

NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO TRIPARTITO DEL MEN

(16-20 DE SEPTIEMBRE DE 2024)

EXAMEN DE LOS INSTRUMENTOS SOBRE LAS HORAS DE TRABAJO (NAVEGACIÓN INTERIOR)

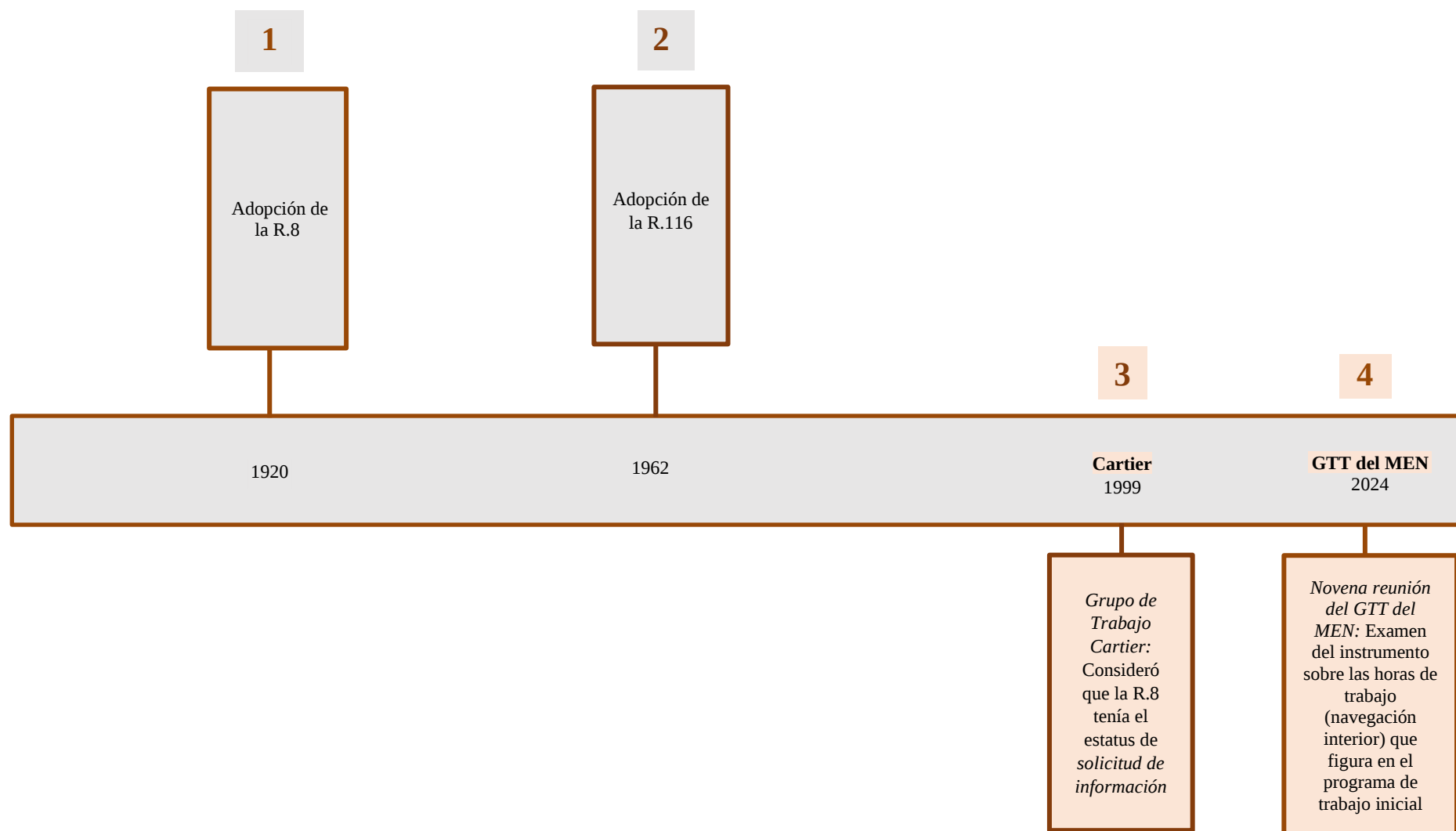
Nota técnica 4.3: Instrumentos sobre las horas de trabajo (navegación interior)

- En el programa de trabajo inicial figura un instrumento sobre las horas de trabajo (navegación interior): la Recomendación sobre las horas de trabajo (navegación interior), 1920 (núm. 8).
- *Estatus actual del instrumento:* El Grupo de Trabajo Cartier consideró que este instrumento tenía el estatus de 'solicitud de información'.
- *Medidas que podrían considerarse:* Clasificar la Recomendación núm. 8; identificar posibles lagunas de cobertura, y medidas de seguimiento asociadas.

9 de agosto de 2024

Normativa de la OIT sobre las horas de trabajo (navegación interior)

Cronología de los acontecimientos



Enfoque normativo de la OIT sobre las horas de trabajo (navegación interior)

En 1919, la Conferencia Internacional del Trabajo excluyó el empleo en el mar y en las vías de navegación interior del ámbito de aplicación del Convenio sobre las horas de trabajo (industria), 1919 (núm. 1), decidiendo que las disposiciones relativas al transporte marítimo y en las vías de navegación interior deberían establecerse en una conferencia especial que se ocupara del empleo en el mar y en vías de navegación interior.¹ La **Recomendación sobre las horas de trabajo (navegación interior), 1920 (núm. 8)** se adoptó al año siguiente. Es el único instrumento de la OIT que se ocupa específicamente de la navegación interior.

En las décadas siguientes, el Convenio núm. 1 sobre las horas de trabajo se complementó con la adopción del Convenio sobre el descanso semanal (industria), 1921 (núm. 14), del Convenio sobre las cuarenta horas, 1935 (núm. 47)², de la Recomendación sobre la reducción de la duración del trabajo, 1962 (núm. 116) y del Convenio sobre las vacaciones pagadas (revisado), 1970 (núm. 132), todos los cuales cubren la navegación interior.

Medidas tomadas por la OIT desde la adopción del instrumento

1. 1920: La CIT adoptó la Recomendación núm. 8

La Recomendación núm. 8 prevé que los Estados Miembros deberían promulgar legislación que limite las horas de trabajo de las personas empleadas en la navegación interior; y celebrar acuerdos a este respecto con otros Estados Miembros en relación con las vías navegables utilizadas en común por sus embarcaciones.

La Recomendación núm. 8, que es autónoma, se adoptó al mismo tiempo que la Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920 (núm. 7).³

Véase: [Recomendación núm. 8](#)

2. 1962: La CIT adoptó la Recomendación núm. 116

La Recomendación núm. 116 prevé que los Estados Miembros deberían formular y aplicar una política nacional que permita promover, por métodos adecuados a las condiciones y costumbres nacionales, así como a las condiciones de cada industria, el principio de la reducción progresiva de la duración normal del trabajo. Cuando la semana normal de trabajo exceda de cuarenta y

¹ OIT: *Las condiciones sociales y las condiciones de trabajo de los bateleros de la navegación fluvial nacional e internacional*, ([Informe II](#), Comisión de Transportes Interiores), 1984, pág. 43 (el informe completo solo existe en inglés).

² Aunque el C.47 cubre en principio la navegación interior, no se adoptó ningún Convenio separado que tratara de esta clase específica de empleo de conformidad con el artículo 1 del C.47. Se consideró que la navegación y el transporte interiores planteaban problemas especiales distintos de los de la industria en general (véase [CIT, 24.ª reunión, 1938, Informe V \(Parte II, Vol. II\)](#) y CIT, 24.ª reunión, 1938, [Resolución 8](#)) y los trabajos encaminados a la elaboración de un Convenio se vieron interrumpidos por la Segunda Guerra Mundial.

³ La Recomendación núm. 7 fue revisada por la Recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, 2005 (núm. 196), que a su vez fue reemplazada por la Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 199).

ocho horas, deberían adoptarse medidas inmediatas para reducirla a ese nivel, sin disminución alguna del salario que los trabajadores estén percibiendo; cuando la semana normal de trabajo sea ya de cuarenta y ocho horas o menos, deberían adoptarse medidas para la reducción progresiva de las horas de trabajo a la semana de cuarenta horas. La Recomendación se aplica tanto a la navegación interior como a otras industrias distintas de la agricultura y del sector marítimo.⁴

Véase: [Recomendación núm. 116](#)

3. 1999: El Consejo de Administración clasificó la Recomendación núm. 8 como un instrumento sobre el que se había solicitado información adicional

En 1999, el Consejo de Administración invitó a los Estados Miembros a “comunicar [a la Oficina] informaciones complementarias a fin de evaluar la necesidad de reemplazo” de la Recomendación núm. 8 y decidió que su estatus se reexaminaría a su debido tiempo. Al término de los trabajos del Grupo de Trabajo Cartier, la Recomendación núm. 8 se incluyó en la categoría de recomendaciones sobre las que el Consejo de Administración había decidido “solicitar información adicional”.

El Grupo de Trabajo Cartier recordó que en el estudio en profundidad sobre las normas internacionales del trabajo que la Oficina realizó en 1974 se consideró que la Recomendación núm. 8 había sido sustituida en gran medida por la Recomendación núm. 116, aunque su parte II, en relación con los acuerdos de cooperación entre Estados ribereños de vías navegables internacionales, conservaba su importancia.

Véanse: [GB.276/LILS/WP/PRS/4](#), párr. III.16 (documento de referencia de la Oficina, noviembre de 1999); [GB.276/10/2](#), párr. 10 (discusión por el Grupo de Trabajo, noviembre de 1999); [GB.276/PV](#) (decisión del Consejo de Administración, noviembre de 1999); [GB.283/LILS/WP/PRS/1/2](#), párr. 48 (documento de referencia de la Oficina sobre el seguimiento de las recomendaciones del Grupo de Trabajo, marzo de 2002)

Análisis de la Recomendación núm. 8

En el cuadro siguiente figura un análisis, disposición por disposición, de las disposiciones sustantivas de la Recomendación núm. 8, comparada con los instrumentos actualizados más recientes sobre el tiempo de trabajo y, en particular, con la Recomendación núm. 116, que cubre todos los sectores, incluida la navegación interior.

ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES SUSTANTIVAS DE LA RECOMENDACIÓN NÚM. 8	
Parte I	• <i>Objetivo:</i> Previa consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, los Estados Miembros deberían promulgar una

⁴ OIT: *Las condiciones sociales y las condiciones de trabajo de los bateleros de la navegación fluvial nacional e internacional*, ([Informe II](#), Comisión de Transportes Interiores), 1984, pág. 43.

	legislación que limite las horas de trabajo de las personas empleadas en la navegación interior, en dirección a un día de ocho horas o una semana de cuarenta horas. Dadas las “condiciones excepcionales, climatológicas o industriales, inherentes a la navegación interior de cada país” pueden ser necesarias disposiciones especiales. • <i>Comparación con otros instrumentos pertinentes:</i> La R.116 indica que los Estados Miembros deberían adoptar una política nacional y métodos adecuados para fomentar y asegurar la aplicación del principio de reducción progresiva de la duración normal del trabajo, sin disminución alguna del salario que los trabajadores estén percibiendo en el momento en que se reduzca la duración del trabajo, con objeto de alcanzar la norma social de la semana de cuarenta horas. • <i>Pertinencia actual:</i> La parte I se recoge y amplía en la R.116, que aboga por continuar la reducción progresiva de las horas de trabajo. El párr. 5 de la R.116 no prevé la excepción que figura en la parte I de la R.8.
Parte II	• <i>Objetivo:</i> Los Estados Miembros cuyos territorios sean ribereños de vías de agua utilizadas, en común, por sus buques, deberían celebrar entre sí acuerdos para limitar las horas de trabajo de las personas empleadas en la navegación interior en las aguas antes mencionadas, previa consulta a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores. • <i>Comparación con otros instrumentos pertinentes:</i> Ninguna disposición similar. • <i>Pertinencia actual:</i> Actualmente es pertinente la promoción de la cooperación entre Estados Miembros en relación con la navegación en vías de agua que atraviesan sus fronteras. En la reunión técnica sobre el trabajo decente y sostenible en el sector de las vías de navegación interior (noviembre de 2023) se recomendó que los Gobiernos, y las organizaciones de empleadores y de trabajadores participaran en un diálogo social efectivo, también en el plano transfronterizo, para promover el trabajo decente en el sector⁵ y colaboraran en aras del reconocimiento transfronterizo de las competencias y de crear un sistema para armonizar los requisitos de formación y certificación.⁶
Parte III	• <i>Objetivo:</i> Que las legislaciones nacionales y los acuerdos entre países ribereños se inspiren, en todo lo posible, en los principios generales del C.1, habida cuenta de las condiciones climatológicas u otras condiciones especiales de los diferentes países interesados. • <i>Comparación con otros instrumentos pertinentes:</i> El C.1 limita las horas de trabajo en empresas industriales a cuarenta y ocho horas semanales, mientras que la R.116 pide la reducción progresiva de las horas de trabajo por etapas con vistas a alcanzar la norma de las cuarenta horas semanales en casi todas las ramas de la actividad económica. • <i>Pertinencia actual:</i> La parte III se recoge y amplía sustantivamente en la R.116, que aboga por continuar la reducción progresiva de las horas de trabajo. El párr. 5 de la R.116 no prevé la excepción que figura en la parte I de la R.8.

⁵ OIT: Reunión técnica sobre el trabajo decente y sostenible en el sector de las vías de navegación interior: Conclusiones y recomendaciones ([TMIWS/2023/9](#), noviembre de 2023), párr. 19, f).

⁶ [TMIWS/2023/9](#), párr. 19, i).

Parte IV	• Objetivo: Los Estados Miembros deberían establecer, previa consulta a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores, la distinción entre la navegación interior y la navegación marítima, y comunicar su decisión a la OIT. • Comparación con otros instrumentos pertinentes: ○ El artículo 1, 1) del C.185 define el término “marino” o “gente de mar”. En virtud del artículo 1, 2), en caso de duda sobre si alguna categoría de personas debe o no considerarse como gente de mar a los efectos del presente Convenio, corresponderá a la autoridad del Estado de la nacionalidad del marino, o de su residencia permanente, competente para expedir los documentos de identidad de la gente de mar, resolver esta cuestión previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. ○ En virtud del art. II.1(i) del MLC, 2006, en su versión enmendada, el término ‘buque’ designa a toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias. Con arreglo al art. II.5, cuando haya dudas en cuanto a si el Convenio se aplica a un buque o a una categoría particular de buques, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. • Pertinencia actual: En consonancia con la práctica actual del sector marítimo de diferenciar la navegación interior de la marítima.
------------------------	--

El instrumento en 2024

A. Contexto en materia de políticas

La Reunión técnica sobre el trabajo decente y sostenible en el sector de las vías de navegación interior, que se celebró en 2023, concluyó que el sector de las vías de navegación interior contribuye de manera considerable al transporte de pasajeros y mercancías, así como al desarrollo social y económico sostenible de muchos países. El transporte por vías de navegación interior es un modo de transporte ambientalmente sostenible que presenta un gran potencial de desarrollo. Dado que los trabajadores del transporte por vías de navegación interior son trabajadores esenciales y que su labor es fundamental para la seguridad y la sostenibilidad ambiental del sector, sus condiciones de trabajo son importantes.⁷

Los desafíos en materia de trabajo decente están relacionados con la educación y la formación, la seguridad y salud en el trabajo, el tiempo de trabajo, los niveles de dotación operativos, los procesos de contratación y las prácticas laborales, los salarios y otras formas de remuneración, y la seguridad social.⁸ La capacidad de atraer y retener a trabajadores calificados en el sector

⁷ OIT: Reunión técnica sobre el trabajo decente y sostenible en el sector de las vías de navegación interior: Conclusiones y recomendaciones ([TMIWS/2023/9](#), noviembre de 2023), párr. 1.

⁸ [TMIWS/2023/9](#), párr. 4.

de las vías de navegación interior, en especial a jóvenes y a mujeres, es vital para la sostenibilidad del sector. Unas condiciones de vida y trabajo decentes, la infraestructura social, la mejora del conjunto de competencias, la adopción de tecnología, la eliminación de todas las formas de discriminación y una remuneración adecuada, junto con el reconocimiento de las competencias, el equilibrio trabajo-vida privada y la conectividad social, son cuestiones fundamentales para aumentar el atractivo del sector.⁹

B. Contexto en materia de normas internacionales del trabajo

No existen otras normas internacionales del trabajo relativas a la regulación específica de las condiciones de trabajo de los trabajadores del transporte por vías de navegación interior. No obstante, esos trabajadores están cubiertos por las normas internacionales del trabajo de aplicación general, junto con los trabajadores de otros sectores que no están excluidos, con la excepción del Convenio núm. 1, que excluye a los trabajadores del transporte por vías de navegación interior. En el marco de su examen de la aplicación del MLC, 2006, en su versión enmendada, la CEACR ha expresado preocupación por los países que definen la exclusión más allá de lo contenido en el artículo II(1)(i), relativo a los buques que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas dentro de, o muy próximas a, aguas abrigadas o zonas donde se aplican reglamentos portuarios, de manera que una proporción significativa de marinos queda excluida de la protección del Convenio.¹⁰ La CEACR ha solicitado información sobre los criterios utilizados para definir las aguas "muy próximas a aguas abrigadas" y el número de buques excluidos de la aplicación del MLC, 2006 debido a esta definición.¹¹

Consideraciones principales

Al examinar la Recomendación núm. 8 a efectos de determinar su estatus, resultan especialmente pertinentes las consideraciones siguientes:

- La Recomendación núm. 8 es el único instrumento de la OIT que regula específicamente la navegación interior. Por otra parte, una serie de instrumentos del corpus de normas internacionales del trabajo – algunos de las cuales serán examinados por el Grupo de Trabajo tripartito del MEN en 2025 – se refieren al tiempo de trabajo y, en su mayor parte (la excepción es el Convenio núm. 1), no excluyen la cobertura de la navegación interior.
- El Grupo de Trabajo Cartier tomó nota de que, desde hacía varios años, se consideraba que este instrumento había sido reemplazado en gran medida por la Recomendación núm. 116, que prevé reducciones progresivas de las horas de trabajo, incluso para los trabajadores del transporte por vías de navegación interior.
- En la parte II de la Recomendación núm. 8 se reconoce y se promueve la cooperación internacional entre Estados Miembros cuyas vías de aguas interiores atraviesan fronteras. Aunque no existe una disposición equivalente en los instrumentos más recientes sobre el tiempo de trabajo, la promoción de acuerdos bilaterales o regionales entre los Estados

⁹ TMIWS/2023/9, párr. 8.

¹⁰ Canadá, [solicitud directa](#), adoptada en 2020.

¹¹ Reino Unido, [solicitud directa](#), adoptada en 2023.

Miembros de la OIT sobre las condiciones de trabajo de los trabajadores del transporte por vías de navegación interior sigue siendo un objetivo relevante.

- La importancia de garantizar unas horas de trabajo adecuadas a los trabajadores del transporte por vías de navegación interior resulta clara. La falta de cumplimiento de la normativa sobre las horas de trabajo puede aumentar los riesgos y los accidentes a bordo de los barcos.¹²
- En una Reunión técnica sobre el trabajo decente y sostenible en el sector de las vías de navegación interior, celebrada en noviembre de 2023, se recomendó que los Gobiernos y las organizaciones de empleadores y de trabajadores adoptaran, revisaran, aplicaran e hicieran cumplir leyes y reglamentos nacionales y transnacionales, teniendo debidamente en cuenta las características específicas del sector, para asegurar que los principios y derechos fundamentales en el trabajo y los convenios internacionales del trabajo ratificados se apliquen efectivamente y protejan a todos los trabajadores del sector de las vías de navegación interior.¹³ La Oficina debería promover la ratificación de los convenios internacionales del trabajo y la aplicación efectiva de las normas internacionales del trabajo y otros instrumentos de la OIT pertinentes para el sector, incluida la Recomendación núm. 8.¹⁴

Medidas que podrían considerarse respecto de la Recomendación núm. 8

La Recomendación núm. 8 ha sido reemplazada de facto por la más protectora Recomendación núm. 116 que es una de las normas internacionales del trabajo más recientes que regulan el tiempo de trabajo. Mientras que la reglamentación internacional del tiempo de trabajo de los trabajadores del transporte por vías de navegación interior sigue siendo tan importante ahora como lo era cuando se adoptó la Recomendación núm. 8, un cambio en el enfoque normativo implica que los instrumentos más recientes de aplicación general sobre el tiempo de trabajo se aplican al sector, a diferencia del Convenio núm. 1, que se adoptó antes que la Recomendación núm. 8.

Después de examinar la Recomendación núm. 8, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN adaptará las lecciones aprendidas a través del proceso que lleva a cabo a las especificidades de este examen.

Sobre la base de la información anterior, y asegurando la coherencia con las recomendaciones anteriores del Grupo de Trabajo tripartito del MEN, **la Oficina recomienda que se examine la posibilidad de:**

- clasificar la Recomendación núm. 8 como un *instrumento que requiere la adopción de medidas adicionales para asegurar su relevancia continua y futura*;

¹² OIT: *Living and working conditions in inland navigation in Europe*, [Documento de trabajo núm. 297](#), diciembre de 2013, pág. 39.

¹³ OIT: *Reunión técnica sobre el trabajo decente y sostenible en el sector de las vías de navegación interior: Conclusiones y recomendaciones* ([TMIWS/2023/9](#), noviembre de 2023), párr. 19, a).

¹⁴ [TMIWS/2023/9](#), párr. 20, a).

- determinar que no existe una *laguna de cobertura normativa* en la reglamentación internacional sobre el tiempo de trabajo en la navegación interior, y
- *medidas de seguimiento prácticas y con plazos definidos*, que incluyen las medidas normativas y no normativas que se exponen a continuación.

A este respecto, la Oficina ha tenido especialmente en cuenta la existencia de la Recomendación actualizada núm. 116 sobre la duración del trabajo.

El Grupo de Trabajo tripartito del MEN tomará decisiones en relación con los tres elementos incluidos en su mandato y presentará las recomendaciones correspondientes al Consejo de Administración sobre la Recomendación núm. 8.

1. ESTATUS DEL INSTRUMENTO OBJETO DE EXAMEN:

El Grupo de Trabajo tripartito del MEN examinará si, habida cuenta de su situación jurídica actual de instrumento activo, la Recomendación núm. 8 debería clasificarse como instrumento *actualizado*, instrumento que *requiere la adopción de medidas adicionales para asegurar su relevancia continua y futura*, o instrumento *superado*. Al determinar el estatus de la Recomendación núm. 8, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN considerará si es adecuada para su propósito.

2. IDENTIFICACIÓN DE LAGUNAS DE COBERTURA:

Al determinar si existe o no una laguna de cobertura normativa en relación con el tiempo de trabajo en la navegación interior, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN debería tener en cuenta todos los elementos pertinentes, en particular que el tema está regulado por un instrumento que se considera actualizado: la Recomendación núm. 116.

3. MEDIDAS DE SEGUIMIENTO, SEGÚN CORRESPONDA:

Teniendo en cuenta las prácticas pasadas del Grupo de Trabajo tripartito del MEN y las particularidades de los instrumentos objeto de examen, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN examinará qué medidas de seguimiento deberían adoptarse:

- i. Si el Grupo de Trabajo tripartito del MEN considera que la Recomendación núm. 8 es un instrumento actualizado**, podría proponer que la Oficina continúe proporcionando orientaciones a los Estados Miembros sobre la promoción de la reducción de las horas de trabajo de las tripulaciones de los barcos de navegación interior, junto con el seguimiento que ha de realizarse de las recomendaciones de la reunión técnica sobre el trabajo decente y sostenible en el sector de las vías de navegación interior.
- ii. Si el Grupo de Trabajo tripartito del MEN considera que la Recomendación núm. 8 tiene el estatus de instrumento que requiere la adopción de medidas adicionales para asegurar su relevancia continua y futura**, podría recomendar que la Oficina tome las medidas adicionales necesarias, que podrían incluir: la elaboración de directrices sobre la promoción de la cooperación entre los Estados Miembros ribereños en relación con las condiciones de trabajo de las tripulaciones de los buques de navegación interior, incluido el tiempo de trabajo; y que continúe proporcionando orientación y apoyo técnico a los Estados Miembros sobre la

reducción de las horas de trabajo de las tripulaciones de los buques de navegación interior, en particular fomentando la cooperación entre los Estados Miembros ribereños a este respecto.

- iii. **Si el Grupo de Trabajo tripartito del MEN considera que la Recomendación núm. 8 tiene el estatus de instrumento superado,** podría decidir recomendar que su retiro por la Conferencia se examine:
- a) Lo antes posible; o
 - b) En una determinada reunión de la Conferencia, si así se decide.