Ucrania](#) (comentarios sobre el certificado de aptitud de cocinero de buque y periodo mínimo de servicio en el mar), [Guinea-Bissau](#) (comentarios sobre el certificado de aptitud de cocinero de buque y exámenes para la concesión de certificados de aptitud de cocinero de buque), [Angola](#) (comentarios sobre los exámenes para conceder certificados de aptitud de cocinero de buque), [Turquía](#) (comentarios sobre el periodo mínimo de servicio en el mar; reconocimiento de los certificados) y la [Polinesia Francesa](#) (comentarios sobre el certificado de aptitud de cocinero de buque).

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

6. Tras la labor del Grupo de Trabajo Cartier, el Consejo de Administración de la OIT decidió clasificar ambos Convenios núms. 68 y 69 en la categoría de «instrumentos pendientes de revisión»⁷.
7. El Convenio núm. 68 figura en el anexo del [Convenio sobre la marina mercante \(normas mínimas\), 1976 \(núm. 147\)](#). Todo Miembro que haya ratificado el Convenio núm. 147 se compromete a verificar que su legislación es sustancialmente equivalente⁸ a los convenios o artículos de los convenios a los que se hace referencia en el anexo, en la medida en que el Estado Miembro no esté obligado por otro concepto a dar efecto a esos convenios. En relación con esto, de los doce⁹ Estados Miembros que siguen vinculados por el Convenio núm. 147, solo dos han ratificado el Convenio núm. 68¹⁰. Por consiguiente, diez Estados Miembros tienen la obligación¹¹ de garantizar la equivalencia sustancial de su legislación con el Convenio núm. 68 (artículo 5), de conformidad con el artículo 2, a), del Convenio núm. 147.
8. De manera análoga, el Convenio núm. 68 figura en el anexo de la [Recomendación sobre la marina mercante \(mejoramiento de las normas\), 1976 \(núm. 155\)](#). La Recomendación núm. 155 amplía el corpus normativo que podría aplicarse en las condiciones previstas en el Convenio núm. 147 (con disposiciones sustancialmente equivalentes)¹².
9. El MLC, 2006 revisa ambos Convenios núms. 68 y 69, que ya no están abiertos a la ratificación.
10. En el marco del examen realizado por el **Grupo de Trabajo Cartier**, varios Estados Miembros subrayaron que el Convenio núm. 68 había sido superado y que probablemente no reflejara la práctica reciente, los cambios tecnológicos o las disposiciones legislativas en el sector marítimo. Se recomendó que los instrumentos correspondientes de la OMI se tuvieran en cuenta en el contexto de una revisión conjunta de los Convenios núms. 68 y 69. Se hizo referencia a la pertinencia de la alimentación y el servicio de fonda a bordo de los buques del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su versión enmendada (Convenio de Formación)¹³. Sin embargo, durante la redacción del MLC, 2006, las cuestiones relativas a la responsabilidad de establecer disposiciones sobre la formación y titulación de los marineros preferentes se dejaron a la OMI, con excepción del tema de los cocineros de los buques que no es abordado por el Convenio de Formación.

⁷ OIT, *Seguimiento de las recomendaciones del Grupo de Trabajo: b) Nota de información sobre el estado de las labores y decisiones adoptadas en materia de revisión de normas*, GB.283/LILS/WP/PRS/1/2, 2002

⁸ OIT, *Estudio general de las memorias relativas al Convenio (núm. 147) sobre la marina mercante (normas mínimas) y a la Recomendación (núm. 155) sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas) y a la Recomendación (núm. 155) sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976*, Informe III (Parte 4B), Conferencia Internacional del Trabajo, 77.ª reunión, 1990, 39 y ss.

⁹ Se destaca que el Convenio núm. 147 seguirá en vigor para el Brasil solo hasta el 7 de mayo de 2021, fecha en la que el MLC, 2006 entrará en vigor para ese país.

¹⁰ A saber, Egipto y Perú.

¹¹ A saber, Azerbaiyán, Costa Rica, Dominica, Estados Unidos de América, Iraq, Israel, Kirguistán, Tayikistán, Trinidad y Tabago y Ucrania.

¹² OIT, *Estudio General, 1976*, Informe III (Parte 4B), 39 y ss.

¹³ OIT, *Seguimiento de las consultas sobre los convenios relativos a la gente de mar*, GB.277/LILS/WP/PRS/1/2, 2000, párrs. 8 y 9.

11. Durante la labor preparatoria del MLC, 2006, señaló que la regla 3.2 y las disposiciones conexas del Código refunden y actualizan las obligaciones dimanantes de los Convenios núms. 68 y 69, relacionadas con la calidad de la alimentación, el agua potable y el servicio de fonda, con inclusión de los requisitos de formación de los cocineros de los buques¹⁴. En ellas se estipula que, teniendo debidamente en cuenta el número de marinos a bordo, sus exigencias religiosas y prácticas culturales en relación con los alimentos, y la duración y naturaleza de las travesías, el abastecimiento de víveres y agua potable debe ser adecuado en cuanto a cantidad, valor nutritivo, calidad y variedad. Además, el MLC, 2006 prevé que la comida de la gente de mar embarcada deberá proporcionarse gratuitamente durante su periodo de contratación, mientras que el Convenio núm. 68 no dice nada al respecto.
12. A diferencia del Convenio núm. 69, el MLC, 2006 no exige que los cocineros de buques tengan un certificado profesional para ejercer su profesión. Así pues, el MLC, 2006 aborda la cuestión de la falta de formación o certificados tipo internacionales para los cocineros de buques. Sin embargo, las pautas que figuran en B3.2 indican que los certificados pueden ser el enfoque previsto y que esta cuestión incumbe a la legislación nacional. En este sentido, las pautas en B3.2.2 prevén el reconocimiento de certificados de aptitud de cocinero extendidos por otros Miembros que hayan ratificado el Convenio núm. 69.

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

13. En el marco de la revisión del estatus de los Convenios núms. 68 y 69 relativos a la alimentación y el servicio de fonda, las siguientes consideraciones son particularmente pertinentes:
 - 1) Los Convenios núms. 68 y 69 fueron revisados por el MLC, 2006 y la protección que brindan con respecto a la alimentación y al servicio de fonda ya no corresponde a los requisitos de los instrumentos más recientes¹⁵.
 - 2) Seis Estados Miembros siguen vinculados por el Convenio núm. 68. El Convenio núm. 68 figura en el sistema del Convenio núm. 147, el cual, en este contexto, sigue siendo aplicable a diez Estados.
 - 3) Diez Estados Miembros siguen vinculados por el Convenio núm. 69.

¹⁴ OIT, *Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo*, Informe I (1A), Conferencia Internacional del Trabajo, 94.ª reunión (marítima), 2006, 46.

¹⁵ El artículo 15, 2), prevé requisitos específicos para la entrada en vigor del [Convenio núm. 68](#), a saber, que el Convenio «entrará en vigor seis meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de nueve de los siguientes países: Estados Unidos, República Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, China, Dinamarca, Finlandia, Francia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Polonia, Portugal, Suecia, Turquía y Yugoslavia, quedando entendido que, por lo menos, cinco de estos nueve países deberán poseer una marina mercante de un millón de toneladas brutas de registro como mínimo». Se incluyó esta disposición con el propósito de facilitar y estimular la pronta ratificación del Convenio por los Estados Miembros. Con excepción de un país, ninguno de los países enumerados son partes del Convenio. El artículo 8, 2), del [Convenio núm. 69](#) prevé requisitos específicos para su entrada en vigor, a saber, que el Convenio «entrará en vigor seis meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de nueve de los siguientes países: Estados Unidos de América, República Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, China, Dinamarca, Finlandia, Francia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Grecia, India, Irlanda, Italia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Suecia, Turquía y Yugoslavia, quedando entendido que, por lo menos, cinco de estos nueve países deberán poseer una marina mercante de un millón de toneladas brutas de registro como mínimo». Con excepción de un país, ninguno de los países enumerados son partes del Convenio.

- 4) El MLC, 2006 es el instrumento actualizado que refleja el consenso tripartito sobre esta cuestión. Brinda protección integral a la gente de mar y garantiza la igualdad de condiciones para los armadores a través de su mecanismo único de control de la aplicación.

IV. Medidas que podrían considerarse en relación con los instrumentos

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

1. Clasificar el Convenio núm. 68 y el Convenio núm. 69 como «normas superadas» y proponer una derogación en la 118.^a reunión (2030) de la Conferencia Internacional del Trabajo.
2. Pedir a la Oficina que lleve a cabo una iniciativa para promover, con carácter prioritario, la ratificación del MLC, 2006 entre los países que siguen vinculados por los Convenios núms. 68 y 69.
3. Alentar a los Estados que ya han ratificado el MLC, 2006, pero que siguen vinculados por los Convenios núms. 68 y 69 en lo que respecta a los territorios no metropolitanos, a que extiendan la aplicación del MLC, 2006 a dichos territorios.