



Convenio
del Trabajo
Marítimo
2006

Visión de conjunto de las responsabilidades de los gobiernos

La OIT - 86 años trabajando con el sector marítimo

La gente de mar y asegurar unas normas uniformes sobre las condiciones sociales y laborales a bordo de los buques siempre han 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), que preconizó 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
- desde 1920, la OIT ha adoptado 70 instrumentos jurídicos (convenios y recomendaciones) que, en su conjunto, abordan ampliamente todos los aspectos de las condiciones de trabajo de la gente de mar (por ejemplo, la edad mínima para poder trabajar a bordo de un buque, los documentos de identidad de la gente de mar, la formación, los salarios, las vacaciones, las horas de trabajo, el alojamiento y servicio de fonda, la repatriación, las inspecciones del trabajo y la seguridad social)
- los asuntos relativos a la situación de la gente de mar también se han examinado habitualmente, desde el principio, en una reunión especial, marítima, de la Conferencia Internacional del Trabajo

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 de 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, para establecer un trabajo decente y una competencia equitativa, y contribuir al logro de una globalización justa

La OIT - adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006



- En 2001, los armadores y la gente de mar propusieron conjuntamente en la Comisión Paritaria Marítima un nuevo enfoque y una serie de soluciones preferidas (el “Acuerdo de Ginebra”) en relación con los instrumentos sobre el trabajo marítimo existentes, 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
- En 2001, el Consejo de Administración de la OIT tomó la decisión, basada en el “Acuerdo de Ginebra” de elaborar un nuevo instrumento que:
 - refundiera prácticamente todas las normas existentes relativas al trabajo marítimo
 - atendiera las necesidades actuales y futuras
 - hiciera frente a los obstáculos para lograr la aceptación universal de las normas
 - asegurara una mejor y más efectiva aplicación de las normas.

La OIT - adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Un exhaustivo proceso internacional de consultas, incluida una Conferencia Técnica Marítima Preparatoria (2004), 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.

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 suele denominarse el “cuarto pilar” del régimen normativo internacional para el transporte marítimo, porque, tras su entrada en vigor, estará al mismo nivel que los convenios fundamentales de la OMI (SOLAS, MARPOL y el Convenio de Formación) que apoyan un transporte marítimo de calidad y ayudan a poner fin al incumplimiento de las normas en este sector.

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

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Efectos en el sector

- los requisitos del convenio se basan en convenios vigentes de la OIT y fueron adoptados sobre la base de una consulta tripartita en la que participaron ampliamente organizaciones de armadores y de gente de mar
- los requisitos del nuevo convenio son normas mínimas, están armonizados con la práctica actual en el sector marítimo, al menos en el plano internacional, y deberían ser fáciles de cumplir para la mayoría de los armadores
- para los armadores que no efectúan viajes internacionales y que operan buques más pequeños, el convenio es suficientemente flexible para adaptarse a la mayoría de las situaciones nacionales, y contribuirá a asegurar la mejora gradual de las condiciones para toda la gente de mar

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Efectos en el sector

- los armadores que participaron en la elaboración del convenio comprendieron que, gracias a su nuevo y eficaz sistema de control de la aplicación, el convenio ayudará a prevenir la competencia desleal de operadores que explotan un buque sin grandes gastos porque no cumplen las normas laborales u otras condiciones
- los armadores modernos que se han comprometido a realizar operaciones para fomentar un sector del transporte marítimo de calidad comprenden la importancia que reviste asegurar unas buenas condiciones de trabajo a la gente de mar que trabaja a bordo de sus buques
- los armadores y operadores de calidad también son conscientes de que unas buenas condiciones de trabajo ayudarán a asegurar que las operaciones de sus buques se realizarán en condiciones de seguridad y protección sin que apenas surjan problemas o se produzcan retrasos en los puertos

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 y los instrumentos sobre el trabajo marítimo existentes

- La esencia de la mayoría* de los 70 instrumentos sobre el trabajo marítimo existentes (convenios y recomendaciones) adoptados por la OIT desde 1920 se ha actualizado e incluido -“refundido”- actualmente 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 37 convenios sobre el trabajo marítimo que actualmente se han refundido (revisado) se irán retirando gradualmente a medida que los Estados que ahora son parte en los mismos ratifiquen el nuevo convenio

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos



¿Qué responsabilidades tienen los gobiernos ratificantes en virtud del *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*?

- Las obligaciones y responsabilidades establecidas en virtud del convenio están orientadas a los países que son Miembros de la OIT y que ratifiquen el Convenio
- como en el caso de otros convenios para el sector marítimo, como los convenios SOLAS y MARPOL de la OMI, el convenio está fundamentalmente orientado a los Estados del pabellón y a las autoridades competentes del Estado del pabellón
- los Estados del pabellón tienen la responsabilidad, en virtud del derecho internacional del mar y del presente convenio, de establecer una reglamentación para los buques, y para los propietarios de los buques que enarbolan su pabellón, en una serie de ámbitos, incluidas las condiciones laborales y sociales a bordo de dichos buques

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos

- el Convenio establece los requisitos mínimos que todo Estado del pabellón que ratifique el convenio deberá abordar y verificar con respecto a los buques que enarboleden su pabellón
- el Convenio también establece algunas responsabilidades con respecto a la regulación de todos los servicios de colocación y contratación de la gente de mar establecidos en el territorio de un Estado Miembro ratificante
- las principales obligaciones de los gobiernos están estipuladas en los artículos de la primera parte del Convenio, y los detalles sobre el modo en que éstas deberán cumplirse se especifican en los cinco Títulos contenidos en el Reglamento y en el Código de dos partes: la parte A (normas obligatorias) y la parte B (pautas no obligatorias)

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos

Visión de conjunto de las principales obligaciones

- Artículo I Obligaciones generales
 - las obligaciones generales de “cada Miembro” que ha ratificado el Convenio para dar pleno efecto al convenio y para cooperar

- Artículo III Derechos y principios fundamentales
 - libertad de asociación y libertad sindical
 - eliminación del trabajo forzoso u obligatorio
 - la abolición del trabajo infantil
 - la eliminación de la discriminación

- en virtud del artículo III, todo Miembro ratificante deberá “verificar” que estos derechos fundamentales se reflejan en la legislación pertinente.
- sin embargo, el artículo III no exige que un Miembro aplique las disposiciones de los convenios en los que están plasmados estos derechos fundamentales (a los que se hace referencia en el Preámbulo)

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos



- **Artículo IV Derechos en el empleo y derechos sociales de la gente de mar**
 - En el artículo IV, la “declaración de derechos” de la gente de mar, se estipula que toda la gente de mar tiene derecho a
 - un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad
 - condiciones de empleo justas
 - condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo
 - protección de la salud, atención médica, medidas de bienestar y otras formas de protección social
 - estos derechos generales se exponen detalladamente en los Títulos (en el Reglamento y en las disposiciones del Código) del convenio

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos

- **Artículo IV Derechos en el empleo y derechos sociales de la gente de mar**
 - en el **párrafo 5** se especifica claramente que “los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar” enunciados en los párrafos 1-4, deben ejercerse plenamente, “de conformidad con los requisitos del presente convenio”, a saber, con arreglo a las disposiciones pertinentes de los artículos, el Reglamento y la parte A del Código.
 - “a menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa”, dicho ejercicio podrá asegurarse mediante
 - la legislación nacional,
 - los convenios colectivos aplicables
 - otras medidas
 - la práctica

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 - Responsabilidades de los gobiernos

- **Artículo V Responsabilidades en materia de aplicación y control de la aplicación**
 - proporciona la base jurídica para las disposiciones relativas al cumplimiento y al control de la aplicación contenidas en el Título 5 del convenio
 - las obligaciones se han extraído del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147) y del Convenio sobre la inspección del trabajo, 1996 (núm. 178), ambos refundidos por el presente convenio
 - en virtud de los párrafos 2 y 6, se exige que todo Miembro deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y alentar el establecimiento de un sistema que garantice el cumplimiento y el control de la aplicación de las normas establecidas

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos

- el párrafo 4, basado en el artículo 4 del Convenio núm. 147, establece las bases para las inspecciones voluntarias (“podrá”) de un buque que enarbola el pabellón de un Miembro cuando dicho buque esté en el puerto de otro Miembro (medidas de control por el Estado rector del puerto), para contribuir a asegurar el cumplimiento continuo de los requisitos del convenio
- el párrafo 5 se basa en el Convenio núm. 179 y establece las responsabilidades complementarias de los Miembros de los que procede la fuerza de trabajo de la gente de mar de todo el mundo
- exige a los Miembros que “ejercen efectivamente su jurisdicción y control” sobre los servicios de contratación y colocación de la gente de mar que se haya establecido en su territorio, y sienta las bases de los requisitos contenidos en el Título 1 del convenio sobre la autorización, certificación o reglamentación necesarias de los servicios del sector privado, y de las obligaciones estipuladas en la regla 5.3 del Título 5
- el párrafo 6 estipula que todo Miembro deberá cumplir su legislación y establecer suficientes sanciones u otras medidas correctivas, de conformidad con la legislación internacional, para desalentar la vulneración de los requisitos del convenio

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 - Responsabilidades de los gobiernos

■ Artículo VI Reglamento y partes A y B del Código

- durante la elaboración del convenio, se alcanzó un importante acuerdo tripartito sobre el trato que debía darse a la parte B del Código (pautas no vinculantes), allanando el camino para trasladar muchos de los requisitos detallados contenidos en los convenios existentes de las normas de la parte A del Código a las pautas de la parte B del Código.
- los párrafos 3 y 4 establecen el otro elemento fundamental de flexibilidad, a saber, el concepto de aplicación nacional “sustancialmente equivalente” de las normas estipuladas en el convenio -concepto que ya está contemplado en el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos

- **Artículo VI Reglamento y partes A y B del Código**
 - el párrafo 4, que refleja un largo debate, proporciona una definición de la expresión “sustancialmente equivalente”
 - toda medida de aplicación de los derechos y principios plasmados en el Convenio que sea diferente a la establecida en la parte A del Código se considerará “sustancialmente equivalente” si el Miembro “verifica” que “favorece la realización plena del objeto y propósito general de la disposición o disposiciones pertinentes de la parte A del Código” y “da efecto a la disposición o disposiciones pertinentes de la parte A del Código”
 - en virtud del párrafo 3, puede recurrirse al concepto de equivalencia sustancial “a menos que en el presente Convenio se disponga expresamente otra cosa”; su aplicación se ha excluído con respecto a las normas contenidas en el Título 5.

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos

- la *flexibilidad nacional* con respecto a la aplicación y la relación entre las partes A y B del Código también están relacionadas con la expresión “requisitos del convenio” y con la Nota explicativa que figura después de los artículos
- el apartado e) del párrafo 1 del artículo II contiene la definición de la expresión “requisitos del presente Convenio”
 - aclara que esta expresión, cuando se utiliza en el convenio, sólo se refiere a las disposiciones obligatorias del convenio, es decir, a las contenidas en los artículos, el Reglamento y la parte A del Código;
 - refleja el “acuerdo” especificado en la Nota explicativa y en el artículo VI;
 - en virtud del artículo VI, un Miembro deberá dar “**debida consideración**” al cumplimiento de sus responsabilidades en la forma prevista en la parte B del Código, y
 - está vinculado con el párrafo 3 de la regla 5.1.2 (inspecciones de control por el Estado rector del puerto).

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos

- Otras esferas en las que se prevé un margen de *flexibilidad nacional* hacen referencia al ámbito de aplicación del convenio
 - el artículo II contiene definiciones inclusivas de la gente de mar, los buques y los armadores; sin embargo, en virtud del artículo II se prevé un margen de flexibilidad nacional “cuando haya duda” para excluir a categorías de trabajadores y a categorías particulares de buques del ámbito de aplicación del convenio
 - asimismo, un Estado ratificante puede determinar, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, que algunos detalles del Código no se aplicarán a buques de arqueo bruto igual o inferior a 200 que no efectúen viajes internacionales
 - las disposiciones relativas a la construcción y equipamiento de los buques (Título 3) no se aplicarán a buques construidos antes de la entrada en vigor del convenio para el Miembro interesado
 - el sistema de certificación de los buques sólo es obligatorio para buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que efectúen viajes internacionales, y será aplicado por una organización reconocida para que actúe en nombre del Miembro ratificante

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos

- El Título 5, **Cumplimiento y control de la aplicación**, especifica algunas obligaciones importantes para los gobiernos
- un nuevo sistema que facilite el cumplimiento y el control de la aplicación efectivos; un sistema de certificación para asegurar unas condiciones de “trabajo decente”
 - los Estados del pabellón deben establecer un sistema de inspección eficaz, incluidos inspectores cualificados independientes, para llevar a cabo las funciones de inspección y certificación por el Estado del pabellón, e inspeccionar asimismo los buques extranjeros que hagan escala en sus puertos
 - los Miembros puede recurrir a organizaciones reconocidas para que cumplan estas funciones, pero tendrán que delegar formalmente esta autoridad y presentar un informe a la OIT sobre dicha delegación
 - el Estado del pabellón o la organización reconocida para que actúe en su nombre expedirán un Certificado de Trabajo Marítimo y una Declaración de Conformidad Laboral Marítima

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos

- el sistema de certificación por el Estado del pabellón y el sistema de inspección por el Estado rector del puerto sólo se aplicarán a los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que efectúen viajes internacionales o viajes 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) y en 14 ámbitos específicos
- 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)

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos

- los 14 ámbitos que han de ser objeto de certificación por el Estado del pabellón y que pueden ser objeto de una inspección detallada por el Estado rector del puerto

Edad mínima

Certificado médico

Calificaciones de la gente de mar

Acuerdos de empleo de la gente de mar

Utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado

Horas de trabajo y de descanso

Niveles de dotación del buque

Alojamiento

Servicios de esparcimiento a bordo

Alimentación y servicio de fonda

Salud y seguridad y prevención de accidentes

Atención médica a bordo

Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

Pago de los salarios



Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos

- Los demás ámbitos de responsabilidad de los Miembros ratificantes incluyen la adopción de una legislación o de otras medidas que exijan que los propietarios de los buques que enarbolan su pabellón, o los servicios de contratación o colocación, o sus sistemas nacionales, en el caso de la seguridad social, cumplan los requisitos establecidos en los Títulos 1-4 del convenio



Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos

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

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 - Responsabilidades de los gobiernos

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

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos



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

Regla 3.1 - Alojamiento y servicios de esparcimiento

Regla 3.2 - Alimentación y servicio 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

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos



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 la mano de obra

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos

- 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.

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- Responsabilidades de los gobiernos

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, debería ratificarse ampliamente y entrar en vigor lo antes posible, porque:-

- proporciona 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
- establece, 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>