



Convenio
del Trabajo
Marítimo
2006

Visión de conjunto de los derechos de la gente de mar

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.
- Los asuntos que se refieren en particular 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 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

- La gente de mar ha 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 trabajo el 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

- Los convenios sobre el trabajo existentes no estaban siendo eficaces a la hora de brindar protección a la gente de mar, ya que muchos marinos no estaban amparados por estos convenios o no contaban con un sistema eficaz que les permitiera reaccionar cuando no se respetaban sus derechos

- Los motivos de esta situación y las razones para el cambio incluyeron los siguientes:
 - 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”
 - 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 – 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.

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el logro de un trabajo decente para la gente de mar de todo el mundo

¿Cuáles son los derechos de la gente de mar en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006?

- 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

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el logro de un trabajo decente para la gente de mar de todo el mundo

- ¿Cómo se asegurarán estos derechos de la gente de mar?
 - El Estado del pabellón deberá asegurar a la gente de mar el pleno ejercicio de sus “Derechos en el empleo y derechos sociales de la gente de mar” establecidos en el convenio, “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),
 - “a menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa”, dicho ejercicio podrá asegurarse mediante
 - la legislación nacional
 - convenios colectivos aplicables
 - otras medidas
 - en la práctica.

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el logro de un trabajo decente para la gente de mar de todo el mundo

- El convenio establece un nuevo sistema de cumplimiento y control de la aplicación de los requisitos del convenio (incluidos los derechos de la gente de mar), a saber, un sistema de certificación de las condiciones de “trabajo decente”
 - el Estado del pabellón (o una organización reconocida para que actúe en su nombre) expedirá un Certificado de Trabajo Marítimo y una Declaración de Conformidad Laboral Marítima a los buques que enarboleden su pabellón
 - el Certificado y la Declaración constituirán pruebas prima facie de que se cumplen los requisitos del presente convenio (los artículos, el Reglamento y la parte A del Código) con respecto a 14 cuestiones enumeradas
 - en situaciones específicas, la inspección detallada, e incluso la inmovilización del buque en un puerto extranjero pueden estar justificadas para corregir las condiciones a bordo del mismo

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el logro de un trabajo decente para la gente de mar de todo el mundo

- 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

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el logro de un trabajo decente para la gente de mar de todo el mundo

- el convenio también 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
- el sistema de certificación por el Estado del pabellón y el sistema de inspección por el Estado rector del puerto se aplicarán a 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
- los requisitos del convenio, que no sean el sistema de certificación, se aplicarán a la mayoría de todos los demás buques de propiedad pública o privada que se dediquen habitualmente a la navegación marítima comercial, con excepción de los buques 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
- no se aplica a los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares, ni a las embarcaciones de construcción tradicional, como las gabarras y los juncos, ni a los buques de guerra o las unidades navales auxiliares



El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el logro de un trabajo decente para la gente de mar de todo el mundo

- la aplicación de los detalles contenidos en el Código podrá ser relajada para algunos buques más pequeños -de arqueado 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

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el logro de un trabajo decente para la gente de mar de todo el mundo

- El Convenio tiene cinco Títulos que, considerados conjuntamente, establecen las obligaciones de los gobiernos (y de los propietarios de los buques que enarbolan su pabellón) en virtud del convenio
 - 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



El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el logro de un trabajo decente para la gente de mar de todo el mundo

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

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el logro de un trabajo decente para la gente de mar de todo el mundo

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

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el logro de un trabajo decente para la gente de mar de todo el mundo

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



El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el logro de un trabajo decente para la gente de mar de todo el mundo

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

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el logro de un trabajo decente para la gente de mar de todo el mundo

- ¿A quién se considera “gente de mar” o “marino”?
 - Los términos “gente de mar” o “marino” se definen en el artículo II como sigue:

“1. f) los términos “gente de mar” o “marino” designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio;
(...)

2. Salvo que se disponga expresamente otra cosa, el presente Convenio se aplica a toda la gente de mar”.
 - refleja una mayor sensibilidad con respecto a la gran diversidad de personas empleadas a bordo de un buque (en particular, por ejemplo, los trabajadores a bordo de buques de pasaje)

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el logro de un trabajo decente para la gente de mar de todo el mundo

- en el párrafo 3 se prevé cierto margen de flexibilidad nacional (en caso de que “haya dudas sobre la condición de gente de mar de alguna categoría de personas”), que permitiría excluir a algunas personas del ámbito de aplicación de todo el convenio. La Conferencia adoptó una resolución para proporcionar orientación a las autoridades nacionales al tomar decisiones a este respecto.
- también se prevé cierto margen de flexibilidad nacional con respecto a la exclusión parcial o total de buques (y, por tanto, de la gente de mar empleada a bordo de los mismos) de los requisitos del convenio, sobre la base de las determinaciones adoptadas en relación con “buques” particulares, en el apartado i) del párrafo 1 y los párrafos 4), 5) y 6) del artículo II
- por ejemplo, como se ha señalado anteriormente, podrá determinarse que algunos aspectos del Código no se apliquen a la gente de mar empleada a bordo de buques de arqueo bruto igual o inferior a 200 que no efectúen viajes internacionales

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el logro de un trabajo decente para la gente de mar de todo el mundo

- ¿Cómo conocerá la gente de mar sus derechos?
 - el convenio establece que la gente de mar tiene derecho a leer, firmar y disponer de una copia del acuerdo de empleo de la gente de mar (que podría incluir un convenio colectivo) en el que se especifiquen las principales condiciones de su empleo y el nombre del armador responsable de las condiciones a bordo del buque
 - deberá llevarse a bordo y ponerse a disposición de la gente de mar una copia del presente convenio
 - los armadores deberán llevar a bordo un Certificado de Trabajo Marítimo y una Declaración de Conformidad Laboral Marítima actualizados, si el buque tiene un arqueo bruto igual o superior a 500 y realiza viajes internacionales

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el logro de un trabajo decente para la gente de mar de todo el mundo

- el Convenio establece que las quejas relativas al incumplimiento de los requisitos del convenio podrán presentarse:
 - a un inspector del Estado del pabellón (o a la organización reconocida para que actúe en nombre del Estado del pabellón)
 - a bordo del buque, a través del proceso de tramitación de quejas a bordo establecido por el armador
 - a un funcionario habilitado en el puerto de un país que haya ratificado el Convenio
- éstos son algunos de los medios existentes a los que la gente de mar puede recurrir para la presentación de quejas

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y el logro de un trabajo decente para la gente de mar de todo el mundo

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>