



Convenio
del Trabajo
Marítimo
2006

Visión De Conjunto

La OIT - 86 años trabajando con el sector marítimo



La gente de mar siempre ha sido motivo de especial preocupación para la Organización Internacional del Trabajo.

- Uno de los primeros instrumentos jurídicos adoptados por la OIT fue la Recomendación sobre los estatutos nacionales de la gente de mar, 1920 (núm.9), un año después de la creación de la OIT.
- Esta recomendación preconizaba el establecimiento de un código internacional para la gente de mar en el que se especificaran claramente los derechos y obligaciones pertinentes para este sector.

La OIT adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006



- En su 94ª reunión (10ª reunión marítima), 7-23 de febrero de 2006, la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó un nuevo e importante instrumento jurídico de la OIT, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.
- Fue adoptado por votación nominal, con 314 votos a favor y ninguno en contra, en la que participaron 106 Estados Miembros de la OIT* y organizaciones de armadores y gente de mar procedentes de estos países.
(*2 países se abstuvieron por motivos no relacionados con la esencia del Convenio)
- El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, se ha descrito como “histórico” y como “un paso hacia adelante”, a través de la utilización de normas internacionales del trabajo, que contribuirá al logro de una “globalización justa” .

La OIT adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006



- El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, tiene dos objetivos primordiales:
 - acercar el sistema de protección contenido en las normas laborales existentes a los trabajadores interesados, de manera compatible con este sector globalizado que evoluciona rápidamente (asegurando el “trabajo decente”), y
 - mejorar la aplicabilidad del sistema, para que los armadores y los gobiernos interesados en proporcionar condiciones de trabajo decente no tengan que soportar una carga desigual para garantizar la protección (“reglas de juego equitativas” -competencia justa).
- El Convenio, al que suele denominarse el “cuarto pilar” del régimen normativo internacional para el transporte marítimo, estará al mismo nivel, tras su entrada en vigor, que los convenios fundamentales de la OMI (SOLAS, MARPOL y el Convenio de Formación) para fomentar un transporte marítimo de calidad y ayudar a poner fin al incumplimiento de las normas en este sector.

La OIT

Visión de conjunto del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y las normas sobre el trabajo marítimo

- La esencia de la mayoría* de los 68 instrumentos sobre el trabajo marítimo existentes adoptados por la OIT desde 1920 se ha actualizado, y ahora se ha incluido -“refundido”- en el nuevo convenio.

(*No se incluyen en el nuevo convenio los convenios de la OIT sobre los documentos de identidad de la gente de mar (núms. 108, 185), el Convenio sobre las pensiones de la gente de mar (núm. 71) y un convenio que ya ha quedado obsoleto (núm. 15))

- Los convenios existentes sobre el trabajo marítimo se irán retirando gradualmente a medida que los Estados que ahora son parte en los mismos ratifiquen el nuevo convenio.



¿Por qué decidió la OIT elaborar un nuevo convenio?

- Habida cuenta del fenómeno de la “globalización”, la OIT empezó a examinar sus actividades normativas y de control a finales del decenio de 1990 para asegurarse de que sus normas estuvieran concebidas con miras a alcanzar su aceptación universal y de que se abordaran mejor cuestiones como un cumplimiento y un control de la aplicación efectivos.
- En 2001, los armadores y la gente de mar propusieron conjuntamente en la Comisión Paritaria Marítima una serie de soluciones o enfoques preferidos (el “Acuerdo de Ginebra”) en relación con las normas del trabajo marítimo, a los fines de proporcionar:
 - una protección amplia y efectiva de los derechos de la gente de mar a disfrutar de unas condiciones de trabajo decente, y
 - unas reglas de juego equitativas orientadas a los gobiernos y armadores, que prevean un margen de flexibilidad con respecto al modo de establecer esta protección y adaptarse a la diversidad.



Razones para el cambio

- la necesidad de actualizar numerosos instrumentos vigentes de la OIT para reflejar las condiciones de trabajo en el sector
- los cambios operados en cuanto a la propiedad, la financiación y el crecimiento de empresas de administración naviera, que han provocado a su vez importantes modificaciones en el mercado de trabajo para la gente de mar
- la incorporación de tripulaciones compuestas por diferentes nacionalidades en el marco de una red mundial altamente organizada que vincula a armadores, gestores de buques y agencias proveedoras de mano de obra
- una mayor internacionalización de los registros de buques y “banderas de conveniencia”
- la necesidad de proporcionar “reglas de juego equitativas” y de evitar la explotación de los trabajadores
- el aumento del estrés y la complejidad del trabajo en el sector del transporte marítimo, que tienen efectos en la salud y la seguridad social de los trabajadores
- el alto grado de detalle, combinado con el gran número de convenios, plantea problemas en materia de cumplimiento y control de la aplicación y da lugar a que el nivel de ratificación de algunos convenios fundamentales sea relativamente bajo

Consulta tripartita y elaboración del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006



- En 2001, el Consejo de Administración de la OIT adoptó la decisión, sobre la base del “Acuerdo de Ginebra”, de elaborar un nuevo instrumento que:
 - refundiera prácticamente todas las normas sobre el trabajo marítimo existentes;
 - atendiera las necesidades actuales y futuras;
 - hiciera frente a los obstáculos para lograr la aceptación universal de las normas, y
 - garantizara una mejor y más efectiva aplicación de las normas.
- Un exhaustivo proceso de consultas que se extendió durante más de cuatro años y en el que participaron 88 países y organizaciones de armadores y de la gente de mar culminó con la elaboración del proyecto de texto del convenio.
- El proyecto de convenio fue examinado detalladamente y perfeccionado por más de 1.000 participantes procedentes de los 106 Estados Miembros de la OIT que asistieron a la Conferencia de febrero de 2006 antes de su adopción final.

Visión de conjunto y características innovadoras del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006



- El nuevo convenio se considera una combinación de “lo mejor de lo anterior” con “lo nuevo”.
- Combina las normas fundamentales contenidas en los convenios sobre el trabajo marítimo vigentes con un formato innovador encaminado a lograr la aceptación universal y un nuevo enfoque para asegurar un cumplimiento continuo y una actualización más rápida de las disposiciones técnicas.
- También se basa e incorpora muchos de los enfoques firmemente establecidos en otros convenios importantes del sector marítimo, como SOLAS y el Convenio de Formación.
- A diferencia de otros convenios de la OIT, no se le asignará un número de convenio, porque su texto será enmendado en el futuro (en lugar de ser revisado por otro convenio ulterior).

Visión de conjunto y características innovadoras del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 Formato



- El convenio adopta un enfoque similar al Convenio de Formación de la OMI, con tres partes diferentes pero relacionadas:
 - artículos
 - un Reglamento
 - y un Código de dos partes (la parte A incluye normas vinculantes y la parte B contiene pautas no obligatorias)
- Después de los artículos se incluye una importante “Nota explicativa”, encaminada a proporcionar más información y asistencia, en particular a los gobiernos, sobre la relación que existe entre las dos partes del Código.

Visión de conjunto y características innovadoras del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 Formato



- presentación “verticalmente integrada”, con las disposiciones del Reglamento y el Código (partes A y B) organizadas bajo cinco Títulos con un sistema de numeración que vincula el Reglamento, las normas y las pautas

Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de los buques

Título 2: Condiciones de empleo

Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda

Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social

Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación

Visión de conjunto y características innovadoras del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 Formato



- Cada Título comprende una serie de reglas, normas y pautas relativas a diferentes temas

Título 1 Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

- Regla 1.1 – Edad mínima
- Regla 1.2 – Certificado médico
- Regla 1.3 – Formación y calificaciones
- Regla 1.4 – Contratación y colocación

Visión de conjunto y características innovadoras del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 Formato



Título 2 Condiciones de empleo

Regla 2.1 - Acuerdos de empleo de la gente de mar

Regla 2.2 - Salarios

Regla 2.3 - Horas de trabajo y de descanso

Regla 2.4 - Derecho a vacaciones

Regla 2.5 - Repatriación

Regla 2.6 - Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio

Regla 2.7 - Niveles de dotación

Regla 2.8 - Promoción de la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes y las oportunidades de empleo de la gente de mar

Visión de conjunto y características innovadoras del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 Formato



Título 3 Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicios de fonda

Regla 3.1 - Alojamiento y servicios de esparcimiento

Regla 3.2 - Alimentación y servicios de fonda

Título 4 Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social

Regla 4.1 - Atención médica a bordo de buques y en tierra

Regla 4.2 - Responsabilidad de los armadores

Regla 4.3 - Protección de la salud y la seguridad y prevención de accidentes

Regla 4.4 - Acceso a instalaciones de bienestar en tierra

Regla 4.5 - Seguridad social

Visión de conjunto y características innovadoras del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 Formato



Título 5 Cumplimiento y control de la aplicación

Párrafos introductorios

Regla 5.1 - Responsabilidades del Estado de abanderamiento

Regla 5.2 - Responsabilidades del Estado rector del puerto

**Regla 5.3 - Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra
Asimismo, la parte A del Título 5 del Código tiene tres anexos, y la parte B cuenta
con un anexo.**

Visión de conjunto y características innovadoras del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 Formato



- Anexo A5-I – Lista de cuestiones que debe inspeccionar el Estado del pabellón
- Anexo A5-III – Lista de cuestiones que deben ser objeto de inspección detallada en un Estado rector del puerto
- Anexo A5-II – documentos “modelo” relativos al sistema de inspección y certificación establecido en el Título 5:
 - un Certificado de Trabajo Marítimo
 - una Declaración de Conformidad Laboral Marítima
- Anexo B5-I – un Ejemplo, para facilitar orientación sobre cómo rellenar una Declaración.

Visión de conjunto y características innovadoras del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 Formato



Ejemplo de integración vertical (extractos)

Regla 1.2 – Certificado médico

Finalidad: Asegurar que toda la gente de mar tenga la aptitud física para desempeñar sus tareas en el mar

1. La gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no posee un certificado médico que acredite su aptitud física para desempeñar sus tareas en el mar.

...

Norma A1.2 – Certificado médico

1. La autoridad competente deberá exigir a la gente de mar que, antes de prestar servicios a bordo de un buque, presente un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar las tareas que se le hayan encomendado a bordo.

....

Pauta B1.2 – Certificado médico

Pauta B1.2.1 – Directrices internacionales...

Visión de conjunto y características innovadoras del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 Características



Algunas de las *características innovadoras* del nuevo convenio incluyen:

- un nuevo sistema que vele por un cumplimiento y un control de la aplicación **eficaces** - un *sistema de certificación* de las condiciones de “trabajo decente”
- un **Certificado de Trabajo Marítimo** y una **Declaración de Conformidad Laboral Marítima** expedidos por el Estado del pabellón u otra organización reconocida en nombre del Estado del pabellón
- el sistema de certificación del Estado del pabellón y el sistema de inspección del Estado rector del puerto se aplican a los buques de arqueo bruto superior a 500 que efectúen viajes internacionales o entre puertos extranjeros. Sin embargo, el sistema de certificación podrá aplicarse a otros buques, a solicitud de los armadores
- el Certificado y la Declaración constituirán pruebas *prima facie* de que se cumplen los requisitos del convenio (los artículos, el Reglamento y la parte A del Código)
- salvo en situaciones específicas en que se garantiza una inspección detallada, toda inspección realizada en un puerto extranjero (control por el Estado rector del puerto) se limitará a un examen del Certificado y la Declaración
- una disposición sobre el “trato no más favorable” para asegurar unas reglas de juego equitativas (en el contexto de las medidas de control por el Estado rector del puerto).

Visión de conjunto y características innovadoras del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 Características



Otras características innovadoras incluyen:

- Esferas específicas en las que se prevé cierto margen de flexibilidad nacional
 - las disposiciones detalladas de la parte B del Código no son obligatorias; sin embargo, se exige a los gobiernos que den “debida consideración” a su contenido en el cumplimiento de sus obligaciones
 - los “Derechos en el empleo y derechos sociales de la gente de mar” establecidos en el artículo IV deben ejercerse plenamente, “de conformidad con los requisitos del presente convenio” (con arreglo a las disposiciones pertinentes de los artículos, el Reglamento y la parte A del Código); sin embargo,
 - “(...) a menos que en el convenio se disponga específicamente otra cosa, la aplicación nacional puede lograrse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables o la práctica u otras medidas.”
 - la aplicación de la parte A del Código (que no sea el Título 5) puede lograrse a través de medidas que sean “sustancialmente equivalentes”

Visión de conjunto y características innovadoras del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 Características



Otras características innovadoras incluyen:

- Esferas específicas en las que se prevé cierto margen de flexibilidad nacional (cont.)
 - los requisitos del Convenio, que no sean el sistema de certificación, se aplicarán a la mayoría de los otros buques (salvo los buques dedicados a la pesca, las embarcaciones de construcción tradicional o los buques de guerra)
 - sin embargo, la aplicación de los detalles contenidos en el Código puede ser relajada para algunos buques más pequeños -de arqueo bruto igual o inferior a 200 que no efectúen viajes internacionales. Esto se determinaría previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas
 - las disposiciones relativas a la construcción y el equipamiento de los buques (Título 3) no se aplicarán a los buques construidos antes de la entrada en vigor del Convenio para el país interesado

Visión de conjunto y características innovadoras del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 Características



Otras características innovadoras incluyen:

- procedimientos de tramitación de quejas a bordo y en tierra encaminados a alentar, en la medida de lo posible, la rápida solución de los problemas
- un sistema de tramitación de quejas y de inspección vinculado con el sistema de control de la OIT
- disposiciones que establecen normas internacionales para que el Estado del pabellón delegue algunas funciones en una organización reconocida
- enfoque actualizado de la seguridad y salud en el trabajo basado en la gestión
- procedimientos acelerados de enmienda para actualizar las disposiciones del Código de un modo más rápido y menos costoso con miras a hacer frente a los cambios operados en el sector.

Visión de conjunto y características innovadoras del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 Características



- Definición inclusiva de “armador”
 - basada en la definición contenida en el Convenio núm. 179 y similar a la definición de “compañía” adoptada por la OMI en el Convenio SOLAS (en el Código ISM) y en el Convenio de Formación
 - refleja el principio conforme al cual los armadores son los empleadores responsables en virtud del convenio de toda la gente de mar que trabaja a bordo de sus buques, con independencia de los acuerdos de empleo o contractuales firmados con los encargados de la gestión de los buques
 - los armadores todavía tendrían derecho a recuperar los costos incurridos por otras personas que también puedan ser responsables del empleo de un marino particular.

Visión de conjunto y características innovadoras del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 Características



- Amplia definición de “marino” o “gente de mar”
 - para reflejar una mayor sensibilización sobre la diversidad de personas empleadas a bordo de un buque
 - se prevé cierto margen de flexibilidad nacional (en caso de que “haya dudas sobre la condición (...) de alguna categoría de personas”) que estaría relacionado con la exclusión del ámbito de aplicación de todo el convenio. La Conferencia adoptó una resolución para proporcionar orientación a las autoridades nacionales a este respecto.

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 ¿Cuándo empezará a aplicarse?



- El convenio entrará en vigor “doce meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Miembros que posean en conjunto el 33 por ciento como mínimo del arqueo bruto de la flota mercante mundial.”
- Este nivel de ratificación es mucho más elevado de lo habitual (para convenios de la OIT) y pretende asegurar un mayor impacto real
- La Conferencia adoptó una **Resolución** (en gran parte por motivos administrativos nacionales) que, en el caso de buques específicos, concedería un tiempo adicional a los 30 primeros Estados Miembros de la OIT ratificantes, tras la entrada en vigor inicial del convenio, para la expedición de certificados de trabajo marítimo destinados a sus buques. También relaja las medidas de control por el Estado rector del puerto establecidas por el Convenio a este respecto.

Conclusión



El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 :

- proporcionará un sistema moderno para lograr mejores condiciones que puedan hacerse cumplir a fin de alcanzar el objetivo del trabajo decente en el sector del transporte marítimo
- establecerá, en la medida de lo posible, unas reglas de juego equitativas en una industria globalizada, al asegurar que la competencia no se base en prácticas laborales injustas, desleales o de explotación.



Convenio
del Trabajo
Marítimo
2006

Para más información,
consulte el sitio Web de la OIT
<http://www.ilo.org>