



Convenio  
del Trabajo  
Marítimo  
2006

Visión de conjunto  
de los beneficios  
y responsabilidades  
de los armadores

## 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.
- Esta recomendación 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.
- 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

- 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

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

- Los armadores han participado desde el principio en el establecimiento y la negociación de los requisitos de este nuevo convenio.
- 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

## 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

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

- las organizaciones de armadores que participaron en la elaboración del convenio comprendieron que este instrumento, gracias a un eficaz sistema de control de la aplicación, podría contribuir a asegurar la competencia equitativa y a poner fin al incumplimiento de las normas en el sector del transporte marítimo
- 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 ayudará a prevenir la competencia desleal de operadores que explotan un buque sin grandes gastos porque no cumplen las normas laborales u otras condiciones

## La OIT – Visión de conjunto del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y de 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 - Beneficios y responsabilidades de los armadores

### ¿Cuáles son los beneficios y responsabilidades de los armadores en virtud del *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*?

- el convenio es un instrumento jurídico internacional y *no* obligará directamente a ningún armador u operador de un buque, ni reglamentará las operaciones que éste realice
- las obligaciones y responsabilidades establecidas en el convenio están orientadas a los gobiernos; en particular, como en el caso de otros convenios para el sector marítimo, como SOLAS y MARPOL, el gobierno interesado es fundamentalmente el Estado del pabellón
- los gobiernos también tienen algunas responsabilidades con respecto a la reglamentación de todos los servicios de contratación y colocación de la gente de mar en sus territorios
- los Estados del pabellón tienen la responsabilidad, en virtud del derecho internacional del mar y del presente convenio, de reglamentar las operaciones de sus buques y de 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 - Beneficios y responsabilidades de los armadores

- el convenio establece los requisitos mínimos que todo Estado del pabellón que ratifique el convenio deberá examinar y verificar con respecto a los buques que enarbolan su pabellón
- los Estados del pabellón pueden cumplir los requisitos del convenio, “a menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa”, mediante
  - la legislación nacional
  - convenios colectivos aplicables
  - otras medidas
  - en la práctica

## Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

### - Beneficios y responsabilidades de los armadores

- los armadores, en particular los que operan buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que efectúan viajes internacionales, se verán directamente beneficiados si su Estado del pabellón ratifica el convenio, porque:-
  - tendrán derecho, tras una inspección por el Estado del pabellón, a llevar a bordo un Certificado de Trabajo Marítimo y una Declaración de Conformidad Laboral Marítima que constituyan pruebas *prima facie* en los puertos extranjeros de que se cumplen los requisitos nacionales establecidos por el convenio
  - tendrán derecho a exigir la cobertura del sistema de certificación si su buque tiene un arqueo bruto inferior a 500
  - el convenio contiene una disposición sobre el "trato no más favorable" para contribuir a asegurar unas reglas de juego equitativas (en el contexto de las medidas de control por el Estado rector del puerto) entre buques de países que hayan ratificado el convenio y buques de países que no lo hayan ratificado. Los buques que no tengan un certificado serán objeto de inspecciones de control por el Estado rector de puerto

## Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

### - Beneficios y responsabilidades de los armadores

- El artículo IV del convenio establece 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
  
- El artículo III del convenio contribuirá a asegurar que la gente de mar también disfrute de los derechos fundamentales de la OIT en lo que respecta a:
  - la libertad de asociación y la libertad sindical
  - la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio
  - la abolición del trabajo infantil
  - la eliminación de la discriminación

## Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

### - Beneficios y responsabilidades de los armadores

- los derechos en el empleo y los derechos sociales se abordan más detenidamente en el Reglamento y en el Código de dos partes
- para dar efecto a estos derechos, los Estados del pabellón tendrán que asegurar que las condiciones a bordo de los buques cumplen estos requisitos mínimos en una serie de ámbitos, y que los propietarios de buques de arqueado bruto superior a 500, que efectúen viajes internacionales, hayan elaborado un plan que esté registrado en la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, con miras a asegurar el cumplimiento de los requisitos entre las inspecciones en 14 ámbitos especificados

## Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

### - Beneficios y responsabilidades de los armadores

- 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

### - Beneficios y responsabilidades de los armadores

- El Convenio tiene cinco Títulos que, considerados conjuntamente, establecen las obligaciones del Estado del pabellón en virtud del convenio que se traducirían en una serie de requisitos mínimos con respecto a las condiciones a bordo de los buques que enarbolan su pabellón

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



## Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 - Beneficios y responsabilidades de los armadores

### **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 - Beneficios y responsabilidades de los armadores

### **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**

### **- Beneficios y responsabilidades de los armadores**

#### **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



## Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 - Beneficios y responsabilidades de los armadores

### **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

## Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

### - Beneficios y responsabilidades de los armadores

- Los cuatro anexos al convenio hacen referencia al sistema de certificación establecido en el Título 5
- En los **anexos A5-I** y **A5-III** se *enumeran* las 14 cuestiones que **deberá inspeccionar** el Estado del pabellón (o las organizaciones reconocidas para que actúen en su nombre) y que deberán ser objeto de una inspección detallada, *cuando* dicha inspección de un buque extranjero sea realizada por un Miembro ratificante (control por el Estado rector del puerto)
- El **anexo A5-II** incluye tres documentos modelo exigidos en virtud del *párrafo* 9 de la norma A5.1.3:
  - el certificado de trabajo marítimo
  - la declaración de conformidad laboral marítima, anexa al certificado de trabajo marítimo
  - un certificado provisional de trabajo marítimo
- El **anexo B5-I** incluye un **Ejemplo** de una declaración nacional de conformidad laboral marítima (un modelo no vinculante) del tipo de información que puede contener una declaración de conformidad laboral marítima

## Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

### - Beneficios y responsabilidades de los armadores

- El término “armador” se define en el artículo II como sigue:

“1j) el término armador designa al propietario de un buque o a cualquier otra entidad o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio.”

- esta definición está basada en la definición contenida en el Convenio núm. 179 y es similar a la definición de “compañía” adoptada por la OMI en el Convenio SOLAS (en el Código ISM) y 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 trabaje a bordo de sus 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

## Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

### - Beneficios y responsabilidades de los armadores

**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>