

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Preguntas frecuentes

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2006

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del Protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a la Oficina de Publicaciones (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, solicitudes que serán bien acogidas.

ISBN 92-2-318643-9; 978-92-2-318643-2 (versión impresa)
ISBN 92-2-318644-7; 978-92-2-318644-9 (versión web, pdf)

Primera edición 2006

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Las publicaciones de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolas a: Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza. También pueden solicitarse catálogos o listas de nuevas publicaciones a la dirección antes mencionada o por correo electrónico a: pubvente@ilo.org.
Vea nuestro sitio en la red: www.ilo.org/publns.

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Preguntas frecuentes ¹

1. ¿Qué es el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006?

Es un nuevo e importante convenio internacional del trabajo que fue adoptado por la Conferencia Internacional del Trabajo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en virtud del artículo 19 de su Constitución, en una reunión marítima celebrada en Ginebra (Suiza) en febrero de 2006. Este texto establece los derechos de la gente de mar a disfrutar de unas condiciones de trabajo decentes y ayuda a crear condiciones de competencia justa para los armadores. Aspira a ser un instrumento aplicable en todo el mundo, fácil de entender, fácil de actualizar y aplicado de manera uniforme. El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, ha sido diseñado para convertirse en un instrumento jurídico de

¹ Estas preguntas y respuestas tienen por objeto ofrecer una rápida visión de conjunto del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, a las personas que no están familiarizadas con este nuevo Convenio. No pretenden ofrecer interpretaciones de ninguna de sus disposiciones y no deben considerarse en modo alguno un sustitutivo de las disposiciones propiamente dichas del Convenio. El texto de este folleto se basa en el documento titulado Proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, que sirvió de documento de referencia en la 94.ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, celebrada en febrero de 2006.

CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006

alcance mundial que, tras su entrada en vigor, sea el «cuarto pilar» del régimen normativo internacional garante de un transporte marítimo de calidad, que complemente los convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional (OMI), como el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado (Convenio SOLAS), el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, enmendado, y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78).

2. ¿Por qué se le llama también a veces *Convenio refundido* sobre el trabajo marítimo, 2006?

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, contiene una amplia serie de normas de alcance mundial, basadas en normas que ya están contenidas en 68 instrumentos sobre el trabajo marítimo (convenios y recomendaciones) adoptados por la OIT desde 1920. El nuevo Convenio reúne casi todos los instrumentos sobre el trabajo marítimo vigentes en un solo convenio que utiliza un nuevo formato en el que se han introducido algunas actualizaciones consideradas necesarias para reflejar las condiciones y el vocabulario actuales. El Convenio «refunde» el derecho internacional vigente relativo a todas estas cuestiones. Los convenios sobre los documentos de identidad de la gente de mar se revisaron recientemente en 2003 (Convenios núms. 108 y 185) y no se incluyen en el nuevo Convenio. Tampoco se han incluido el Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71), y un convenio (Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921 (núm. 15)), que ya no es pertinente para el sector.

3. ¿Cuándo entrará en vigor el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y qué ocurrirá con los convenios vigentes?

El Convenio entrará en vigor ...

... doce meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Miembros que en conjunto posean

como mínimo el 33 por ciento 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 utiliza una nueva fórmula enaminada a asegurar que el Convenio tenga un mayor impacto. Pone de relieve que se necesita una amplia cooperación internacional para asegurar la eficacia del sistema de cumplimiento y control de la aplicación establecido en virtud del Convenio. Dado que la mayoría de las obligaciones establecidas por el Convenio están dirigidas a los armadores y los Estados del pabellón, es importante que el Convenio sea ratificado por aquellos Estados Miembros de la OIT con una decidida vocación marítima y con jurisdicción sobre flotas de elevado arqueo bruto.

Los convenios existentes sobre el trabajo marítimo se irán retirando gradualmente a medida que los Estados Miembros de la OIT que son parte en los mismos ratifiquen el nuevo Convenio, aunque habrá un período de transición en el que paralelamente seguirán vigentes algunos convenios. Los países que ratifiquen el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, ya no tendrán que cumplir los convenios existentes cuando entre en vigor el nuevo Convenio para ellos. Sin embargo, los países que no ratifiquen el nuevo Convenio deberán seguir respetando los convenios existentes que hayan ratificado, aunque estos convenios quedarán cerrados a nuevas ratificaciones.

4. ¿Por qué se necesitaba un nuevo convenio?

La decisión adoptada por la OIT de promover la creación de este nuevo e importante Convenio sobre el trabajo marítimo fue el resultado de una resolución conjunta adoptada en 2001 por las organizaciones internacionales de armadores y de gente de mar, y que más tarde fue apoyada por los gobiernos. En dicha resolución se señalaba que el sector del transporte marítimo era «la primera industria de alcance realmente mundial» que requería «medidas reglamentarias internacionales adecuadas — normas globales aplicables a toda la industria —». El sector pidió a la OIT «la elaboración de un instrumento que unifique, de ser factible en un texto refundido, la mayor parte posible del cuerpo de instrumentos existentes de la OIT», como cuestión prioritaria, «con el

fin de mejorar la pertinencia de estas normas para las necesidades de todas las partes interesadas en la industria marítima». Se estimó que el gran número de convenios marítimos vigentes — muchos de los cuales son muy detallados — dificultaba a los gobiernos tanto la ratificación como el control de la aplicación de todas las normas. Muchas de ellas eran obsoletas y no reflejaban las actuales condiciones de trabajo y de vida a bordo. Además, era necesario elaborar un sistema más eficaz de cumplimiento y control de la aplicación que facilitara la eliminación de los buques que no se ajustaran a las normas, y que fuera compatible con el eficaz sistema internacional adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) con miras a la aplicación de las normas internacionales sobre la seguridad y protección de los buques y la protección medioambiental.

5. ¿Trata el nuevo Convenio temas nuevos?

El Convenio consta de tres partes principales: los **artículos**, en primer lugar, que establecen los principios y obligaciones generales; van seguidos de las disposiciones más detalladas del **Reglamento** y el **Código** (partes A y B). El Reglamento y las **normas (parte A)** y **pautas (parte B)** del Código están integrados y organizados en temas de interés general desglosados en cinco Títulos:

- Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de 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

Estos cinco Títulos abarcan esencialmente los mismos temas que los 68 instrumentos sobre el trabajo marítimo vigentes y, de ser necesario, los actualizan. En algunos casos contienen temas nuevos, particularmente por lo que se refiere a la seguridad y la salud en el trabajo, para responder a las preocupaciones actuales en materia de salud, tales como los efectos del ruido y las

vibraciones en los trabajadores u otros riesgos en el lugar de trabajo. Las disposiciones del Título 5 relativas a las inspecciones por el Estado del pabellón, el recurso a «organizaciones reconocidas» y la posibilidad de efectuar inspecciones en puertos extranjeros (control por el Estado rector del puerto) se basan en convenios sobre el trabajo marítimo vigentes, pero el nuevo Convenio desarrolla a partir de dichos convenios un enfoque más eficaz de estas importantes cuestiones, de conformidad con otros convenios marítimos internacionales que establecen normas relativas a cuestiones como la seguridad y la salud, y la protección del medio ambiente marino, con miras a asegurar la calidad del sector del transporte marítimo.

6. ¿Por qué necesitamos normas internacionales eficaces en relación con las condiciones de trabajo de la gente de mar?

En los buques que enarbolan pabellones de países que no ejercen su jurisdicción y control efectivos sobre ellos, como lo exige el derecho internacional, la gente de mar debe trabajar con frecuencia en condiciones inaceptables, en detrimento de su bienestar, su seguridad y salud, y la seguridad del buque en que trabaja. Dado que la vida laboral de la gente de mar transcurre fuera de su país de origen y que sus empleadores tampoco suelen estar ubicados en su país, es necesario contar con normas internacionales eficaces para este sector. Evidentemente, estas normas también deben ser aplicadas en el plano nacional, en particular por los gobiernos que cuentan con un registro de buques y que autorizan a los buques a enarbolar sus pabellones. Este hecho ya está bien reconocido por lo que se refiere a garantizar la seguridad y protección de los buques y a proteger el medio ambiente marino. También es importante comprender que muchos Estados del pabellón y armadores se sienten orgullosos de brindar condiciones de trabajo decentes a la gente de mar que trabaja a bordo de sus buques. Esos países y armadores tienen que pagar el precio de la competencia desleal ejercida por armadores cuyos buques no cumplen las normas establecidas.

7. ¿Es más bajo el nivel de las normas del nuevo Convenio que el de las normas sobre el trabajo marítimo vigentes?

No, el objetivo es mantener el nivel actual de las normas contenidas en los convenios sobre el trabajo marítimo vigentes, dejando al mismo tiempo a discreción de cada país la formulación de sus propias leyes nacionales que establezcan dicho nivel de protección.

8. ¿Cómo protegerá el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, a una mayor proporción de gente de mar en todo el mundo?

El Convenio pretende lograr de diversos modos una protección de alcance mundial. Se estima que el número de marinos en todo el mundo asciende a 1,2 millones. Hasta la fecha, no había quedado claro que todas estas personas, en particular, por ejemplo, las que trabajan a bordo de un buque pero que no participan directamente en la navegación o en las operaciones del buque en cuestión, como el personal empleado a bordo de buques de pasaje, se considerarían gente de mar. El nuevo Convenio especifica claramente que se considerará «gente de mar» o «marino» a toda persona que esté contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque que se incluya en el ámbito de aplicación del Convenio. Con la salvedad de algunas excepciones y ámbitos específicos en que se prevé un cierto margen de flexibilidad para que las autoridades excluyan a buques más pequeños (de arqueo bruto igual o inferior a 200) que no efectúan viajes internacionales del cumplimiento de algunas disposiciones del Convenio, éste *se aplica* a todos los buques (y a la gente de mar que trabaja a bordo de los mismos) dedicados habitualmente a actividades comerciales, ya sean de propiedad pública o privada.

El Convenio *no se aplica* a:

- los buques que naveguen 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;
- los buques dedicados a la pesca;

- las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhows* y los juncos, y
- los buques de guerra o unidades navales auxiliares.

Muchos de los convenios sobre el trabajo marítimo existentes cuentan con un bajo nivel de ratificación. El nuevo Convenio ha sido concebido específicamente para abordar este problema. Se logrará una mayor protección para la gente de mar mediante la pronta ratificación y aplicación a escala nacional del nuevo Convenio por la gran mayoría de los Estados Miembros de la OIT que despliegan actividades en el sector marítimo, como sucede con los principales convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI): los Convenios SOLAS y MARPOL y el Convenio de Formación.

9. ¿De qué modo facilita el nuevo Convenio a los países la ratificación y aplicación de sus requisitos?

La Constitución de la OIT y muchos instrumentos de la OIT toman en consideración las circunstancias nacionales y prevén cierto margen de flexibilidad al aplicar los convenios, con el propósito de mejorar gradualmente la protección brindada a los trabajadores, teniendo en cuenta la situación específica en algunos sectores y la diversidad de las circunstancias nacionales. La flexibilidad suele basarse en los principios del **tripartismo**, la **transparencia** y la **rendición de cuentas**. Cuando un gobierno adopta un enfoque flexible con respecto a un convenio, éste suele conllevar la celebración de consultas con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, y la adopción de decisiones que el gobierno en cuestión comunica a la OIT. Este enfoque se considera necesario e importante para asegurar que todos los países, con independencia de sus circunstancias nacionales, puedan comprometerse con el régimen normativo internacional, y que las obligaciones se respeten y cumplan, en la medida de lo posible, desplegando al mismo tiempo esfuerzos para mejorar las condiciones. Ello reviste particular importancia para un sector internacional como el transporte marítimo.

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, sigue en general este enfoque y proporciona al mismo tiempo flexibilidad adicio-

CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARITIMO, 2006

nal, pertinente para el sector, en el plano nacional. El Convenio pretende ser «firme en lo que respecta a los derechos» y «flexible en lo que respecta a la aplicación». Un obstáculo importante para la ratificación de los convenios sobre el trabajo marítimo vigentes es el exceso de detalle contenido en muchos de ellos. El nuevo Convenio establece claramente los derechos fundamentales de la gente de mar a disfrutar de condiciones de trabajo decentes, pero proporciona un amplio margen de flexibilidad a los Estados ratificantes con respecto al modo en que aplicarán estas normas relativas al trabajo decente en su legislación nacional.

Entre las esferas de *flexibilidad* abordadas en el Convenio se incluyen las siguientes:

- los «derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar» especificados 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, dicho ejercicio podrá asegurarse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables, la práctica u otras medidas;
- la aplicación de las normas obligatorias contenidas en la parte A del Código (con excepción del Título 5) también puede lograrse a través de medidas que sean «sustancialmente equivalentes»;
- muchos de los requisitos preceptivos o detallados establecidos por los convenios existentes que habían creado dificultades para que algunos gobiernos interesados ratificaran este Convenio se han integrado actualmente en las pautas, contenidas en la parte B del Código. Las disposiciones de la parte B del Código no son obligatorias y no están sujetas a inspecciones por el Estado rector del puerto; sin embargo, se exige a los gobiernos que den «debida consideración» a su contenido en el cumplimiento de sus obligaciones;
- los requisitos del Convenio, con excepción del sistema de certificación de los buques, se aplicarán a la mayoría de los buques (salvo a los buques dedicados a la pesca, a embarcaciones de construcción tradicional o a buques de guerra); sin embargo, la aplicación de ciertos requisitos detallados del Código puede ser menos rigurosa en el caso de algunos

buques más pequeños — de arqueado bruto igual o inferior a 200 — que no efectúen viajes internacionales. Toda decisión al respecto se adoptaría previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas;

- todos los buques que entran en el ámbito de aplicación del Convenio estarían sujetos al sistema de inspección establecido por el Estado del pabellón, pero el sistema de certificación sólo es obligatorio para los buques de arqueado bruto igual o superior a 500 que realicen viajes internacionales (o que operen entre puertos de un país extranjero). El sistema de certificación dará fe de que las operaciones del buque se realizan de conformidad con los requisitos del Convenio tal como se aplican en la legislación del Estado del pabellón interesado (en el caso de otros buques, los armadores también pueden solicitar a su Estado del pabellón que incluya sus buques en el sistema de certificación para evitar o reducir la posibilidad de que éstos sean objeto de inspección en puertos extranjeros);
- en el Convenio se reconoce expresamente que algunos Estados del pabellón podrán recurrir a organizaciones reconocidas, como las sociedades de clasificación, para que se encarguen de las cuestiones relativas al sistema de certificación de los buques en su nombre;
- 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 en el país en cuestión. Los buques más pequeños (de arqueado bruto igual o inferior a 200) pueden quedar exentos del cumplimiento de algunos requisitos relativos al alojamiento;
- se reconoce específicamente que se tomarán decisiones a nivel nacional mediante consultas con las organizaciones de armadores y de la gente de mar en caso de que «haya dudas» con respecto a la aplicación del Convenio a categorías de personas o de buques o a un buque en particular. Junto con el Convenio, se adoptó una resolución que proporciona orientación a las autoridades nacionales con respecto a quién se consideraría «gente de mar» en este contexto;
- se prevé la situación de países que tal vez no cuenten con organizaciones nacionales de armadores o de gente de mar a las que consultar, y

- se prevén circunstancias nacionales y acuerdos bilaterales, multilaterales y de otro tipo en relación con la protección en materia de seguridad social.

10. ¿Tendrán los armadores deberes y responsabilidades respecto de la gente de mar cuyo trabajo no esté relacionado con la navegación o la explotación del buque en condiciones de seguridad?

Sí, los armadores (o los operadores de buques), en su calidad de empleadores, tienen una responsabilidad general con respecto a toda la gente de mar que trabaja a bordo de sus buques. Queda entendido que podrían concertar acuerdos con otras personas que también pueden tener responsabilidades en lo que se refiere al empleo de algún tipo particular de gente de mar, lo cual permitiría, por ejemplo, que los armadores recuperen los costos incurridos.

11. ¿Por qué es probable que el nuevo Convenio logre el objetivo de una ratificación casi universal?

Porque el Convenio fue adoptado por votación nominal, con 314 votos a favor y ninguno en contra (dos países se abstuvieron por motivos no relacionados con la esencia del Convenio), después de haber sido examinado detenidamente durante más de dos semanas por más de 1.000 participantes procedentes de 106 países. Este nivel de apoyo casi sin precedentes refleja el largo proceso de consulta tripartita y el respaldo indefectible de los gobiernos, empleadores y trabajadores, que han mancomunado esfuerzos desde 2001 para elaborar el texto del Convenio. El Convenio también logrará una ratificación casi universal porque sus disposiciones son una combinación de firmeza por lo que respecta a los derechos y de flexibilidad por lo que respecta a los enfoques para la aplicación de los requisitos más técnicos, y porque ofrece ventajas a los buques de los países que lo ratifiquen.

12. ¿Qué ventajas tendrán los buques de los países ratificantes?

Los buques de los países ratificantes que proporcionen condiciones de trabajo decentes a su gente de mar gozarán de protección contra la competencia desleal de los buques que no se ajusten a las normas y se beneficiarán de un sistema de certificación, evitando o reduciendo así la posibilidad de sufrir prolongados retrasos causados por las inspecciones realizadas en puertos extranjeros.

13. ¿Cómo mejorará el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, el cumplimiento y el control de la aplicación?

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, trata de establecer una «cultura del cumplimiento» sostenida en cada fase, desde los sistemas nacionales de protección hasta el sistema internacional. Esta continuidad empieza en el plano individual con la **gente de mar**, que, en virtud del Convenio, tendrá que ser debidamente informada de sus derechos y de los recursos que tiene a su disposición en caso de presunto incumplimiento de los requisitos del Convenio, y cuyo derecho a presentar quejas, tanto a bordo del buque como en tierra, se reconoce en el Convenio. Después, continúa con los **armadores**. Así, pues, los que poseen o explotan buques de arqueo bruto igual o superior a 500 y que realizan viajes internacionales o viajes entre puertos extranjeros tendrán que elaborar y llevar a cabo planes para velar por que la legislación y otras medidas nacionales aplicables para poner en práctica el Convenio se respeten de manera efectiva. Los **capitanes** de esos buques tendrán entonces la responsabilidad de poner en marcha los planes indicados por los armadores, y de llevar registros apropiados que puedan demostrar la aplicación de los requisitos del Convenio. Como parte de sus responsabilidades actualizadas con respecto a las inspecciones laborales de los buques de arqueo bruto superior a 500 que realicen viajes internacionales o viajes entre puertos extranjeros, el **Estado del pabellón** (o una organización reconocida que actúe en su nombre) examinará los planes de los armadores y verificará y certificará que dichos planes están debidamente establecidos y se están

aplicando. A continuación, se exigirá que los buques lleven a bordo un **certificado de trabajo marítimo** y una **declaración de conformidad laboral marítima**. También se prevé que los Estados del pabellón velen por que la legislación nacional por la que se aplican las normas del Convenio se respete en los buques más pequeños que no están cubiertos por el sistema de certificación. Los Estados del pabellón tendrán que llevar a cabo evaluaciones periódicas de la calidad y la eficacia de sus sistemas nacionales de cumplimiento, y las **memorias que presenten en virtud del artículo 22** de la Constitución de la OIT deberán proporcionar información sobre sus sistemas de inspección y certificación, incluidos sus métodos de evaluación de la calidad. Este sistema de inspección general en el Estado del pabellón (que se basa en el Convenio núm. 178 de la OIT) se complementará con procedimientos que habrán de seguir los países que son también o que constituyen incluso la fuente principal de suministro de gente de mar del mundo, los cuales también tendrán que presentar memorias en virtud del artículo 22 de la Constitución. Este sistema se reforzará mediante medidas voluntarias de inspección en **puertos extranjeros (control por el Estado rector del puerto)**.

14. ¿Qué son el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima?

Los anexos del Convenio contienen documentos modelo fundamentales: un **certificado de trabajo marítimo** y una **declaración de conformidad laboral marítima**. La expedición del certificado corresponde al Estado del pabellón para los buques que enarboles su pabellón, una vez que el Estado (o una organización reconocida que haya sido autorizada a llevar a cabo las inspecciones) haya verificado que las condiciones de trabajo en el buque están de conformidad con la legislación nacional por la que se aplica el Convenio. El certificado tendría una validez de cinco años, a reserva de las inspecciones periódicas que realice el Estado del pabellón. La declaración se adjunta al certificado y contiene un resumen de la legislación nacional por la que se aplica una lista acordada de 14 temas de las normas marítimas y por la que se establece el plan del armador o del operador para asegurar el respeto de las normas a bordo del buque entre las dis-

tintas inspecciones. Las listas de los 14 temas que *debe* certificar el Estado del pabellón, y que *pueden* ser objeto de inspección si ésta se efectúa en un puerto extranjero, también figuran en los anexos del Convenio.

15. ¿Qué se entiende por «trato no más favorable» en el caso de los buques de países no ratificantes?

Esta cuestión figura en el párrafo 7 del artículo V del Convenio. Este concepto, que también recogen los convenios de la OMI, significa que los buques no deben encontrarse en una situación de desventaja por el hecho de que su país haya ratificado el nuevo Convenio. Las consecuencias prácticas de este concepto se ven claramente en las disposiciones del Título 5 del Convenio sobre el control por el Estado rector del puerto, en virtud de las cuales los buques de todos los países (con independencia de que hayan ratificado o no el Convenio) serán objeto de inspección en cualquier país que haya ratificado el Convenio, y podrán ser inmovilizados si no cumplen las normas mínimas del nuevo Convenio.

16. ¿Cómo se controlará en la práctica la aplicación del nuevo Convenio?

El nuevo Convenio se propone alcanzar un mayor grado de cumplimiento por parte de los operadores y propietarios de buques y reforzar el control de la aplicación de las normas mediante mecanismos en todos los niveles. Por ejemplo, contiene disposiciones relativas a:

- procedimientos para la presentación de quejas por parte de la gente de mar;
- la supervisión por los armadores y los capitanes de las condiciones a bordo de sus buques;
- la jurisdicción y el control de los buques por parte de los Estados del pabellón, y
- las inspecciones de buques extranjeros por el Estado rector del puerto.

Al exigir que los Estados Miembros ratificantes no sólo apliquen el Convenio en virtud de su legislación nacional, sino que también documenten esta aplicación, el Convenio también debería aumentar la eficacia del control que se lleve a cabo en el plano internacional, sobre todo por los órganos competentes de la OIT.

17. ¿Cómo se mantendrá el nuevo Convenio más actualizado que los convenios existentes?

La parte del Convenio que habrá que actualizar cada cierto tiempo, a saber, el **Código** de dos partes relativo a la aplicación técnica y detallada de las obligaciones básicas estipuladas en el Convenio, podría enmendarse mediante un procedimiento acelerado (previsto en el artículo XV) que permita que los cambios entren en vigor, para todos o casi todos los países ratificantes, en un plazo de tres a cuatro años a partir del momento en que se propongan.

18. ¿Quedarán obligados los Estados Miembros ratificantes por todas las nuevas enmiendas?

Un Estado Miembro ratificante no quedará obligado por una enmienda del Código aplicada en virtud del artículo XV del Convenio si expresa su desacuerdo formal dentro de un período que normalmente será de dos años. Las enmiendas en virtud del artículo XIV, que establece el procedimiento que se habrá de seguir en el caso de las enmiendas relativas a las disposiciones básicas, por ejemplo, los artículos y el Reglamento, sólo podrán entrar en vigor para los países que ratifiquen la enmienda de que se trate.

19. ¿En qué difieren los procedimientos de enmienda del Convenio de los procedimientos de enmienda de los convenios de la OMI?

Los dos tipos de procedimientos de enmienda — en virtud del artículo XIV, para modificar el Convenio en su conjunto, y en

virtud del artículo XV, para modificar sólo el Código — se basan en cierta medida en procedimientos ya arraigados en otro organismo de las Naciones Unidas, a saber, la Organización Marítima Internacional (OMI). Sin embargo, el procedimiento de *ratificación rápida* establecido en el artículo XIV se parece más al procedimiento actual de la OIT para revisar convenios. El procedimiento acelerado o de *aceptación tácita* establecido en virtud del artículo XV sigue los procedimientos de la OMI, sobre todo en relación con la presentación de enmiendas a los Estados Miembros y con su entrada en vigor; la principal diferencia radica en la adopción de las enmiendas: en este caso (a diferencia de lo que ocurre con los procedimientos de la OMI), los Estados Miembros no ratificantes tienen un papel que desempeñar y las enmiendas deben ser aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo, que está abierta a todos los Estados Miembros de la OIT.

20. ¿Cuáles son las características novedosas del nuevo Convenio?

Hay varias novedades, por lo que se refiere a la OIT. El conjunto de la estructura del nuevo Convenio difiere de la estructura tradicional de los convenios de la OIT. Consta de las disposiciones básicas, a saber, los artículos y el Reglamento, seguidas de un Código de dos partes dividido en cinco títulos, uno de los cuales trata sobre el cumplimiento y el control de la aplicación. El Reglamento y el Código, que contienen normas y pautas, están organizados en cinco Títulos.

- Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de 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

También contiene una **Nota explicativa** para ayudar a los Miembros a aplicar el Convenio. El Convenio también utiliza un nuevo formato «**integrado verticalmente**» con un sistema de numeración que vincula el Reglamento, las normas y las pautas. Cada regla tiene asimismo una cláusula de propósito en la que se emplea un «lenguaje claro». Por ejemplo:

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 válido que acredite su aptitud física para desempeñar sus funciones.

...

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 de encomendar a bordo.

...

Pauta B1.2 – Certificado médico

Pauta B1.2.1 – Directrices internacionales

...

Otras innovaciones son los procedimientos de enmienda y el sistema de certificación de los buques. Sin embargo, la mayoría de estas innovaciones se basan en las contenidas en los instrumentos de otras organizaciones, sobre todo de la OMI. Una característica singular es el régimen especial de la parte B, no obligatoria, del Código y su relación con la parte A, de carácter vinculante.

21. ¿Qué se entiende por régimen especial de la parte B del Código y por qué es necesario?

El régimen especial de la parte B del Código se basa en la idea de firmeza respecto de los principios y derechos combinada con un margen de flexibilidad en cuanto a la aplicación. Sin esta innovación, el nuevo Convenio nunca podría aspirar a ser ratificado ampliamente: muchas de las disposiciones de los convenios

sobre el trabajo marítimo vigentes que están relacionadas con el método de aplicación de los derechos fundamentales de la gente de mar (más que con el contenido de esos derechos) se han trasladado a las pautas de la parte B del Código, que no son obligatorias. Su inclusión en el Reglamento y en las normas de la parte A, de carácter vinculante, podría haber creado obstáculos evidentes para la ratificación.

El régimen especial se refleja en las siguientes preguntas y respuestas, que han sido objeto de un acuerdo:

¿Es obligatoria la parte B del Código?

Respuesta: No.

¿Pueden los Estados Miembros ratificantes pasar por alto la parte B?

Respuesta: No.

¿Verifican los inspectores de los Estados rectores del puerto la aplicación de la parte B?

Respuesta: No.

¿Tiene que seguir el Estado Miembro ratificante las orientaciones de la parte B?

Respuesta: No, pero si no sigue las orientaciones, es posible que tenga que justificar — ante los órganos competentes de la Organización Internacional del Trabajo — la manera en que ha aplicado las disposiciones obligatorias correspondientes del Convenio refundido.

22. Dado que la parte B no es obligatoria, ¿por qué forma parte del Convenio en lugar de ser objeto de una recomendación internacional del trabajo?

Las partes A y B del Código están relacionadas entre sí. Aunque las disposiciones de la parte B, denominadas pautas, no son obligatorias, sí que son útiles, y en algunos casos fundamentales, para entender correctamente el Reglamento y las normas obligatorias de la parte A. En algunos casos, las normas obligato-

rias de la parte A están formuladas de una manera tan general que puede resultar difícil aplicarlas sin consultar las orientaciones de las disposiciones correspondientes de la parte B.

23. Desde el punto de vista jurídico, ¿puede un convenio de la OIT contener disposiciones no obligatorias?

Nada impide complementar las disposiciones obligatorias con disposiciones no obligatorias. Hay precedentes de convenios internacionales del trabajo en los que se utiliza la forma verbal «debería», que no tiene carácter obligatorio, en lugar de «deberá», que tiene carácter vinculante.

24. ¿Por qué en algunas ocasiones parece haber una duplicación entre el Reglamento y la parte A del Código del Convenio?

El Reglamento, que han de aprobar los parlamentos o las asambleas legislativas durante los procesos nacionales de ratificación, no sólo establece los derechos básicos de la gente de mar, sino que también rige el contenido del Código, incluso su posible contenido futuro tras la adopción de una enmienda en virtud del procedimiento acelerado. Para ser válida, toda disposición de la parte A del Código debe formar parte del alcance general de los artículos o del Reglamento. Por este motivo, en algunas ocasiones puede haber cierto grado de duplicación.

25. ¿Requerirá también el Convenio que los países ratificantes apliquen los convenios fundamentales de la OIT sobre los derechos humanos?

No, pero en virtud del artículo III del Convenio tendrán que cerciorarse de que su legislación respeta, en el contexto del Convenio, los derechos fundamentales, tales como la libertad sindical, que están incorporados en los convenios fundamentales (no habría ningún requisito acerca de las disposiciones concretas de estos convenios).

CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARITIMO, 2006

El hecho de que en el preámbulo se haga referencia a otros convenios internacionales no establece la obligación legal, con respecto a dichos convenios, de que un país ratifique el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.