



# MARCO JURÍDICO INTERNACIONAL

C057 - Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936  
(núm. 57)



A03- Pesca y acuicultura



XXI\_1.1\_OIT\_A03\_18.5\_C057\_  
R0\_1936



## Co57 - Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 57)

 Visualizar en: [Inglés](#) - [Francés](#) - [árabe](#) - [alemán](#)

 Ir al artículo : [1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) [6](#) [7](#) [8](#) [9](#) [10](#) [11](#) [12](#) [13](#) [14](#) [15](#) [16](#) [17](#) [18](#) [19](#) [20](#) [21](#) [22](#) [23](#) [24](#) [25](#) [26](#) [27](#) [28](#) [29](#)

### Preámbulo

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 6 octubre 1936 en su vigésima primera reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la reglamentación de las horas de trabajo a bordo y a la dotación, en relación con las horas de trabajo a bordo, cuestión que constituye el primer punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional,

adopta, con fecha veinticuatro de octubre de mil novecientos treinta y seis, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936.

### Parte I. Campo de Aplicación y Definiciones

#### Artículo 1

1. El presente Convenio se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propulsión mecánica y de propiedad pública o privada, que reúna las condiciones siguientes:
  - (a) estar matriculado en un territorio donde se halle en vigor el presente Convenio;
  - (b) estar dedicado con un fin comercial al transporte de mercancías o de pasajeros;
  - (c) efectuar un viaje internacional, es decir, un viaje desde el puerto de un país hasta un puerto situado fuera de ese país, considerándose como país distinto las colonias, los territorios de ultramar y los protectorados o territorios que estén bajo dominio o mandato.
2. El presente Convenio no se aplica:
  - (a) a los veleros provistos de motores auxiliares;
  - (b) a los barcos dedicados a la pesca, incluso a la caza de la ballena y a actividades análogas, o a operaciones directamente relacionadas con dichas actividades.
3. Todo Miembro podrá exceptuar de la aplicación del presente Convenio a los buques matriculados en su territorio, mientras efectúen exclusivamente viajes durante los cuales no se alejen a una distancia mayor que la existente entre los países de donde partieron y los puertos próximos de los países vecinos. Estos puertos deberán estar situados dentro de ciertos límites geográficos que:

- (a) estén claramente definidos por la legislación nacional;
- (b) sean uniformes en cuanto a la aplicación de todas las disposiciones del presente Convenio;
- (c) hayan sido notificados por el Miembro interesado, al registrar su ratificación, mediante una declaración anexa a dicha ratificación;
- (d) hayan sido fijados previa consulta a los demás Miembros interesados.

### **Artículo 2**

A los efectos de la aplicación del presente Convenio, los términos que aparecen a continuación deben interpretarse en la forma siguiente:

- (a) **toneladas** significa las toneladas brutas de registro;
- (b) **oficial** significa toda persona, con excepción del capitán, que posea el grado de oficial, de acuerdo con la legislación nacional, los contratos colectivos o la costumbre;
- (c) **personal** comprende a todo miembro de la tripulación, con excepción de los oficiales;
- (d) **horas de trabajo** significa el tiempo durante el cual un miembro de la tripulación está obligado, por orden de un superior, a efectuar un trabajo para el buque o para el armador, o a estar a la disposición de un superior, fuera del local que sirva de habitación a la tripulación.

---

## **Parte II. Horas de Trabajo**

---

### **Artículo 3**

Esta parte del Convenio no se aplica:

a los oficiales que estén a cargo de un servicio y no hagan guardias;

- (b) a los radiotelegrafistas y radiotelefonistas;
- (c) a los prácticos;
- (d) a los médicos;
- (e) a los enfermeros y al personal de sanidad dedicado exclusivamente a trabajos de enfermería;
- (f) a las personas que trabajen exclusivamente por su propia cuenta;
- (g) a las personas remuneradas exclusivamente con una participación en las utilidades;
- (h) a las personas cuyas funciones estén relacionadas exclusivamente con el cargamento a bordo y que, en realidad, no se hallen al servicio del armador ni del capitán;
- (i) a los cargadores a bordo;
- (j) a las tripulaciones compuestas únicamente de miembros de la familia del armador, tal como la define la legislación nacional.

### **Artículo 4**

1. Las horas de trabajo en el mar, a bordo de buques de más de 2.000 toneladas, y en los días de arribada y zarpa, no deberán exceder de ocho por día ni de cincuenta y seis por semana para el personal de puente, cuyo servicio esté organizado en turnos de guardia.
2. Las horas de trabajo en el mar, a bordo de buques de más de 700 toneladas, y en los días de arribada y zarpa, no deberán exceder de ocho por día ni de cuarenta y ocho por semana para el personal de puente empleado en trabajos diurnos.
3. En los días de arribada y zarpa del buque se podrán prolongar las horas de trabajo más allá de los límites previstos en los párrafos 1 y 2. Corresponderá a la legislación nacional o a los contratos colectivos autorizar esta prolongación y determinar las condiciones en que ha de tener lugar.

### ***Artículo 5***

1. Las horas de trabajo en el mar, a bordo de buques de más de 700 toneladas, y en los días de arribada y zarpa, no deberán exceder de ocho por día ni de cincuenta y seis por semana para el personal de la cámara de máquinas y del pasillo de fogonero, cuyo servicio esté organizado en turnos de guardia; sin embargo, para el relevo normal de las guardias o para recoger y tirar las cenizas se podrá autorizar un trabajo extraordinario.
2. Las horas de trabajo en el mar, a bordo de buques de más de 700 toneladas, y en los días de arribada y zarpa, no deberán exceder de ocho por día ni de cuarenta y ocho por semana para el personal de la cámara de máquinas y del pasillo de fogoneros empleado en trabajos diurnos.
3. En los días de arribada y zarpa del buque se podrán prolongar las horas de trabajo más allá de los límites previstos en los párrafos 1 y 2. Corresponderá a la legislación nacional o a los contratos colectivos autorizar esta prolongación y determinar las condiciones en que ha de tener lugar.

### ***Artículo 6***

1. Las horas de trabajo en el mar, a bordo de buques de más de 2.000 toneladas, y en los días de arribada y zarpa, no deberán exceder de ocho por día ni de cincuenta y seis por semana para los oficiales de puente.
2. Sin embargo, en el mar, y en los días de arribada y zarpa, se podrá efectuar una hora extraordinaria de trabajo por día cuando lo requieran la navegación o los trabajos administrativos.
3. Además, ocasionalmente se podrán efectuar horas extraordinarias de trabajo cuando el capitán considere necesario que dos oficiales hagan la guardia simultáneamente, a condición de que en ningún caso se puedan exigir de un oficial, en virtud del presente párrafo, más de doce horas de trabajo por día.
4. Las horas de trabajo en el mar, a bordo de buques de más de 700 toneladas, y en los días de arribada y zarpa, no deberán exceder de ocho por día ni de cuarenta y ocho por semana para los oficiales de puente empleados en trabajos diurnos.
5. En los días de arribada y zarpa del buque se podrán prolongar las horas de trabajo más allá de los límites previstos en los párrafos 1 y 4. Corresponderá a la legislación nacional o a los contratos colectivos autorizar esta prolongación y determinar las condiciones en que ha de tener lugar.
6. Las disposiciones del presente artículo se aplican a los aprendices y a los alumnos náuticos.

### ***Artículo 7***

1. Las horas de trabajo de los maquinistas, en el mar y en los días de arribada y zarpa, a bordo de buques que, de conformidad con el artículo 16, deben llevar en su tripulación por lo menos tres maquinistas, no podrán exceder de ocho por día ni de cincuenta y seis por semana.
2. Las horas de trabajo en el mar, a bordo de buques de más de 700 toneladas, de los maquinistas empleados en trabajos diurnos, no podrán exceder de ocho por día ni de cuarenta y ocho por semana.
3. Las disposiciones del presente Convenio se aplican a los aprendices y a los alumnos de máquinas.

### ***Artículo 8***

1. Las disposiciones siguientes deberán aplicarse, en los buques comprendidos en el presente Convenio, al personal de puente, de máquinas y de calderas y a los oficiales de puente y de máquinas, incluidos los aprendices y los alumnos náuticos y de máquinas, cuando las guardias estén suspendidas en los puertos:
  - (a) las horas de trabajo no deberán exceder de ocho por día ni de cuarenta y ocho por semana;
  - (b) deberá observarse el descanso semanal; no podrá exigirse trabajo alguno en los días de descanso semanal, excepto a título de horas extraordinarias o para asegurar la ejecución de trabajos cotidianos o sanitarios, debiendo estar comprendido dentro del límite semanal de cuarenta y ocho horas cualquier trabajo realizado a estos efectos;

(c) podrá exceptuarse de estas disposiciones, de conformidad con la legislación nacional, o de acuerdo con un contrato colectivo, al personal necesario para la seguridad del buque y de las personas embarcadas o para la conservación de la carga.

2. El servicio de guardia quedará normalmente suspendido cuando el buque deba permanecer en un puerto más de veinticuatro horas, a contar desde su arribada, salvo en los casos en que el capitán considere que dicha suspensión pudiera implicar un riesgo para la seguridad del buque.

3. Cuando el servicio de guardia se mantenga en un puerto, todo trabajo realizado que exceda de los límites prescritos o autorizados en virtud del párrafo 1 del presente artículo será considerado como trabajo efectuado en horas extraordinarias y dará derecho, tanto a los oficiales como al personal, a una compensación, a no ser que se trate:

(a) del servicio de guardia mantenido para la seguridad del buque;

(b) del servicio de guardia efectuado durante las doce horas siguientes a la arribada o precedentes a la zarpa del buque.

### **Artículo 9**

1. A bordo de cualquier buque al que se aplique el presente Convenio y para el cual sea válido:

(a) un certificado de seguridad expedido conforme a las disposiciones de la Convención internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar, tal como se halle en vigor en esa época; o

(b) un certificado para el transporte de pasajeros, las horas de trabajo en el mar, del personal del servicio general, deberán ser fijadas de suerte que se garantice a cada miembro de dicho personal, dentro de cada período de veinticuatro horas, un descanso mínimo de doce horas que comprenda, por lo menos, un período de descanso de ocho horas consecutivas.

2. Las horas de trabajo del personal empleado en el servicio general a bordo de cualquier buque al que se aplique el presente Convenio y para el cual no sea válido ninguno de los certificados mencionados en el párrafo precedente no podrán exceder de diez por días en el mar y en los días de arribada y zarpa.

3. Las horas de trabajo en el puerto, del personal empleado en el servicio general a bordo de cualquier buque al que se aplique el presente Convenio, no podrán exceder de ocho por día, a reserva de las excepciones que pudiere autorizar la legislación nacional.

### **Artículo 10**

1. Se podrá exigir, tanto del personal como de los oficiales de puente y de máquinas, incluidos los aprendices y los alumnos náuticos, que en su trabajo sobrepasen los límites de las horas de trabajo fijados o autorizados por los artículos precedentes de la parte II del presente Convenio, a reserva de que se observen las condiciones siguientes:

(a) todo el trabajo que se efectúe sobrepasando dichos límites será considerado como tiempo extraordinario y dará derecho al interesado a una compensación;

(b) no deberá recurrirse regularmente al trabajo en horas extraordinarias.

2. La legislación nacional o los contratos colectivos fijarán la forma en que deba concederse dicha compensación y, eventualmente, su tasa.

### **Artículo 11**

1. Ningún miembro del personal menor de dieciséis años podrá trabajar durante la noche.

2. A los efectos del presente artículo, el término **noche** significa un período de nueve horas consecutivas, por lo menos, comprendidas en un período que comience antes de medianoche y termine después de medianoche, que será determinado por la legislación nacional.

### **Artículo 12**

Las disposiciones de la parte II del presente Convenio no se aplican:

(a) a aquellos trabajos que el capitán estime necesarios y urgentes para la seguridad del buque, de la carga o de las personas a bordo;

- (b) a los trabajos exigidos por el capitán para socorrer a otros buques o a otras personas;
- (c) mientras se proceda a pasar lista, en los simulacros de incendio y de salvamento y en ejercicios similares, análogos a aquellos que están determinados por la Convención internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar, tal como se halle en vigor en esa época;
- (d) al trabajo extraordinario ocasionado por enfermedad o accidente de un oficial o de un miembro del personal, o por una reducción imprevista, durante el viaje, del número de oficiales o del personal;
- (e) al trabajo extraordinario exigido por las formalidades aduaneras, la cuarentena u otras formalidades de carácter sanitario;
- (f) a los trabajos que deban realizar los oficiales para determinar la posición del buque a mediodía.

---

### **Parte III. Dotación**

---

#### **Artículo 13**

Todo buque de más de 700 toneladas deberá disponer a bordo de una dotación eficiente y suficientemente numerosa, a fin de:

- (a) velar por la seguridad de la vida humana en el mar;
- (b) hacer posible la aplicación de las disposiciones de la parte II del presente Convenio, y, en especial, deberá cumplir las prescripciones mínimas relativas a la composición de las tripulaciones que figuran en la parte III del presente Convenio.

#### **Artículo 14**

1. A bordo de buques de más de 700 toneladas, pero que no excedan de 2.000 toneladas, deberá haber por lo menos dos oficiales de puente, diplomados, además del capitán.
2. A bordo de buques de más de 2.000 toneladas deberá haber por lo menos tres oficiales de puente, diplomados, además del capitán.

#### **Artículo 15**

1. A bordo de buques de más de 700 toneladas, el personal de puente deberá ser lo suficientemente numeroso para que se puedan dedicar tres hombres a cada turno de navegación.
2. En particular, el personal mínimo deberá ser el siguiente:
  - (a) a bordo de buques de más de 700 toneladas, pero que no excedan de 2.000 toneladas: seis personas;
  - (b) a bordo de buques de más de 2.000 toneladas: nueve personas o un número superior que podrá ser fijado por la legislación nacional o por contratos colectivos.
3. El personal mínimo indicado a continuación y cuyo embarco es obligatorio, en virtud del párrafo 2, deberá reunir las condiciones de aptitud física y profesional previstas en el párrafo 4:
  - (a) a bordo de buques de más de 700 toneladas, pero que no excedan de 2.000 toneladas: cuatro personas;
  - (b) a bordo de buques de más de 2.000 toneladas: cinco personas o un número superior que podrá ser fijado por la legislación nacional o por contratos colectivos.
4. Las condiciones de aptitud física y profesional que deberán reunir ciertos miembros del personal, de conformidad con el párrafo 3, son las siguientes:
  - (a) tener dieciocho años de edad;
  - (b) haber realizado por lo menos tres años de navegación marítima en el servicio de puente o poseer un certificado expedido por la autoridad competente en el que conste que la aptitud profesional del interesado corresponde a la aptitud media de un marinero que haya cumplido tres años de servicio en el puente.
5. La legislación nacional o los contratos colectivos deberán limitar el número de personas que con menos de un año de servicio en el puente puedan ser comprendidas en el personal de puente, previsto por el presente artículo.

6. No podrá considerarse que una persona forma parte del personal de puente previsto en este artículo cuando, habiendo sido contratada dicha persona para ejercer dos empleos diferentes, sus servicios puedan ser solicitados para realizar un trabajo que no sea el servicio de puente.
7. La legislación nacional o los contratos colectivos decidirán si los radiotelegrafistas y radiotelefonistas deberán ser comprendidos en el personal de puente, a los efectos de la aplicación del párrafo 6.

### **Artículo 16**

1. En los buques a los que se aplica el presente artículo deberá haber por lo menos tres oficiales de máquinas, diplomados.
2. El presente artículo se aplica:
  - (a) a los buques de más de 700 toneladas; o
  - (b) a los buques cuya potencia declarada sea mayor de 800 caballos, según que la legislación nacional determine su criterio basándose en el tonelaje o en la potencia.
3. Sin embargo, todo Miembro podrá aplazar durante cinco años, a contar desde la entrada en vigor del presente Convenio, la aplicación de las disposiciones del presente artículo a los buques existentes de menos de 1.500 toneladas o con máquinas cuya potencia declarada no exceda de 1.000 caballos, según que el Miembro aplique un criterio basado en el tonelaje o en la potencia en caballos.

### **Artículo 17**

Si durante una travesía el número de oficiales o de miembros del personal disponible a bordo de un buque disminuyera por fallecimiento, accidente o cualquier otra causa, y resultare inferior al mínimo requerido por los artículos precedentes, el capitán estará obligado a completar la tripulación en la primera oportunidad conveniente.

---

## **Parte IV. Disposiciones Generales**

---

### **Artículo 18**

Se deberá consultar a las organizaciones interesadas de armadores, de oficiales y de gente de mar, siempre que sea posible, al elaborarse cualquier disposición de orden legislativo o reglamentario tendiente a dar cumplimiento a las prescripciones del presente Convenio.

### **Artículo 19**

1. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio se obliga a aplicar sus disposiciones a los buques matriculados en su territorio y a mantener en vigor una legislación que tenga por efecto:
  - (a) determinar la responsabilidad respectiva del armador y del capitán en lo que concierne a la aplicación del Convenio;
  - (b) prescribir sanciones adecuadas para toda violación de las disposiciones del Convenio;
  - (c) implantar, a los efectos de la aplicación de la parte III del presente Convenio, un sistema oficial apropiado a fin de inspeccionar los buques antes de zarpar de un puerto nacional para un viaje internacional;
  - (d) exigir el registro de todas las horas extraordinarias efectuadas de conformidad con el artículo 10 y de las compensaciones concedidas por dichas horas;
  - (e) garantizar a la gente de mar, en lo que respecta a las remuneraciones devengadas por horas extraordinarias, los mismos medios de cobro que aquellos de que disponga para cobrar otros atrasos de salarios.
2. En todos los casos en que se ponga en conocimiento de la autoridad competente de un puerto que un buque matriculado en el territorio de otro Miembro, en el que esté vigente el presente Convenio, no está provisto del mínimo de oficiales y de personal exigido por la parte III del presente Convenio, dicha autoridad deberá hacer la notificación correspondiente al representante consular de dicho Miembro.

### **Artículo 20**



Ninguna de las disposiciones del presente Convenio menoscabará en modo alguno las leyes, sentencias, costumbres o acuerdos celebrados entre armadores y gente de mar que garanticen condiciones más favorables que las prescritas en este Convenio.

### **Artículo 21**

1. Se podrán exceptuar de la aplicación del presente Convenio los buques de construcción anterior a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio respecto de los cuales la autoridad competente del territorio donde hayan sido matriculados compruebe, previa consulta a las organizaciones interesadas, que las circunstancias no permiten razonablemente el establecimiento de habitaciones nuevas y de otras instalaciones permanentes necesarias para el personal suplementario.
2. Esta excepción será concedida mediante entrega de un certificado, en virtud del cual dicho buque quedará exento de la aplicación de las condiciones previstas en el presente Convenio y mencionadas en dicho certificado. Este certificado deberá ser conservado a bordo del buque.
3. Los certificados de excepción serán expedidos, cada vez, por un período que no excederá de cuatro años.
4. Todo Miembro que recurra a las disposiciones del presente artículo deberá comunicar a la Oficina Internacional del Trabajo en su memoria anual sobre la aplicación del presente Convenio:
  - (a) el texto de las leyes y reglamentos relativos a las excepciones autorizadas en virtud del presente artículo;
  - (b) indicaciones relativas al número de buques y al tonelaje total para los cuales tengan validez los certificados de excepción;
  - (c) las observaciones formuladas por las organizaciones interesadas de armadores, oficiales y gente de mar, con respecto a las excepciones autorizadas.

---

## **Parte V. Disposiciones Finales**

---

### **Artículo 22**

1. Respecto de los territorios mencionados en el artículo 35 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, todo Miembro de la Organización que ratifique el presente Convenio anejará a su ratificación una declaración en la que manifieste:
  - (a) los territorios respecto de los cuales se obliga a que las disposiciones del Convenio sean aplicadas sin modificaciones;
  - (b) los territorios respecto de los cuales se obliga a que las disposiciones del Convenio sean aplicadas con modificaciones, junto con los detalles de dichas modificaciones;
  - (c) los territorios respecto de los cuales es inaplicable el Convenio y los motivos por los que es inaplicable;
  - (d) los territorios respecto de los cuales reserva su decisión.
2. Las obligaciones a que se refieren los apartados a) y b) del párrafo 1 de este artículo se considerarán parte integrante de la ratificación y producirán sus mismos efectos.
3. Todo Miembro podrá renunciar, total o parcialmente, por medio de una nueva declaración, a cualquier reserva formulada en su primera declaración en virtud de los apartados b), c) o d) del párrafo 1 de este artículo.

### **Artículo 23**

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### **Artículo 24**

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.
2. Entrará en vigor seis meses después de la fecha en que el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo haya registrado las ratificaciones de cinco Miembros de la Organización de los cuales cada uno posea una marina mercante de más de un millón de toneladas brutas.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, seis meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

### ***Artículo 25***

Tan pronto como se hayan registrado las ratificaciones de cinco de los Miembros mencionados en el párrafo 2 del artículo 24, el Director General de la Oficina notificará el hecho a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo. Igualmente les notificará el registro de las ratificaciones que le comuniquen posteriormente los demás Miembros de la Organización.

### ***Artículo 26***

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de cinco años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.
2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de cinco años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de cinco años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de cinco años, en las condiciones previstas en este artículo.

### ***Artículo 27***

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia General una memoria sobre la aplicación del Convenio y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

### ***Artículo 28***

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:
  - (a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, ipso jure, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 26, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
  - (b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.
2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

### ***Artículo 29***

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

#### **Consultarse los correspondientes**

#### ***Constitución***

[Constitution Article 35](#)

#### **Key Information**

#### **Convenio relativo a las horas de trabajo a bordo y a la dotación**

Adopción: Ginebra, 21ª reunión CIT (24 octubre 1936) - Estatus: Instrumento que ha sido superado (Convenios Técnicos).

See further:

[Informe final de la tercera reunión del Comité Tripartito Especial, Avril 2018 \(STCMLC/2018/4, para. 198\)](#)

Discusión y decisión del Consejo de Administración sobre la tercera reunión del Comité Tripartito Especial del MLC (GB.331/PV, para. 741)

**See also**

[Ratificaciones por país](#)

[Sumisiones a las autoridades competentes por país](#)



**CAISA TECH**