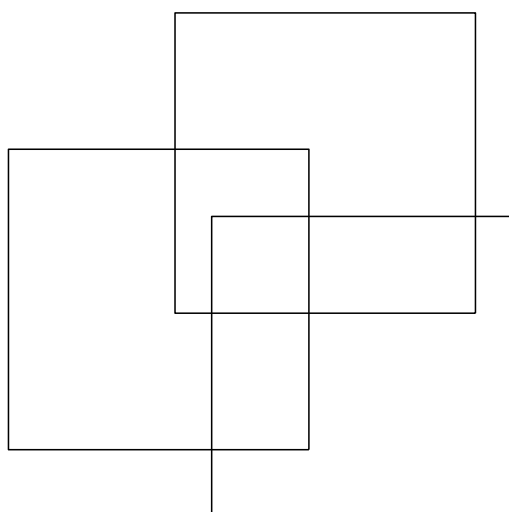


Informe final

Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima

Actualización del salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes: Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187); Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, pauta B2.2.4 – Salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes
(Ginebra, 19-20 de noviembre de 2018)



SWJMC/2018/6

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

Departamento de Políticas Sectoriales

Informe final

Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima

Actualización del salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes: Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187); Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, pauta B2.2.4 – Salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes
(Ginebra, 19-20 de noviembre de 2018)

Ginebra, 2019

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, GINEBRA

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 Publicaciones de la OIT (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, o por correo electrónico a rights@ilo.org, solicitudes que serán bien acogidas.

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En www.ifro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima: Informe final: Actualización del salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes: Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187); Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, pauta B2.2.4 – Salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes (Ginebra, 19-20 de noviembre de 2018), Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Políticas Sectoriales, Ginebra, OIT, 2019.

ISBN: 978-92-2-133100-1 (impreso)

ISBN: 978-92-2-133063-9 (web pdf)

Publicado también en francés: *Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime*: Rapport final: Mise à jour du montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés: recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires (révisée), 1996; convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, principe directeur B2.2.4 – Montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés (Genève, 19-20 novembre 2018), ISBN 978-92-2-133099-8 (imprimé), ISBN 978-92-2-133062-2 (pdf Web), Ginebra, 2019; y en inglés: *Subcommittee on Wages of Seafarers of the Joint Maritime Commission*: Final report: Updating of the minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers: Seafarers' Wages, Hours of Work and the Manning of Ships Recommendation, 1996 (No. 187); Maritime Labour Convention, 2006, as amended, Guideline B2.2.4 – Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers (Geneva, 19-20 November 2018), ISBN 978-92-2-133098-1 (print), ISBN 978-92-2-133061-5 (Web pdf), Ginebra, 2019.

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.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

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.

Para más información sobre las publicaciones y los productos digitales de la OIT, visite nuestro sitio web: www.ilo.org/publns.

Índice

	<i>Página</i>
Introducción	1
Composición de la Subcomisión	1
Declaraciones inaugurales y deliberaciones.....	1
Adopción de la resolución.....	2
Declaraciones de clausura	2

Anexos

I. Declaración inaugural del portavoz del Grupo de los Armadores.....	3
II. Declaración inaugural del portavoz del Grupo de la Gente de Mar	9
III. Resolución relativa al salario básico o remuneración mínima mensual recomendados por la OIT para los marineros preferentes	12

Introducción

1. La Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima se reunió en Ginebra el 19 y 20 de noviembre de 2018 ¹, de conformidad con una decisión adoptada por el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en su 329.^a reunión (marzo de 2017).

Composición de la Subcomisión

2. Estuvieron presentes en la Subcomisión seis representantes y diez consejeros técnicos del Grupo de los Armadores, y seis representantes y 23 consejeros técnicos del Grupo de la Gente de Mar. Asimismo, se contó con la presencia de dos observadores de una organización internacional no gubernamental.
3. Con arreglo a la práctica seguida desde 2003, la Subcomisión no eligió Presidente.
4. Los Vicepresidentes y portavoces electos fueron:

Grupo de los Armadores: Sr. Dirk Max Johns (miembro del Grupo de los Armadores, Alemania)

Grupo de la Gente de Mar: Sr. Mark Dickinson (miembro del Grupo de la Gente de Mar, Reino Unido)

5. La Directora del Departamento de Políticas Sectoriales, Sra. A. van Leur, convocó la Subcomisión.

Declaraciones inaugurales y deliberaciones

6. La Directora del Departamento de Políticas Sectoriales dio la bienvenida a los participantes y señaló que el mandato de la Subcomisión era examinar la actualización del salario básico mínimo mensual para los marineros preferentes al que se hacía referencia en la Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187), y en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006), y formular una recomendación apropiada que se sometería a consideración del Consejo de Administración de la OIT. Asimismo, recordó que la reunión de la Subcomisión, prevista inicialmente para junio de 2018, fue reprogramada para evitar posibles alteraciones provocadas por un evento imprevisto organizado en las mismas fechas en Ginebra. Además del informe para el debate SWJMC/2018, la Oficina había publicado el documento SWJMC/2018/1 en el sitio web de la OIT, en el que figuraba un cálculo actualizado basado en información que se habría puesto a disposición de los participantes en la reunión en caso de haberse celebrado en las fechas inicialmente previstas.
7. El portavoz del Grupo de los Armadores agradeció a la Oficina la convocatoria de la reunión, así como la labor preparatoria correspondiente, y realizó una declaración inaugural (véase el anexo I).
8. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar también expresó su agradecimiento a la Oficina y realizó una declaración inaugural en nombre de la gente de mar (véase el anexo II).

¹ La reunión de la Subcomisión, prevista inicialmente para el 20 y 21 de junio de 2018, fue reprogramada para evitar posibles alteraciones provocadas por un evento imprevisto organizado en las mismas fechas en Ginebra.

-
9. Representantes de la Oficina presentaron el informe (SWJMC/2018), que contenía cálculos obtenidos mediante la metodología adoptada por la Comisión Paritaria Marítima en 1991. Esos cálculos, basados en la Resolución relativa al salario básico o remuneración mínima mensual recomendados por la OIT para los marineros preferentes, adoptada por la Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima en abril de 2016, se proporcionaron a título de orientación. Asimismo, el informe se basaba en la información de que disponía la Oficina al 1.º de diciembre de 2017. Ulteriormente, la Oficina preparó una actualización del cálculo basada en la información de que disponía al 1.º de junio de 2018 (SWJMC/2018/1).
 10. Tanto los armadores como la gente de mar mantuvieron reuniones privadas de sus respectivos Grupos, y también celebraron negociaciones conjuntas antes de volver a la plenaria.
 11. Tras la celebración de negociaciones bipartitas, la Subcomisión de la Comisión Paritaria Marítima alcanzó un acuerdo para incrementar el importe del salario básico mínimo mensual recomendado por la OIT para los marineros preferentes hasta los 618 dólares de los Estados Unidos desde el 1.º de julio de 2019, los 625 dólares desde el 1.º de enero de 2020 y los 641 dólares desde el 1.º de enero de 2021. Asimismo, la Subcomisión acordó que, a partir del 1.º de junio de 2018, los importes de 641 dólares y 662 dólares se deberían utilizar como referencias para fines de elaboración de nuevos cálculos, y que, a reserva de la decisión del Consejo de Administración, la siguiente reunión debería celebrarse en 2021 en paralelo con la cuarta reunión del Comité Tripartito Especial establecido por el MLC, 2006.

Adopción de la resolución

12. Un pequeño grupo informal bipartito, integrado por participantes de la Subcomisión, preparó un proyecto de resolución sobre la base de las negociaciones conjuntas.
13. La Subcomisión examinó el proyecto de resolución. Tras estudiar diversas modificaciones, la Subcomisión adoptó la resolución. El texto final figura en el anexo III del presente informe.

Declaraciones de clausura

14. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar afirmó que, tras la celebración de negociaciones difíciles, incluidas algunas que tuvieron lugar en grupos reducidos, la Subcomisión había acordado una vía para seguir adelante. El resultado global, sumamente constructivo, permitió consensuar un incremento en tres fases a lo largo de un período de tres años, y aportó claridad en cuanto al ejercicio de nuevo cálculo previsto para 2021. Además, agradeció a la Oficina el apoyo brindado a lo largo de los debates mantenidos.
15. El portavoz del Grupo de los Armadores manifestó su satisfacción por el hecho de que, a diferencia de la última vez, la Subcomisión había conseguido un resultado distinto. En una época en que el multilateralismo había perdido apoyos, la Comisión Paritaria Marítima había roto esquemas y había optado por el consenso y no por la divergencia. A pesar de que la fórmula había resultado provechosa durante mucho tiempo, el Grupo de los Armadores estaba dispuesto a estudiar mecanismos de mejora. Dio las gracias a la Oficina, así como también a los participantes, por su nutrida asistencia a la reunión.
16. La Directora del Departamento de Políticas Sectoriales alabó la ardua labor realizada por ambos grupos y su sentido de compromiso con una tarea tan excepcional como la emprendida por la Subcomisión de la Comisión Paritaria Marítima, que incide directamente en la gente de mar y los armadores del sector. En nombre del Director General, agradeció a todos los participantes el tiempo y el esfuerzo dedicados, y clausuró la reunión.

Anexo I

Declaración inaugural del portavoz del Grupo de los Armadores

Señora Directora:

Quisiera comenzar agradeciéndole a usted y a la Oficina los preparativos realizados para convocar esta reunión de la Subcomisión de la Comisión Paritaria Marítima con objeto de revisar el salario mínimo recomendado por la OIT.

A raíz de nuestra última reunión, que tuvo lugar en abril de 2016, todos acordamos reunirnos de nuevo este año. Tras la inesperada visita del Papa, nos complace ver que tantos representantes de todo el mundo hayan podido reprogramar su agenda para asistir a la reunión.

Vuelvo a ejercer en calidad de portavoz del Grupo de los Armadores para explicarles la coyuntura actual y prevista a la que se enfrenta nuestro sector, en la actualidad y en los próximos años. Sin embargo, ello sería imposible sin los preparativos realizados por los integrantes de su equipo y el Departamento de Estadística de la OIT. También agradecemos la labor llevada a cabo para proporcionarnos dos conjuntos de datos que nos permitan estudiar la cuestión que nos ocupa durante los dos próximos días.

Para empezar, me gustaría reconocer los considerables logros que, al amparo de la OIT, han alcanzados los interlocutores sociales de la industria de los transportes marítimos. El marco que establece el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, permite mejorar el sector mundial de los transportes marítimos en beneficio de la gente de mar. Rendimos tributo a todos aquellos que han contribuido a estructurar ese entorno.

Un componente destacado de la confianza generada entre los interlocutores sociales, los sindicatos de la gente de mar de todo el mundo y los armadores de todos los continentes es el salario mínimo recomendado. Conviene recordar, asimismo, que la de los transportes marítimos es la única industria que cuenta con un salario mínimo recomendado de carácter mundial. Su existencia se remonta a 1970, y las primeras negociaciones del salario en su forma actual datan de 1996.

No hay duda de que, juntos, hemos mejorado ostensiblemente las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, incluida su estabilidad financiera. Ningún otro sector puede afirmar lo mismo a escala mundial.

Antes de que hagamos todo lo posible para tratar de rebatir los argumentos de la otra parte a lo largo de los dos próximos días, conviene recordar la base común que nos une a todos. Hemos acudido a esta reunión en calidad de interlocutores sociales porque creemos en dos cosas:

1. Por un lado, el progreso social no socava la industria si su aplicación es mundial. El bienestar de las personas — trabajadores, gente de mar y asalariados — es fuente de bienestar económico.
2. Por otro, confiamos los unos en los otros. El largo viaje que, durante más de un siglo, hemos tenido que recorrer para generar confianza ha dado sus frutos en ambos lados.

Así pues ¿cuál es el punto de partida del debate?

El mundo ha cambiado radicalmente desde que nos reunimos por última vez bajo este techo en abril de 2016.

Apenas tres meses después de nuestra reunión, la celebración de un referéndum en el Reino Unido desembocó en un acontecimiento que se ha bautizado como Brexit y cuyas consecuencias son innumerables e impredecibles.

Y medio año después, el nuevo Presidente de los Estados Unidos empezó a aplicar políticas económicas que parecen contravenir los principios del multilateralismo y el libre comercio.

Desde Filipinas hasta el Brasil, pasando por Italia, hemos visto como una oleada de políticos populistas ha llegado a los correspondientes Gobiernos.

No nos compete juzgar la sabiduría de los votantes de otros países. Sin embargo, hemos podido observar que muchos de esos nuevos líderes han hecho del proteccionismo la bandera de sus campañas. No hay duda de que es una cuestión inquietante. El proteccionismo impone nuevas trabas a la remuneración, y finge proteger a los ciudadanos mediante impuestos y gravámenes. Pero lo que

realmente provoca es una reducción del comercio y un incremento de los precios. En la esfera de los transportes marítimos, menoscaba la posición de ambas partes de esta Mesa. Y si me permiten, citaré al Sr. Mark Dickinson en alusión única y exclusivamente al Brexit: «Para los profesionales marítimos [...] las implicaciones son inmensas».

¿Cuál es la situación del mercado?

En la actualidad, es difícil encontrar a alguien que admita abiertamente que propugna la globalización y el libre comercio. Las naciones que tienen una gran repercusión en el transporte marítimo se encuentran inmersas en un proceso de reversión del libre comercio, y lo hacen a una velocidad cada vez mayor. Los Estados Unidos son una de las naciones más proclives a ello, y a los socios comerciales no les queda otra alternativa que la imposición de represalias.

El resultado es una economía mundial que muestra nuevos signos de debilidad. En la reciente publicación de la OIT titulada «Perspectivas Sociales y del Empleo en el Mundo: Tendencias 2018» se afirma lo siguiente:

- Es probable que el crecimiento futuro se mantenga por debajo del 4 por ciento, pues en la mayoría de las principales economías la actividad económica se normaliza sin estímulos significativos y la inversión fija permanece en un nivel relativamente moderado.
- El desempleo mundial sigue siendo elevado: más de 190 millones de personas desempleadas.

Los contrastes caracterizan la evolución del desempleo mundial. Según cálculos de la OIT, la cantidad total de personas desempleadas se mantendrá estable en 2018, por encima de los 192 millones, y es probable que no experimente cambios en 2019.

Asimismo, es alarmante que las previsiones apunten a un incremento de la cantidad de personas en empleos vulnerables, un aumento cifrado en 17 millones anuales en 2018 y 2019.

El mundo sigue experimentando tendencias heterogéneas en cuanto a resultados en materia de empleo en las distintas regiones y países.

Los países desarrollados deberían afrontar su sexto año consecutivo de reducción de las tasas de desempleo, hasta un porcentaje del 5,5 por ciento en 2018, el valor más bajo registrado desde 2007. Con todo, muchos países siguen presentando tasas elevadas de subutilización de la mano de obra, porcentajes elevados de trabajadores desanimados y un aumento del empleo a tiempo parcial involuntario.

En cambio, los países emergentes han experimentado un incremento notable de las tasas de desempleo entre 2014 y 2017, impulsado por importantes cambios desfavorables en la coyuntura económica, en parte a causa de la caída del precio de los productos básicos en muchas de las grandes economías, como el Brasil y la Federación de Rusia.

Según las previsiones, el desempleo en los países en desarrollo aumentará en medio millón de personas anuales tanto en 2018 como en 2019, y la tasa de desempleo se mantendrá alrededor del 5,3 por ciento.

¿Qué cambios reales se producen en el sector del trabajo?

Se espera que la evolución tecnológica, la acumulación de capital y una combinación de otros factores sigan incentivando la redistribución del empleo entre sectores productivos.

Una cantidad cada vez mayor de trabajadores estarán empleados en el sector de los servicios. Ese es el auténtico cambio estructural. Además, se espera una reducción constante del empleo en el sector manufacturero. Ello confirma la tendencia actual de «desindustrialización prematura».

Así, el panorama imperante en materia de empleo fuera de nuestro sector dista mucho de ser positivo.

Permítanme que centre mi intervención en la industria de los transportes marítimos.

Según los datos recogidos en el «Informe sobre el transporte marítimo 2018», de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), parece que el comercio marítimo mundial logra buenos resultados, respaldado por la reactivación de la economía mundial en 2017. Con un crecimiento del 4 por ciento, el ritmo más rápido en cinco años, el comercio marítimo mundial cobró impulso y generó confianza en la industria de los transportes marítimos. El volumen total alcanzó los 10 700 millones de toneladas.

Las perspectivas para el comercio marítimo se consideraron positivas; la UNCTAD previó incrementos en el volumen del 4 por ciento para 2018, pero ello dependía del mantenimiento de las tendencias favorables en la economía mundial y, a raíz de los datos de la OIT, puede afirmarse que la coyuntura ha estado mucho más marcada por la volatilidad.

Los riesgos de desaceleración — debidos, por ejemplo, a políticas cerriles y al aumento del proteccionismo comercial — ganan cada vez más peso en nuestras perspectivas. De hecho, la prensa marítima recogió la semana pasada declaraciones del presidente de la Cámara Naviera Internacional (ICS), Sr. Esben Poulsson, en las que destacaba la grave inquietud que generaba el desafío planteado por los Estados Unidos «a los beneficios demostrados del multilateralismo y el actual orden comercial mundial sustentado en un sistema de normas y reglas internacionales desde la Segunda Guerra Mundial».

Reconoció, asimismo, la legitimidad de las preocupaciones de los Estados Unidos en relación con las políticas de algunos de sus socios comerciales, en particular en cuanto a la posible contribución de China y Corea del Sur a la sobrecapacidad de servicios de transporte marítimo.

Ahora bien, se ha demostrado que interpretar el comercio como una práctica en la que nadie gana ni nadie pierde es una falacia.

Según la UNCTAD, una de las prioridades inmediatas es la tensión comercial entre China y Estados Unidos, así como la que también existe entre el Canadá, México, Estados Unidos y la Unión Europea. Las crecientes fricciones comerciales pueden desembocar en una guerra comercial que podría frustrar la recuperación, además de reconfigurar los modelos mundiales del comercio marítimo y empañar seriamente las perspectivas del sector.

Además, otros factores alimentan la incertidumbre, por ejemplo, la transición energética mundial en curso y los cambios estructurales en economías como la china, sin olvidar las modificaciones en la estructura de las cadenas mundiales de suministro.

Por otro lado, la digitalización, el comercio electrónico y la iniciativa de la Franja y la Ruta, así como los efectos de todas esas tendencias, revolucionan nuestro sector, y todavía no sabemos las consecuencias exactas que tendrán.

Tras cinco años de desaceleración del crecimiento, en 2017 ha aumentado ligeramente la flota mundial. Ello supone un ligero repunte en las nuevas entregas y una reducción de la actividad de desguace.

Si bien esas tendencias fueron un tanto positivas para el sector de los transportes marítimos, la recuperación no deja de ser sumamente frágil a la luz de las elevadas tasas de volatilidad y los niveles extremadamente bajos. En la mayoría de los mercados, la «recuperación» no fue suficiente para cubrir los gastos de explotación (OPEX) ni los gastos de capital (CAPEX). Esas alzas que no permiten sufragar los OPEX ni los CAPEX, un tanto caprichosas, se han convertido en «la nueva normalidad».

La industria de los transportes marítimos de línea fue testigo de una mayor consolidación por conducto de fusiones y adquisiciones. Y cabe recordar que la finalidad de las mismas fue la mera supervivencia del negocio. Es de esperar que esa consolidación continúe, impulsada por la constante presión que imponen los márgenes reducidos.

Inevitablemente, la digitalización, presente en el conjunto de la cadena de suministro, dejará notar sus consecuencias en los próximos años. El valor y el futuro de los transportes marítimos ya no pueden depender exclusivamente de la escala. La capacidad del sector para aprovechar los avances tecnológicos pertinentes adquiere una importancia creciente.

Asimismo, la obligación de potenciar la eficiencia del transporte marítimo desde el punto de vista medioambiental también incidirá en el resultado neto de la rentabilidad empresarial.

Los cambios reglamentarios han empujado al sector a no dejar de innovar e invertir en nuevas tecnologías, sistemas y equipos. Esas inversiones entrañan costos extremadamente elevados, imprescindibles si se quiere velar por la seguridad y la eficiencia del transporte marítimo.

Y es que esas inversiones no suponen un aumento de los beneficios. En el mejor de los casos, serán los clientes quienes las asumirán.

Se trata de una cuestión que nuestro sector debe abordar con responsabilidad ahora para no tener que pagar el precio en el futuro. Optamos por mantener la estabilidad como primera prioridad a fin de garantizar la continuidad del sector a largo plazo.

Para poner punto y final a mis observaciones en el plano económico, me gustaría señalar que el actual clima político estimula los egoísmos nacionales. Desafortunadamente, alienta especialmente la concesión de subsidios públicos para la construcción naval en volúmenes sin precedentes. En ocasiones, la prestación de apoyo financiero directo y el incremento en el gasto de los organismos de crédito a la exportación responde a iniciativas bienintencionadas que tratan de mantener el empleo en los astilleros. Pero, al mismo tiempo, esos subsidios imposibilitan la consecución del equilibrio entre oferta y demanda.

Fijémonos brevemente en los costos de explotación:

Según el último estudio anual sobre los costos de explotación futuros elaborado por Moore Stephens, las previsiones apuntan a un aumento de los costos de explotación de los buques en 2018 y 2019 del 2,7 y el 3,1 por ciento, respectivamente.

Los diques secos son la categoría de costo que, probablemente, experimentará una subida más acusada, con los lubricantes, los repuestos y pertrechos, y los seguros en segundo lugar, seguidos de cerca por unas tasas de gestión que se mantendrán prácticamente estables.

El aumento anual para los buques graneleros será aproximadamente del 2 por ciento, para los buques cisterna estará cerca del 3 por ciento, y para los buques portacontenedores rondará el 4 por ciento. Una vez más, los incrementos previstos en los costos globales fueron mayores en el sector de actividades mar adentro, al situarse claramente por encima del 4 por ciento.

En conjunto, los costos de la nueva reglamentación son el factor que, posiblemente, más incidirá en los costos de explotación durante los próximos doce meses. Dos de las cuestiones más importantes son, por un lado, el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques y, por otro, la regulación Azufre 2020. Con toda probabilidad, el cumplimiento de la nueva reglamentación nacional e internacional será un factor importante que repercutirá en los análisis y las previsiones de costos de explotación en el futuro próximo.

Podría afirmarse que, en un entorno competitivo y viable, la asunción del grado de aumento previsto de los costos de explotación para 2018 y 2019 debería ser factible.

Nadie pone en duda la naturaleza eminentemente competitiva de la industria de los transportes marítimos, pero su viabilidad no está tan clara. El sector ha soportado bien un período de diez años de recesión económica. Es de lamentar que algunas buenas empresas hayan desaparecido a lo largo del último decenio, pero al dejar que las fuerzas del mercado trabajen como deberían, el sector esa ahora, en términos generales, más austero. Con todo, la información sobre los mercados y el sentido común sugieren que las tarifas de flete todavía deben aumentar significativamente para que los beneficios del sector de los transportes marítimos adquieran el volumen que deberían tener.

La industria de los transportes marítimos está sujeta a más condicionantes que el poema de Kipling:

Si las tarifas de flete aumentan,
si los tipos de interés se mantienen en niveles bajos,
si el comercio mundial crece,
si lo permiten las tensiones políticas y las guerras comerciales,
si China sigue prosperando,
si la India cumple las expectativas,
si el precio del petróleo lo permite,
si los mercados de valores conservan la calma,
si se pone fin a los subsidios a los astilleros,
entonces el sector podrá cosechar beneficios.

El poema «Si» de Kipling, una enumeración que transmite un consejo de corte poético, ha llegado a todos los rincones del mundo para trasladar ese tipo de sabiduría atemporal que todo el mundo piensa que los demás deberían hacer suya.

Pero la evolución de los transportes marítimos no puede basarse en suposiciones. Depende de hechos.

Para seguir en la senda de la rentabilidad, el sector precisa de buena gestión, buen juicio, buenos estudios, buen asesoramiento y buena suerte. Y, como dijo Benjamin Franklin, «Ten cuidado con los pequeños gastos; una fuga pequeña hunde un barco grande.».

Debemos lograr un equilibrio entre el nivel de los salarios y la cantidad máxima de marinos que podemos emplear en nuestros buques. Ahora, debemos actuar con sensatez, a fin de no pagar el precio en el futuro.

Por último, déjenme señalar a su atención la viga en nuestro ojo, presente en toda discusión sobre los transportes marítimos: los tipos de interés. La actual flota mundial se ha financiado y refinanciado en un decenio de tipos de interés extremadamente bajos. Como muchos de ustedes sabrán, los tipos de interés en las operaciones de financiación de buques no son fijos. Las subidas en los tipos se aplican de forma inmediata. Prevemos que, durante los dos próximos años, esos tipos al alza incidirán notablemente en los CAPEX, pero no hay motivo para esperar niveles comparables de subidas de las tarifas de flete.

Centrémonos en nuestro plan de trabajo:

Podríamos examinar numerosos estudios y analizar sus consecuencias en los transportes marítimos. Esa labor puede sustentar nuestras próximas reuniones de trabajo. Pero lo realmente importante es averiguar si interpretamos del mismo modo los datos económicos básicos. Citaré sólo algunas de las cuestiones en las que deberíamos ahondar más adelante:

- Desde hace dos años, la flota inactiva de buques portacontenedores se encuentra en valores máximos. Así, 660 000 TEU y más de 200 buques están parados por largos períodos.
- El índice de contratación de fletes se sitúa en valores inferiores a la media de los últimos veinte años.
- Este octubre el Fondo Monetario Internacional (FMI) se ha visto obligado a revisar a la baja sus perspectivas económicas en más de un 5 por ciento, tras haberlas rebajado previamente en julio.
- Se han reducido las estimaciones del producto interno bruto (PIB) de América Latina, Japón, Europa y muchas otras regiones.
- La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) hace suyas las perspectivas negativas del FMI en el ámbito económico y añade al respecto que los «riesgos se intensifican y la incertidumbre se generaliza».
- Disminuyen los pedidos de exportación de productos manufacturados.
- El crecimiento económico se reduce de forma generalizada.
- El crecimiento comercial decrece rápidamente, mientras que aumenta la flota mercante.
- La inestabilidad azota grandes países como Turquía y Argentina.
- La Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) amenaza con provocar una subida de los precios de la energía, más allá del notable aumento debido a la transición energética.
- Aunque, en su primera fase, la guerra comercial entre los Estados Unidos y China se centró en bienes cuya relevancia para el transporte marítimo es insignificante, en su segunda fase parece que se concentrará en los bienes transportados en contenedores. El 20 por ciento de la carga transpacífica se ve afectada.
- Según el análisis de Maersk presentado la semana pasada, se prevé una reducción del 2 por ciento en el comercio de contenedores.

¿Qué repercusión tiene esa situación en el salario mínimo?

A la luz de lo anterior, somos conscientes de que nos reunimos para analizar el salario mínimo de los marineros preferentes y, con ese fin, deben considerarse las cifras calculadas en el informe de la Oficina. También debe tenerse en cuenta el hecho de que, a raíz de las negociaciones de ámbito mundial en materia de salario concluidas recientemente por el Foro Internacional de Negociaciones (IBF), se fijó un fuerte incremento de los salarios, incluido el de los marineros preferentes.

El salario actual de 614 dólares de los Estados Unidos debe evaluarse en función de la información proporcionada por la Oficina para esta reunión y también a la luz de otros datos disponibles sobre nuestra industria.

Para terminar, déjenme que formule una propuesta razonable que espero sea de su agrado.

También queremos hacer hincapié en que ambos Grupos convenimos en la finalidad del salario mínimo recomendado por la OIT para los marineros preferentes: establecer una red de seguridad para garantizar que esos profesionales puedan subsistir adecuadamente en una economía mundial. No podemos dejar de recalcar las dificultades reales a las que se siguen enfrentando nuestras empresas de transportes marítimos afiliadas para poder mantener su actividad y los difíciles retos que depara el futuro. Si las empresas se ven obligadas a cerrar, la red de seguridad también desaparecerá.

En 2016, la Oficina de la OIT, sirviéndose del método ampliamente aceptado, calculó que el salario mínimo debería establecerse en 539 dólares de los Estados Unidos, 75 dólares por debajo del importe de 614 dólares fijado en ese momento. Si dejáramos que las estadísticas y los algoritmos dominaran el mundo, deberíamos haber adoptado esa cifra.

Ahora bien, como asociados, acordamos rechazar ese importe, y añadir a la ecuación las apreciaciones de otros dos años.

Ahora, el mismo método sugiere una subida del salario mínimo hasta los 662 dólares de los Estados Unidos, 48 dólares por encima del nivel actual.

Habida cuenta de lo que antecede, es lógico que esperen de nuestra parte una propuesta de ligera adaptación del salario mínimo para reducirlo 27 dólares.

Como dijo atinadamente el portavoz del Grupo de la Gente de Mar en 2016 «Hay mucho más que precios al consumo y tipos de cambio.».

Así, a la luz de un mercado que atraviesa una situación muy difícil, y a pesar de esa situación, y de unas perspectivas todavía más negativas, parece razonable estabilizar la red de seguridad y acordar un importe concreto en lugar de persistir en la incertidumbre.

Celebremos un debate constructivo y pragmático a lo largo de los dos próximos días para garantizar el mantenimiento de la auténtica red de seguridad.

Muchas gracias.

Anexo II

Declaración inaugural del portavoz del Grupo de la Gente de Mar

Señora Directora:

Permítanme que, para empezar, haga mía la declaración formulada por el portavoz del Grupo de los Armadores y le agradezca a usted y a la Oficina los preparativos de esta reunión de la Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima.

La Subcomisión se reunió por última vez en 2016 y, aunque no asistí a esa reunión, por fortuna mi distinguido colega, el portavoz del Grupo de los Armadores, estuvo al mando de su equipo en esa ocasión, por lo que me reconforta saber que podemos recurrir a su profundo conocimiento de los diversos temas sobre el tapete, a su infalible memoria y, ahora también, a sus conocimientos de poesía para guiar nuestros avances.

En 2016, el Grupo de los Armadores brindó una extensa evaluación de la situación económica del momento, que, según creo, su portavoz definió como una «coyuntura crítica». Es justo afirmar que, hoy en día, la industria de los transportes marítimos tiene ante sí numerosas oportunidades significativas, pero también diversos desafíos. Sin embargo, no hay duda de que el panorama es más positivo.

El comercio mundial atraviesa una situación esencialmente más favorable que la vivida durante un decenio, y los ingresos aumentan. Pero soplan vientos de cambio. Nos encontramos en la antesala de una revolución digital que racionalizará los fletes mundiales mediante tecnologías como la cadena de bloques a fin de cosechar más beneficios. El diseño centrado en los humanos augura cambios tanto en el aspecto de los buques como en el modo en que las tripulaciones los viven. Tampoco hay que olvidar que los futurólogos y los proveedores tecnológicos predicen constantemente que, pronto, los buques podrán prescindir por completo de la gente de mar.

Sin embargo, parece que todos estamos de acuerdo en que, respecto de la mayoría de esas cuestiones, la realidad podría ser sustancialmente menos dramática: se producirán avances tecnológicos, pero los marinos seguirán siendo imprescindibles. Quizá en menor cantidad, pero se necesitarán marinos altamente cualificados para tripular los buques.

No obstante, las perspectivas que abre la evolución tecnológica y las inversiones necesarias para mantener la industria obligan a quienes más hemos invertido en el sector — los armadores y aquellos que se ganan la vida sirviendo en esos buques — a decidir el camino que debe tomar el transporte marítimo mundial.

La cuestión que nos ocupa reviste una importancia decisiva porque debemos decidir cuál es ese camino y cuál es el que, con mayor probabilidad, prevalecerá: ¿una industria con una fuerza de trabajo altamente cualificada y motivada que quiere materializar su potencial, o bien una fuerza de trabajo que malvive con el salario mínimo, desgastada por el resentimiento hacia aquellos en cuyo nombre trabajan?

No tienen que creer en mi palabra sólo por la importancia de esta cuestión. Como apuntó el profesor Maurice Obstfeld en su prólogo de la publicación «Perspectivas de la Economía Mundial» del FMI, «el lento crecimiento de los ingresos de los trabajadores, la percepción de una menor movilidad social y, en algunos países, unas respuestas políticas inadecuadas al cambio económico estructural» son los mayores retos seculares a los que se enfrentan las economías de numerosos países.

Muchos aspectos de la coyuntura económica actual hacen que ésta sea una feliz ocasión para abordar la cuestión del salario de la gente de mar.

En el reciente informe «Global Economic Prospects» del Banco Mundial se recurre a una metáfora marinera. Así, se sugiere que la economía mundial «ha cambiado de rumbo»:

«... parece que la economía mundial ha dejado atrás la herencia de la crisis financiera global del decenio anterior. Aproximadamente la mitad de los países del mundo experimentan un aumento del crecimiento. Esta recuperación sincronizada puede llevar a un crecimiento aún más rápido a corto plazo, a medida que el crecimiento más sólido de países como, por ejemplo, China o Estados Unidos se extienda a otras partes del mundo. El optimismo es la tónica predominante en todas las previsiones consensuadas para 2018 y 2019. Y ese crecimiento se produce por el motivo adecuado: las inversiones

y el crecimiento comercial, que habían estado disminuyendo, ahora aumentan. Asimismo, en los Estados Unidos, Europa y Japón, el desempleo ha disminuido, mientras que la inflación se ha contenido, lo que sugiere que los encargados de la formulación de políticas pueden haber encontrado ese ‘punto óptimo’ en el equilibrio entre desempleo e inflación».

Y otros organismos del ámbito económico coinciden.

Según las previsiones del FMI, el crecimiento mundial para los dos próximos años será del 2,7 por ciento.

Las cifras de la OCDE indican que, en comparación con el segundo trimestre de 2016, el valor de las importaciones y las exportaciones con origen y destino en los países del G-20 es más de un 20 por ciento superior en el mismo trimestre de 2018. El índice de desempleo armonizado de esa Organización también prosigue con una reducción constante.

Y los economistas del sector privado no son menos optimistas. En la publicación «Global Economy Watch» de PWC se apunta a un incremento del PIB mundial del 3,7 por ciento en 2019 y del 2,5 por ciento en los cuatro años siguientes (PIB en paridad del poder adquisitivo).

Cuando se convocó por última vez esta reunión en 2016, sé que al Grupo de los Armadores le preocupaba que se hubiera producido un cambio de fondo en la relación esperada entre crecimiento económico y comercio. Pero esa inquietud no se ha materializado.

En la introducción de la publicación «Examen estadístico del comercio mundial 2018», el Director General de la Organización Mundial del Comercio, Sr. Roberto Azêvedo, afirma lo siguiente:

«En 2017, el comercio mundial de mercancías registró su mayor crecimiento en seis años. Es importante señalar que la relación entre el crecimiento del comercio y el crecimiento del PIB volvió a situarse en su promedio histórico de 1,5, muy por encima del 1,0 registrado en los años posteriores a la crisis financiera de 2008.»

El Sr. Azêvedo todavía fue más lejos en una conferencia de prensa celebrada a principios de año cuando dijo que «los volúmenes de comercio mundial de mercancías crecerán en 2018 a un ritmo prácticamente igual al de 2017, al registrar un crecimiento del 4,4 por ciento. Y esperamos que el crecimiento mantenga esa solidez en 2019, con tasas cercanas al 4,0 por ciento. Ello constituye el mejor ciclo comercial expansivo desde antes de la crisis, y apuntala el crecimiento económico, el desarrollo y la creación de empleo en todo el mundo».

Evidentemente, una coyuntura económica de esa naturaleza ha sido positiva para el transporte marítimo.

La UNCTAD empieza su «Informe sobre el transporte marítimo 2018» del modo siguiente:

«El comercio marítimo mundial registra un buen comportamiento, apoyado por el auge de la economía mundial en 2017. Con un crecimiento del 4 por ciento, el ritmo más rápido en cinco años, el comercio marítimo mundial cobró impulso y generó confianza en la industria de los transportes marítimos. Los volúmenes totales alcanzaron los 10 700 millones de toneladas, esto es, 411 millones de toneladas más, casi la mitad de las cuales correspondieron a mercancías secas a granel.

Tras los mínimos históricos de los dos años anteriores, el comercio mundial de productos en contenedores aumentó un 6,4 por ciento. La carga seca a granel aumentó un 4,0 por ciento, frente al 1,7 por ciento de 2016...».

Según la UNCTAD, durante 2017 la capacidad del transporte marítimo aumentó, pero no lo suficiente como para satisfacer la demanda de ese tipo de servicios. Como cabría esperar, ello ha repercutido positivamente en el valor de los servicios de transporte marítimo. A modo de ejemplo puede citarse el índice de contratación de fletes, cuya trayectoria subyacente ha registrado alzas desde 2016. Su tasa actual es casi un 300 por ciento superior a la de hace dos años y medio.

La UNCTAD también pronostica que los volúmenes seguirán creciendo hasta 2023 en todas las categorías de carga.

Al analizar los documentos preparatorios de esta reunión, son evidentes las graves consecuencias que para la gente de mar ha tenido la decisión de no aumentar el salario mínimo que se adoptó en esta reunión hace dos años y medio. De los 55 principales países marítimos, sólo en siete de ellos el poder adquisitivo que confiere el salario mínimo de la gente de mar no se ha reducido. En algunos casos, las caídas han sido dramáticas, dado que la gente de mar de siete países ha experimentado una pérdida del valor de su remuneración mínima de más del 15 por ciento.

Señora Directora, debíamos reunirnos en junio, y aunque comprendo perfectamente la importancia de la visita del Papa a esta ciudad, el retraso en la revisión de los salarios de la gente de mar debido al aplazamiento de la reunión ha supuesto una prueba de fuego para muchos marinos. Aquello que los hace aguantar las largas jornadas, el peligro y el aislamiento es la idea de que sus familias estén bien mantenidas.

Por ello pedimos al Grupo de los Armadores que acepte ahora una importante revisión al alza del salario mínimo. Creo que todos podemos estar de acuerdo en que queremos un salario justo en el mar. Es de lamentar que tengamos que remontarnos a 2001 para encontrar un auténtico aumento del salario mínimo de este grupo de profesionales.

Ahora que aguardamos un futuro marcadamente más optimista y señalamos los buenos resultados registrados por las empresas en los dos últimos años, debemos recompensar a la gente de mar por los sacrificios que han hecho y por la contribución que harán.

Así, estarán indicando claramente el tipo de industria que aspiran a liderar. Con una fuerza de trabajo motivada, decidida y debidamente remunerada, podemos trabajar juntos para forjar un sector que esté a la altura de los retos del futuro, uno en el que ambas partes perciban los beneficios que sus esfuerzos merecen.

Para concluir, me gustaría abordar un último aspecto general, señora Directora. A lo largo de los años, en el tiempo que he pasado en los bancos traseros con mis amigos y distinguidos colegas a mi izquierda y derecha, he observado que los armadores hablan de este proceso como si no fuera realmente importante para la gente de mar. No es más que una especie de ejercicio matemático cuya importancia real es escasa. Sin embargo, permítanme afirmar sin ambages que eso no es así, ya que para muchos marinos un aumento del salario mínimo recomendado por la OIT se refleja directamente en su remuneración e incide directamente en el pan de sus hijos.

Pero, lamentablemente, para mucha gente de mar el salario mínimo no deja de ser el salario máximo. Y esa es la situación de la mayoría, porque incluso hay gente de mar que no se beneficia de la negociación colectiva, o de las negociaciones internacionales que tienen lugar en otros contextos.

Demasiados Estados de abanderamiento prestan una atención escasa o nula al salario mínimo recomendado por la OIT, incluso el más importante de los países proveedores de mano de obra. Y las sanciones para aquellos que vulneran las disposiciones en vigor son insuficientes.

A mi juicio, ha llegado el momento de que nos ocupemos de esa cuestión, de que tengamos en cuenta los beneficios de una aplicación y cumplimiento obligatorios de los salarios de la gente de mar. Es hora de instaurar un mecanismo de la OIT en virtud del cual se establezcan incrementos reales y no se mantenga simplemente el poder adquisitivo, lo que en la práctica no supone aumento alguno. Sólo entonces contribuiremos al trabajo decente de la gente de mar, a una mejora real y constante de sus condiciones de vida.

Sólo entonces podremos hablar de una remuneración justa en el mar. En un momento en que la OIT se aproxima a sus cien años de lucha en favor de la justicia social y el trabajo decente, creo que se trata de una meta adecuada.

Muchas gracias.

Apéndice III

Resolución

Resolución relativa al salario básico o remuneración mínima mensual recomendados por la OIT para los marineros preferentes

La Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima,
Reunida en Ginebra los días 19 y 20 de noviembre de 2018,

Habiendo examinado el informe preparado por la Oficina Internacional del Trabajo sobre la actualización del salario básico mínimo mensual para los marineros preferentes,

Habiendo observado que la Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar, en su reunión celebrada los días 6 y 7 de abril de 2016, no acordó modificar el importe del salario básico mínimo mensual recomendado por la OIT para los marineros preferentes y, por tanto, siguió siendo de aplicación el importe de 614 dólares de los Estados Unidos,

Recordando la Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187), en particular el párrafo 10 de la misma, y el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, pauta B2.2, especialmente la pauta B2.2.4 del mismo,

Observando que la Recomendación y el Convenio establecen que el número de horas normales de trabajo por semana comprendido en el importe del salario básico mínimo mensual no debería exceder de 48 horas por semana,

Observando que el importe acordado en reuniones anteriores no siempre ha correspondido al importe indicado por la fórmula, ya que en el proceso se han tomado en consideración otros factores,

Reafirmando que el objetivo principal del importe del salario básico mínimo mensual para los marineros preferentes acordado por la Subcomisión de la Comisión Paritaria Marítima es proporcionar una red de seguridad internacional para la protección de la gente de mar y contribuir a la creación de unas condiciones de trabajo decentes para ellos,

Reafirmando su apoyo a la labor que desempeña la Comisión Paritaria Marítima, y convencida de que su función e importancia como mecanismo para el establecimiento de la agenda para la industria marítima siguen siendo pertinentes,

Recordando la Resolución relativa al salario mínimo recomendado por la OIT para los marineros preferentes, adoptada en la 26.^a reunión de la Comisión Paritaria Marítima (octubre de 1991) (JMC 26),

1. Afirma que el mecanismo actual, incluida la fórmula, previsto en la Resolución relativa al salario mínimo recomendado por la OIT para los marineros preferentes, adoptada en la JMC 26, debe mantenerse hasta que se acuerde una alternativa;
2. Acuerda actualizar el importe del salario básico mínimo mensual recomendado por la OIT para los marineros preferentes hasta los 618 dólares de los Estados Unidos desde el 1.º de julio de 2019, los 625 dólares desde el 1.º de enero de 2020 y los 641 dólares desde el 1.º de enero de 2021;
3. Está de acuerdo en que, desde el 1.º de enero de 2018, el importe de 641 dólares y el importe de 662 dólares deberían utilizarse como referencia para fines de realización de un nuevo cálculo;
4. Reconoce que el importe del salario básico mínimo mensual acordado no menoscaba en modo alguno la negociación colectiva ni la adopción de niveles salariales más altos obtenidos con otros mecanismos internacionales de fijación de salarios, y
5. Invita al Consejo de Administración a que convoque una reunión de la Subcomisión en el primer semestre de 2021 con el fin de actualizar el salario básico mínimo mensual para que entre en vigor el 1.º de enero de 2022 y, luego, cada dos años, y a que pida a la Subcomisión que informe directamente al Consejo de Administración.