

La implementación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo: “Estamos cerca”

Cuando la OIT adoptó el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC, 2006), en febrero 2006, el Director General Juan Somavia dijo que la Organización había marcado un hito en la “historia del trabajo” para las más de 1,2 millones de gente de mar en el mundo. Se espera ahora que el Convenio entre en vigor en 2011 o a principios de 2012. OIT EnLínea habló con Cleopatra Doumbia-Henry, Directora del Departamento de las Normas Internacionales del Trabajo de la OIT, sobre la evolución reciente en la implementación del Convenio, y sobre lo que la OIT y sus Estados miembros están haciendo para que el Convenio entre en vigor.

09/27/2010

FTR/maritime

¿Dónde nos encontramos en relación a la entrada en vigor del MLC, 2006?

Cleopatra Doumbia-Henry: La reunión más reciente del Comité Preparatorio MLC, 2006 es una de las numerosas iniciativas que hemos emprendido para preparar la entrada en vigor del Convenio. Los países que asistieron a esta reunión demostraron claramente que han realizado progresos hacia la ratificación e implementación del Convenio. La reunión permitió un intercambio de puntos de vista y sugerencias sobre temas con los cuales los Estados miembros se han confrontado al aplicarlo. Puede parecer sorprendente pero la cuestión de los procedimientos futuros (Reglamento) para el Comité Tripartito Especial que tendrá un papel importante en el marco del Convenio, suscitó mucho interés. La reunión exhortó a la OIT a considerar una segunda reunión a fin de continuar la discusión. La OIT está además prestando asistencia a los países que necesitan revisar su marco legislativo y ofrece formación a los inspectores en su Centro de Formación en Turín.

¿Cuáles son algunos de los otros temas que deben ser abordados?

Cleopatra Doumbia-Henry: En primer lugar, los Estados miembros discutieron las cuestiones relacionadas con la aplicación del Convenio, en particular los requisitos estructurales para el alojamiento de la gente de mar, especialmente en sectores específicos de la industria marítima como grandes yates comerciales o buques más pequeños. El Convenio tiene además una definición exhaustiva de la gente de mar, que amplía los tipos de trabajadores en buques que están cubiertos, lo cual plantea un desafío para el sector de los cruceros que emplea un gran número de gente de mar en servicios relacionados con los pasajeros, como el servicio de hospedaje y restauración. Otra cuestión se refiere a cómo los gobiernos pueden crear organizaciones representativas de armadores y gente de mar con las cuales consultar, tal como lo exige el Convenio.

¿Qué se está haciendo para resolver estas cuestiones?

Cleopatra Doumbia-Henry: Muchos de los problemas de implementación pueden ser abordados dentro del marco de flexibilidad contemplado en el Convenio. En lo que se refiere al sector de los cruceros, este tema fue discutido extensamente durante los cinco años de reuniones dedicados a elaborar el Convenio. El Comité Tripartito Especial, que será establecido por el Consejo de Administración de la OIT, está encargado de mantener el Convenio bajo una revisión continua y tiene un papel importante en relación al proceso para adoptar con rapidez las enmiendas al Código del Convenio. Uno de los temas que deberá enfrentar una vez que se establezca se refiere a las disposiciones sobre responsabilidad e indemnización respecto a las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. El Comité tendrá también un papel innovador a la hora de prestar asistencia a los países que aún no tienen organizaciones representativas de armadores y gente de mar.

¿Qué se está haciendo para promover más ratificaciones del Convenio, y cuándo entrará en vigor el mismo?

Cleopatra Doumbia-Henry: Estamos cerca. Ya logramos uno de los dos requisitos para la entrada en vigor del MLC, 2006 –la ratificación de al menos 33 por ciento del arqueado bruto total de la flota mundial– en 2009, y en la actualidad estamos a 46 por ciento. Necesitamos que 30 países lo ratifiquen, y desde junio 2010 son necesarias otras 20 ratificaciones. Con la decisión de la Unión Europea en 2007 de invitar a sus miembros a ratificar el Convenio para finales de 2010, esperamos que el Convenio entre en vigor pronto, en 2011 o principios de 2012. Comentarios por parte de representantes de gobiernos durante la reunión de la semana pasada confirman mi optimismo y me complace mucho decir que países en todas las regiones señalaron que están progresando.

¿De qué manera el Convenio sobre Trabajo Marítimo mejorará el cumplimiento y el control de la aplicación?

Cleopatra Doumbia-Henry: El Convenio establece un sistema de cumplimiento y control global basado en la cooperación entre todos los países que lo ratifican que garantizará que las condiciones de trabajo decente, una vez certificadas por el Estado abanderamiento, sean mantenidas continuamente, sin importar dónde viaje el buque. Su enfoque se basa en la inspección de todos los buques y, en muchos casos, en la certificación obligatoria en respeto del Convenio. Está asociado a la potencial inspección en los Estados rectores del puerto, bajo el control del Estado rector del puerto, y al respeto de los procedimientos para la presentación de quejas, ya sea a bordo o en tierra firme.

El sistema está respaldado a nivel internacional por mecanismos existentes de la OIT. La mayor fuerza de la OIT, en términos de implementación de convenios internacionales del trabajo a nivel internacional, es sin duda su sistema de supervisión, que ofrece las garantías y la autoridad institucionales necesarias, tanto como mecanismo independiente como componente tripartito importante.

¿Cómo se benefician los países que lo ratifican?

Cleopatra Doumbia-Henry: Los buques de los países que lo ratifican y que ofrecen condiciones de trabajo decente para la gente de mar estarán protegidos contra la competencia desleal por parte de buques no conformes y se beneficiarán de un sistema de certificación, evitando o reduciendo la probabilidad de largas demoras relacionadas con las inspecciones en los puertos extranjeros. La inclusión de una "cláusula de un trato no más favorable" para los buques de los países que no ratifican el Convenio, vinculadas a las medidas de control del Estado rector del puerto, ayudará a garantizar una competencia leal para los armadores responsables.

¿Por qué es tan importante este Convenio?

Cleopatra Doumbia-Henry: Muy simple, los buques y la gente de mar movilizan cerca de 90 por ciento del comercio mundial. Por lo tanto, es evidente la importancia de este sector para la economía mundial. En estos tiempos de crisis, resulta aún más vital. Es por esto que mientras más pronto el Convenio entre en vigor, más rápidamente podremos garantizar los derechos de todas las partes interesadas. Ésta es de pos sí la mayor contribución para la recuperación de la economía mundial. No hay tiempo que perder. Debemos garantizar que este Convenio entre en vigor ya mismo.