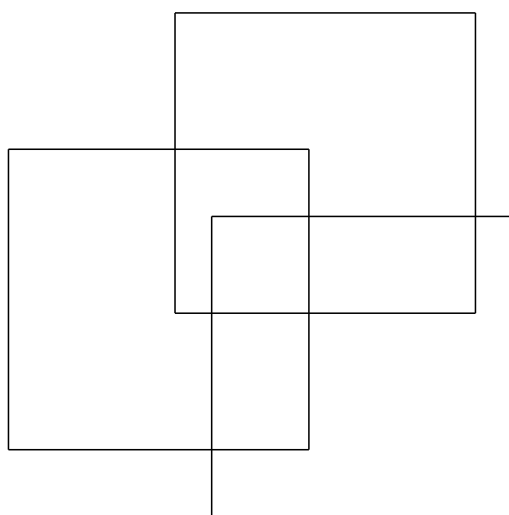




Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima

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, pauta B2.2.4 – Salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes (Ginebra, 6-7 de abril de 2016)



SWJMC/2016/7

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

Departamento de Políticas Sectoriales

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, pauta B2.2.4 – Salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes (Ginebra, 6-7 de abril de 2016)

Ginebra, 2016

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.ifrro.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, pauta B2.2.4 – Salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes (Ginebra, 6-7 de abril de 2016), Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Políticas Sectoriales, Ginebra, OIT, 2016.

ISBN: 978-92-2-331227-5 (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, principe directeur B2.2.4 – Montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés (Genève, 6-7 avril 2016), ISBN 978-92-2-231165-1 (pdf Web), Ginebra, 2016; 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, Guideline B2.2.4 – Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers* (Geneva, 6-7 April 2016), ISBN 978-92-2-128490-1 (Web pdf), Ginebra, 2016.

minimum wage / wages / wage determination / seafarer / sea transport / ILO Convention / ILO Recommendation / comment

13.07

Datos de catalogación de la OIT

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.

Las publicaciones y los productos digitales de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías y redes de distribución digital, o solicitándolos a ilo@turpin-distribution.com. Para más información, visite nuestro sitio web: www.ilo.org/publns o escribanos a ilopubs@ilo.org.

Índice

	<i>Página</i>
Introducción	1
Composición de la Subcomisión	1
Declaraciones inaugurales y generales	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	11
Lista de participantes	13

Introducción

1. La Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima se reunió en Ginebra, del 6 al 7 de abril de 2016, de conformidad con una decisión adoptada por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo en su 323.^a reunión (marzo de 2015).

Composición de la Subcomisión

2. Estuvieron presentes en la Subcomisión seis representantes y nueve consejeros técnicos del Grupo de los Armadores, y seis representantes y 15 consejeros técnicos del Grupo de la Gente de Mar. La lista de participantes se adjunta al presente informe.
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 (miembros armador, Alemania)
Grupo de la Gente de Mar: Sr. Henrik Berlau (miembro de la gente de mar, Dinamarca)
5. La Secretaria General de la Subcomisión fue la Sra. A. Van Leur (Directora, Departamento de Políticas Sectoriales).

Declaraciones inaugurales y generales

6. La Secretaria General dio la bienvenida a los participantes y recordó 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 (MLC, 2006), y formular una recomendación apropiada que se sometería a consideración del Consejo de Administración de la OIT.
7. El portavoz del Grupo de los Armadores agradeció a la Oficina que hubiera convocado la reunión 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).
9. Representantes de la Oficina presentaron el informe SWJMC/2016 (Rev.)¹, que contenía cálculos realizados utilizando la metodología adoptada por la Comisión Paritaria Marítima en 1991. El informe se basaba en los últimos datos disponibles para la Oficina en el momento de su redacción. Estos cálculos se proporcionaron a título de orientación y se apoyaron en la Resolución relativa al salario básico mínimo mensual recomendado 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 febrero de 2014.

¹ http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_457512.pdf.

* Nota del traductor: La palabra «mensual» se ha insertado donde corresponde, dado que se omitió por inadvertencia en la resolución adoptada por la Subcomisión en 2014.

-
10. Los armadores y la gente de mar celebraron reuniones de grupo privadas y negociaciones conjuntas antes de regresar a la plenaria.
 11. Tras mantener negociaciones bipartitas, la Subcomisión no alcanzó un acuerdo en lo que respecta al incremento del importe del salario básico mínimo mensual recomendado por la OIT para los marineros preferentes. Como consecuencia, prevalecería el importe actual de 614 dólares de los Estados Unidos.
 12. El portavoz del Grupo de la Gente de Mar señaló que las reuniones de la Subcomisión habían sido excepcionalmente difíciles. Lamentó que las negociaciones conjuntas no hubieran podido lograr un incremento del importe del salario básico mínimo mensual recomendado por la OIT. Expresó su decepción, ya que su Grupo había confiado en que se acordaría un aumento.
 13. El portavoz del Grupo de los Armadores indicó que las numerosas rondas de negociaciones de la Subcomisión habían dado un resultado constructivo en general. Aclaró que la falta de un incremento del importe del salario básico mínimo mensual recomendado por la OIT no se traduciría en una disminución del poder adquisitivo de la gente de mar.

Adopción de la resolución

14. Un pequeño grupo informal bipartito, integrado por participantes de la Subcomisión, preparó un proyecto de resolución sobre la base de las negociaciones conjuntas.
15. La Subcomisión revisó el proyecto de resolución. Tras introducir pequeñas modificaciones de estilo, la Subcomisión adoptó la resolución en su forma enmendada. El texto final figura en el anexo III del presente informe.

Declaraciones de clausura

16. El portavoz del Grupo de los Armadores expresó su satisfacción y reafirmó el compromiso de su Grupo con el proceso. Agradeció a los participantes y a la Oficina su compromiso y apoyo a lo largo de las deliberaciones. Concluyó reconociendo la aportación del Sr. H. Berlau a las últimas reuniones de la Subcomisión. En nombre del Grupo de los Armadores, le agradeció sus muchos años de colaboración, que atribuía en parte a su competente liderazgo y a su continuidad en la función de portavoz del Grupo de la Gente de Mar. Había contribuido al éxito de negociaciones anteriores de la Subcomisión.
17. El portavoz del Grupo la Gente de Mar expresó su agradecimiento a la Oficina y estuvo de acuerdo con el portavoz del Grupo de los Armadores en que este proceso era pertinente para el sector marítimo, y en que la Subcomisión debería proseguir con su labor. Consideraba que el éxito del sector obedecía a este nivel avanzado de diálogo social. Otros sectores deberían reproducir este tipo de negociaciones. Al tiempo que agradeció al portavoz del Grupo de los Armadores sus amables palabras, expresó su confianza en que, tras su jubilación, negociadores sólidos llevarían adelante la labor de la Subcomisión en los próximos años.
18. El secretario del Grupo de la Gente de Mar expresó el profundo agradecimiento de su Grupo con el compromiso y la labor del Sr. H. Berlau desde 2001. Le agradeció su resolución y determinación, y le deseó todo lo mejor para el futuro.
19. La Secretaria General encomió el compromiso de ambos Grupos con el proceso de la Comisión Paritaria Marítima a lo largo de una reunión de la Subcomisión particularmente difícil. En nombre del Director General, agradeció a todos los participantes su tiempo y sus esfuerzos. Tras el anuncio de la jubilación del portavoz del Grupo de la Gente de Mar, se sumó a los agradecimientos expresados por su liderazgo durante tantos años, y clausuró la reunión.

Anexo I

Declaración inaugural del portavoz del Grupo de los Armadores

Señora Presidenta:

Quisiera comenzar agradeciéndole a usted y a la Oficina todos los preparativos realizados para convocar esta reunión de la Subcomisión de la Comisión Paritaria Marítima con el fin de revisar la remuneración mínima recomendada por la OIT. Durante nuestro último encuentro, en febrero de 2014, todos estuvimos de acuerdo en reunirnos una vez más ahora, y hoy me corresponde hablar en nombre del Grupo de los Armadores para explicar los retos actuales y previstos a los que se enfrenta nuestro sector en nuestros días y que afrontará en los próximos años.

Sin embargo, antes de abordar los enormes desafíos previstos que encara nuestro sector, quisiera comenzar con un tema diferente. Deberíamos recordar el gran logro alcanzado por los interlocutores sociales de la industria del transporte marítimo con la orientación de la OIT. Debemos estar agradecidos a quienes se han sentado a esta mesa de negociación antes que nosotros. La industria del transporte marítimo es la única en la que existe un salario mínimo mundial. Aunando esfuerzos, hemos mejorado considerablemente el destino de la gente de mar. Ninguna otra industria puede afirmar esto a escala mundial. Somos la prueba fehaciente de que el progreso social no perjudica a la industria si se aplica en todo el mundo. Lamentablemente, olvidamos con frecuencia que hemos logrado más avances que nadie en lo que respecta a las relaciones laborales. Ambas partes, armadores y gente de mar y sus representantes, emprendieron este camino con confianza. Estoy convencido de que ha redundado en beneficio de todas las partes. Aunque expresemos opiniones dispares en los próximos días, no deberíamos perder de vista la visión de conjunto.

En la actualidad, estamos experimentando una economía mundial que muestra nuevos signos de debilidad.

En el informe reciente de la OIT titulado «Perspectivas sociales y del empleo en el mundo – Tendencias 2016», se indica lo siguiente:

Se estima que la economía mundial ha crecido un 3,1 por ciento en el 2015, más de medio punto porcentual por debajo de lo previsto un año antes. Si se mantienen las respuestas políticas actuales, se presenta la perspectiva de un continuo debilitamiento económico, lo que plantea problemas importantes para las empresas y para los trabajadores. De hecho, se prevé que en los próximos dos años la economía mundial solo crecerá alrededor de un 3 por ciento, considerablemente menos de lo que lo hacía antes de la crisis mundial. Las últimas estimaciones del FMI indican que la economía mundial crecerá un 3,1 por ciento en 2015 y un 3,6 por ciento en 2016. Este crecimiento es considerablemente inferior al experimentado antes de la crisis y al que predijo el FMI hace un año. El debilitamiento de la economía mundial está siendo impulsado por la desaceleración de las economías emergentes y en desarrollo.

China se está enfrentando a una ralentización pronunciada del crecimiento. Esto, unido a otros factores, ha contribuido a una caída en picado de los precios de las materias primas, en particular los relacionados con la energía. A su vez, esta situación ha afectado a los grandes exportadores de materias primas de las economías emergentes, como el Brasil y la Federación de Rusia, que han entrado en recesión. Los beneficios para los importadores netos de materias primas han sido insuficientes para contrarrestar la caída que afecta a los exportadores hoy en día.

Como grupo, las economías emergentes y en desarrollo han experimentado unos niveles de crecimiento por encima del promedio mundial, con unas previsiones próximas al 4 por ciento para 2015, mientras que el crecimiento de estas economías alcanzó el 4,6 por ciento en 2014 y el 5 por ciento en 2013. La ralentización obedece a varios factores de larga data, en particular una caída de la inversión de capital a largo plazo, el envejecimiento de la población, la creciente desigualdad y la reducción del incremento de la productividad. Dado que China ha reducido la demanda de importaciones, los precios de las materias primas han descendido a niveles comparables a los registrados a principios del decenio de 2000, lo que ha tenido repercusiones considerables en la economía mundial. Esto ha pesado enormemente en los exportadores de materias primas — incluidas tanto las economías desarrolladas, como Australia y Canadá, como las economías emergentes y en desarrollo, como los Estados árabes, Brasil, Chile, Indonesia, Federación de Rusia y República Bolivariana de Venezuela. En cambio, los importadores netos de materias primas, tales como la Unión Europea, India, Tailandia, Turquía y Estados Unidos, han experimentado una caída de los precios, lo que ha sido insuficiente para contrarrestar la desaceleración mundial. Las economías emergentes han estado impulsando la creciente necesidad de transporte. Al obligarse actualmente a la Federación de Rusia, Brasil y China a frenar la economía por diversos motivos, la demanda en la industria del transporte marítimo está ralentizándose.

Según el FMI, el hecho de que China haya dejado de depender del crecimiento económico impulsado por la inversión y por las exportaciones contribuye enormemente a la desaceleración mundial. En tiempos recientes, el Gobierno chino ha anunciado un nuevo objetivo de crecimiento para la economía del 6,5 por ciento en promedio para los cinco próximos años, medio punto porcentual por debajo del objetivo anterior. El crecimiento del sector industrial se ha ralentizado. Las importaciones chinas también han caído, lo que ha tenido repercusiones mundiales en los países que dependen de las exportaciones a China. Una caída de un punto porcentual del PIB de China daría lugar a que el crecimiento en el resto de Asia se redujera aproximadamente 0,3 puntos porcentuales. Europa también depende en gran medida de las exportaciones a China, su segundo mercado más grande después de los Estados Unidos.

Otro signo de variación de la realidad económica es la relación entre el crecimiento mundial y el comercio mundial. Antes estábamos acostumbrados a la reconfortante lógica de que el comercio mundial solía expandirse dos veces más rápido que la economía mundial. Lamentablemente, esto no era una ley de la naturaleza. Era una fórmula de los buenos viejos tiempos. En la actualidad, desde la crisis financiera y los ajustes que han tenido lugar en los ocho últimos años, el comercio mundial está experimentando una tasa de crecimiento acorde o inferior al crecimiento mundial.

El crecimiento del comercio mundial y de la inversión ha seguido siendo moderado. Tras expandirse un 6 por ciento al año, de 1990 a 2011, el crecimiento del comercio descendió a tan sólo el 2,7 por ciento al año entre 2012 y 2014. La mayor caída del crecimiento del comercio se observó en los países emergentes y en desarrollo, donde disminuyó del 9,4 por ciento al 4,9 por ciento al año, de 2012 a 2014. En lo que respecta a las economías desarrolladas, la caída fue del 5,2 por ciento al 1,9 por ciento al año. A medida que las cadenas mundiales de valor se aproximan a la madurez, la menor elasticidad del comercio ante el crecimiento del PIB puede reflejar en parte la disminución de los beneficios derivados de la mayor fragmentación de la producción internacional. Este argumento está respaldado por la reciente tendencia a sustituir en mayor grado los insumos nacionales por insumos extranjeros en China, y a estabilizar las importaciones manufactureras en los Estados Unidos. En otras palabras: tendremos suerte si el comercio sigue creciendo a la misma velocidad que el PIB.

Las últimas previsiones macroeconómicas indican que el crecimiento del PIB seguirá siendo moderado en los dos próximos años, continuando la tendencia observada desde 2011 a revisar a la baja las previsiones de crecimiento a medio plazo. Actualmente, el PIB está un 2 por ciento por debajo de su crecimiento potencial. Además, la brecha de crecimiento puede aumentar en los próximos años, lo que puede atribuirse en gran parte a un conjunto de factores que se autorrefuerzan, entre los que figuran los siguientes:

- la disminución de la inversión de capital a largo plazo;
- la ralentización del crecimiento de la población en edad de trabajar;
- el débil crecimiento de la productividad total de los factores.

En consonancia con el FMI, la Oficina de Responsabilidad Presupuestaria (OBR, por sus siglas en inglés) del Reino Unido revisó recientemente a la baja el crecimiento de la economía mundial y del comercio mundial. En sus palabras, las perspectivas son «materialmente más débiles». Observa que en todo el mundo la política monetaria, lejos de normalizarse este año tal como se había previsto, se ha relajado más aún.

De manera análoga, los bancos nacionales del Japón, Suecia, Dinamarca, Suiza y el Banco Central Europeo han vuelto a unos tipos de interés negativos sin precedentes. La OBR había pensado que «el lastre de la crisis financiera» para la productividad habría disminuido en la actualidad, pero los últimos datos evidencian que éste no ha sido el caso. De hecho, la OBR reconoció que esta revisión es, en sus palabras, una valoración «sumamente incierta». Esta opinión se ha convertido en un consenso global incluso entre los economistas más optimistas.

El marco macroeconómico tiene importantes consecuencias para la fuerza de trabajo.

Se prevé que el desempleo mundial aumentará en 3,4 millones en los dos próximos años. Para hacerse una idea, esto equivale a toda la fuerza de trabajo de Austria o de Singapur, o al doble de la fuerza de trabajo de Croacia. La desaceleración económica mundial que tuvo lugar en 2015 probablemente tenga un efecto retardado en los mercados laborales en 2016, lo que se traducirá en un incremento de los niveles de desempleo, especialmente en las economías en desarrollo. De hecho, se prevé que el desempleo en las economías emergentes experimentará un incremento de 2,4 millones en 2016. Esto refleja en gran medida el empeoramiento de las perspectivas del mercado de trabajo en las economías asiáticas emergentes, en América Latina y en las economías productoras de materias primas, tales como los Estados árabes y África.

Permítanme que me centre a continuación en la industria del transporte marítimo.

El Informe sobre el transporte marítimo de la UNCTAD abarca los principales factores que afectan al comercio marítimo internacional, al transporte marítimo, a la flota mundial, a los puertos, a los mercados del transporte de mercancías y a los marcos normativos y jurídicos relacionados con el transporte. Se indica que el transporte marítimo es el pilar central del comercio internacional y de la economía mundial, ya que representa aproximadamente el 85 por ciento del comercio mundial por volumen y más del 70 por ciento del comercio mundial por valor transportado por vía marítima y gestionado por puertos en todo el mundo. Estos porcentajes son incluso más elevados para la mayoría de los países en desarrollo.

La UNCTAD nos recordó, en primer lugar, que el comercio mundial de mercancías aumentó un 2,3 por ciento en 2014, lo que representa un descenso en relación con el incremento del 2,6 por ciento observado en 2013 y un crecimiento por debajo del registrado antes de la crisis. Por consiguiente, las estimaciones preliminares de la

UNCTAD indican que el tráfico marítimo mundial aumentó un 3,4 por ciento en 2014, el mismo porcentaje que en 2013. El incremento del volumen transportado superó los 300 millones de toneladas, por lo que el total asciende a 9 840 millones de toneladas. Así pues, seguimos hablando de una expansión del comercio.

La flota mundial creció un 3,5 por ciento durante los doce meses hasta el 1.º de enero de 2015, lo que representa la tasa de crecimiento anual más baja en más de un decenio. En total, a principios de año, la flota comercial mundial estaba compuesta de 89 464 buques, que sumaban un arqueo total de 1 750 millones de toneladas de peso muerto. Por primera vez desde el punto más álgido del ciclo de la construcción naval, la edad promedio de la flota mundial aumentó ligeramente durante 2014. Dada la entrega de menos buques nuevos, a lo que se unió la reducción de la actividad de desguace, el arqueo nuevo ya no compensaba el envejecimiento natural de la flota. Los armadores están adaptándose a la nueva realidad.

Las tarifas de flete de contenedores siguieron siendo volátiles a lo largo de 2014, aunque se observaron tendencias diferentes en las transacciones individuales y en las rutas comerciales individuales. Conocemos la desafortunada tendencia en 2015: después de un buen inicio, las tarifas han caído a niveles sin precedentes. Las tarifas de flete han permanecido bajas. En el mercado de buques petroleros las tarifas de flete fueron igualmente volátiles en 2014 y a principios de 2015, con algunos puntos positivos en el segundo semestre del año.

Las tarifas de flete del mercado de carga seca a granel se enfrentaron a otro año sumamente difícil influido por la capacidad excedentaria que persiste y por la incertidumbre en las previsiones de la demanda. A finales de 2015, las tarifas diarias eran incluso peores que en 2009.

Dos de los tres principales submercados de nuestra industria están operando con pérdidas. Ni el mercado de contenedores ni el mercado de carga a granel pueden mostrar signos de recuperación en 2016 o incluso en 2017. En ambos observamos cientos de buques fuera de servicio. Muchos de los mercados más pequeños, como Offshore, Breakbulk o MPP, también tienen grandes dificultades con un gran número de buques fuera de servicio.

La evolución del entorno normativo ha exigido que la industria siga innovando e invirtiendo en nuevas tecnologías, sistemas y equipo. Aunque esta inversión es sumamente costosa, es esencial para asegurar el avance de una industria del transporte marítimo segura y eficiente.

Para todos nuestros intereses, es importante que la industria del transporte marítimo siga siendo resiliente y que, sea cual fuere el desafío al que se enfrente y su envergadura, mantengamos nuestro rumbo con el fin de asegurar una industria estable para el futuro. Hoy en día nos enfrentamos a un verdadero reto: los mercados financieros son turbulentos, el crecimiento de la productividad en Occidente es demasiado bajo y las perspectivas de la economía mundial son débiles. Esta combinación de riesgos es peligrosa.

Sin embargo, nuestra industria puede hacer frente a los mismos siempre que adoptemos medidas ahora para no tener que afrontar las consecuencias ulteriormente. No somos inmunes a las ralentizaciones y las conmociones, ni somos, como industria, impotentes. Tenemos capacidad de elegir, podemos optar por aumentar los riesgos y la incertidumbre, o podemos ser un motor de estabilidad. Hemos decidido anteponer la estabilidad con el fin de solucionar este problema a largo plazo.

¿Qué significan los datos económicos para quienes impulsan literalmente nuestra industria, a saber, la gente de mar? El informe de BIMCO y la ICS de 2015 sobre la mano

de obra (*BIMCO/ICS Manpower Report, 2015*) se ha publicado en un momento particularmente interesante y de incertidumbre para la economía mundial y el comercio mundial, así como para la industria del transporte marítimo.

A lo largo del último siglo, la industria ha observado una tendencia general al incremento de los volúmenes de comercio, y la industrialización y la liberalización de las economías nacionales han impulsado el libre comercio y una creciente demanda de productos de consumo. Los avances en la tecnología también han dado lugar a que el transporte marítimo internacional sea un medio de transporte cada vez más eficiente y seguro. Sin embargo, tras decenios de crecimiento casi continuo, la crisis financiera de 2008 precipitó una recesión mundial, y el comercio marítimo mundial experimentó una caída de casi el 4 por ciento en 2009.

Los efectos de la caída de los precios de las materias primas descritos anteriormente y el exceso de oferta de tonelaje son cuestiones concretas a las que se ha enfrentado la industria en los últimos años, que han conducido a cambios en las operaciones y pautas comerciales, a que los buques estén fuera de servicio y a despidos de personal, incluida la gente de mar. En lo que respecta a la flota mercante mundial, en los cinco últimos años se han observado tendencias como la aparición de los llamados «megabuques», e indicaciones de que el gas natural licuado y otros combustibles pueden desempeñar una función en la propulsión de los buques en el futuro. La construcción naval mundial se ha reducido desde el punto más álgido que alcanzó en 2010, pero los buques construidos siguen siendo más numerosos que los buques retirados de la flota mundial para su reciclaje. Como consecuencia, desde el informe de 2010, la flota mercante mundial ha aumentado un 10 por ciento, al pasar de 62 239 buques a comienzos de 2010 a 68 723 buques a mediados de 2015. Entre los principales sectores del transporte marítimo, destaca la flota de buques de carga a granel al haberse expandido un 38 por ciento, principalmente debido a los aproximadamente 1 000 buques entregados al año entre 2010 y 2012. La flota internacional de petroleros de crudo aumentó un 17 por ciento en ese mismo período, mientras que la flota de buques portacontenedores se incrementó un 10 por ciento.

En lo esencial, el crecimiento de la flota fue positivo para el mercado de trabajo, ya que supuso un aumento considerable de trabajos calificados. En los quince últimos años, la demanda de gente de mar ha aumentado un 50 por ciento.

Necesitamos situarnos en la realidad descrita. Debemos fijar nuestros costos salariales para que correspondan a las cifras; no podemos fijar las cifras para que correspondan a los salarios.

El FMI nos ha advertido este mes de que la economía mundial está «en una coyuntura crítica» y se enfrenta al «creciente riesgo de descarrilamiento económico». Como industria, necesitamos estar preparados para afrontar cualquier desafío que pueda surgir. Podemos ignorar los últimos datos disponibles y gastar más de lo que puede permitirse la industria — éste es precisamente el error que hemos cometido en recesiones anteriores —, o podemos vivir en el mundo tal como lo conocemos, y adaptarnos a él.

El Grupo de los Armadores está convencido de que debemos actuar ahora. Debemos equilibrar el nivel de los salarios con el máximo número de marinos que podemos emplear a bordo de nuestros buques. Hemos de actuar sabiamente en este momento para no tener que afrontar las consecuencias más tarde.

A la luz de lo anterior, reconocemos que estamos aquí con el fin de examinar el nivel salarial mínimo para los marineros preferentes y, a tal efecto, deben tomarse en consideración las cifras obtenidas en el informe de la Oficina. Actualmente 539 dólares de los Estados Unidos tienen el mismo poder adquisitivo que los 614 dólares de los Estados Unidos acordados en la última reunión.

También quisiéramos subrayar que las dos partes acordamos que el objetivo del salario mínimo recomendado por la OIT para los marineros preferentes es contar con una red de seguridad para velar por que la gente de mar pueda subvenir suficientemente a sus necesidades en una economía mundial, y estamos convencidos de que las cifras presentadas en el informe de la OIT demuestran claramente esto.

Nunca insistiremos lo suficiente en las dificultades reales que experimentan nuestras empresas navieras miembros para mantener su actividad comercial en los tiempos que corren, y en los arduos retos a los que se enfrentarán en este empeño. Celebremos un debate constructivo y pragmático en los dos próximos días para velar por que se mantenga la verdadera red de seguridad.

Gracias, señora Presidenta.

Anexo II

Declaración inaugural del portavoz del Grupo de la Gente de Mar

Buenos días a todos.

Señoras y señores:

Permítanme comenzar expresando mi agradecimiento al Consejo de Administración por haber convocado esta reunión, y a la Oficina, a usted, Sra. Alette Van Leur, y a su equipo, por encargarse de la logística, los cálculos y otras disposiciones para esta reunión.

Saludamos asimismo al Grupo de los Armadores y confiamos en que podamos hallar una solución a la tarea que se nos ha encomendado.

Mejorar el salario mínimo para los marineros preferentes es una tarea que incumbe a esta Subcomisión y, como interlocutores sociales, tenemos la responsabilidad común de hacerlo. Esto también se reafirmó en la resolución de 2014; no estamos en desacuerdo con esto: tenemos una tarea ante nosotros y una función que desempeñar.

Estos días hay muchas miradas puestas en nosotros — analistas, banqueros, cargadores, gobiernos, astilleros, armadores —, pero un grupo en particular tiene todo nuestro interés, el de los marineros preferentes, y no queremos decepcionarle.

Hemos acordado anteriormente que la actualización del salario mínimo tendrá por objeto proteger al marino y contribuir a la creación de unas condiciones de trabajo decentes para ellos.

Estamos aquí para cumplir con nuestra responsabilidad y podemos sorprender una vez más al mundo estableciendo una nueva norma al alcanzar una solución para nuestra industria. Lo hemos hecho antes y podemos conseguirlo nuevamente.

Esta vez nos enfrentamos a una situación en la que la fórmula nos desfavorece, una situación con la que la otra parte sentada a la mesa de negociación está más familiarizada que nosotros y que — me atrevo a decir — ha sido capaz de ignorar.

No estoy cuestionando la sensatez de la fórmula que hemos acordado; me limito a señalar que en este mundo hay mucho más que precios al consumo y tipos de cambio, y deseo recordar a todos que en la resolución de 2014 se puso de relieve que la cifra acordada no siempre es igual al monto obtenido con la fórmula, ya que en el proceso se han tenido en cuenta otros factores.

Es de esperar que las deliberaciones que mantendremos en los dos próximos días tal vez sean difíciles, pero confío en que podamos llegar al acuerdo de que la gente de mar es importante para la industria del transporte marítimo y de que no tiene la culpa de los tipos de cambio o de las inflaciones.

La vida para la gente de mar no ha sido fácil desde que nos reunimos la última vez. Muchos marinos se dan cuenta de que no son indispensables, y su vida cambia radicalmente cuando pierden sus empleos como consecuencia de decisiones sobre las que no tienen influencia.

Un día son marinos felices, y a la mañana siguiente se encuentran en el mismo frente que sus colegas desempleados, no necesariamente porque su buque esté fuera de servicio, sino debido a circunstancias relacionadas con cambios en la actividad comercial del buque, a consolidaciones entre socios, a nuevas alianzas, a la reforma de conferencias sobre comercio, etc., y en un mundo cada vez más complejo en el que la distancia entre los armadores y su tripulación ha aumentado, de tal manera que muchos armadores no conocen a su tripulación, y la gente de mar no conoce a su armador.

Con frecuencia, el trabajo en el sector marítimo no prevé un empleo de larga duración, lo que dificulta que la gente de mar ahorre para afrontar los rápidos cambios que puedan producirse y para futuros tiempos difíciles. A nuestro juicio, esta deficiencia se debería reflejar al fijarse los salarios.

Tal como hemos señalado en la reunión anterior, en la actualidad la gente de mar proviene fundamentalmente de países proveedores de mano de obra, y suele verse obligada a gastar sus escasos ahorros lejos de sus hogares en países con costos elevados. No existen descuentos para la gente de mar que disfruta de un permiso para bajar a tierra, que va al cine o que almuerza.

Como se ha indicado antes, nuestro empeño no siempre ha correspondido al importe indicado por la fórmula, dado que en el proceso se han tomado en consideración otros factores, algunos de los cuales ya he mencionado.

Como ustedes, nosotros también vemos el próximo faro. Vemos que importantes empresas navieras compiten — esa es la naturaleza del mercado. Vemos que se confía en el futuro y que los armadores han realizado enormes pedidos de nuevos buques a la espera de un repunte de la economía y del aumento de la demanda de transporte marítimo. Queremos estar ahí con ustedes, pero realizamos un llamamiento para que haya decencia y para que la competencia no socave los estándares de los trabajadores. El exceso de oferta de arqueo actual es una consecuencia de decisiones comerciales, y no está relacionado en absoluto con la gente de mar, sino con los armadores.

Somos conscientes de que, en otros círculos, se han concluido convenios colectivos mundiales en la industria marítima en el período al que estamos haciendo referencia.

Creemos que la situación de la industria marítima permite una mejora del salario mínimo de los marineros preferentes.

Nuestro objetivo es lograr una mejora decente para los marineros preferentes del 1.º de enero de 2017 al 1.º de enero de 2019, y que se celebre una nueva reunión en el primer semestre de 2018.

Seamos optimistas y asegurémonos de alcanzar una conclusión que sorprenda una vez más al mundo.

Gracias por su atención.

Anexo III

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 6 y 7 de abril de 2016,

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 26 y 27 de febrero de 2014, acordó un importe del salario básico mínimo mensual de 592 dólares de los Estados Unidos a partir del 1.º de enero de 2015, y de 614 dólares de los Estados Unidos a partir del 1.º de enero de 2016,

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, 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 función 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. Señala que no hubo acuerdo en lo que respecta al incremento del importe del salario básico mínimo mensual recomendado por la OIT para los marineros preferentes, y que prevalecerá el importe actual de 614 dólares de los Estados Unidos;

-
3. Está de acuerdo en que el importe de 614 dólares de los Estados Unidos a partir del 1.º de enero de 2017 debería utilizarse como referencia cuando sea necesario volver a efectuar un 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 2018 con el fin de actualizar el salario básico mínimo mensual para que entre en vigor el 1.º de enero de 2019, y luego cada dos años, y a que pida a la Subcomisión que informe directamente al Consejo de Administración.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Shipowner representatives
Représentants des gouvernements
Representantes de los gobiernos

Mr Arthur BOWRING, Hong Kong Shipowners' Association (HKSOA), Hong Kong, China.
Mr Ian CLOKE, Policy Manager, UK Chamber of Shipping, London, United Kingdom.
Dr Dirk Max JOHNS, Managing Director, Verband Deutscher Reeder, Hamburg, Germany.
Dr Erwin MEIJNDERS, Member of the Board, Royal Association of Netherlands Shipowners (KVNR), Rotterdam, Netherlands.
Mr Pal TANGEN, Director, Norwegian Shipowners' Association, Oslo, Norway.
Capt. Toshihiro TANAKA, Managing Director, the Japanese Shipowners' Association, Tokyo, Japan.

Shipowners' advisers
Conseillers techniques des armateurs
Consejeros técnicos de los armadores

Mr Tim CLARK, Manager, the Japanese Shipowners' Association, London, United Kingdom.
Mr Francesco GARGIULO, Chief Executive Officer, International Maritime Employers' Council Ltd (IMEC), London, United Kingdom.
Mr Peter HINCHLIFFE, Secretary-General, International Chamber of Shipping (ICS), London, United Kingdom.
Mr Stewart INGLIS, Senior Adviser, International Chamber of Shipping (ICS), London, United Kingdom.
Mr Adam LEWIS, Manager, Training and Operations, International Maritime Employers' Council Ltd (IMEC), London, United Kingdom.
Ms Hilde PEETERS, Social Affairs, Royal Belgian Shipowners' Association, Antwerp, Belgium.
Ms Natalie SHAW, Director, Employment Affairs, International Chamber of Shipping (ICS), London, United Kingdom.
Mr Albert N. VYGOVSKY, Managing Director, North-Western Shipping Company, Saint Petersburg, Russian Federation.

Seafarer representatives
Représentants des gens de mer
Representantes de la gente de mar

Mr Henrik BERLAU, Secretary, Transport Section, United Federation of Danish Workers, Copenhagen, Denmark.
Mr John CHALAS, General Secretary, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Piraeus, Greece.
Capt. Remo DI FIORE, FIT-CISL ITF International Department, ITF Executive Board, Rome, Italy.
Mr Severino Almeida FILHO, Primeiro Presidente, SINDMAR Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante, Rio de Janeiro, Brazil.
Mr Yasumi MORITA, President, All-Japan Seamen's Union, an affiliate of the International Transport Workers' Federation (ITF), Tokyo, Japan.
Atty Jesus P. SALE, JR, Vice-President for Internal Affairs, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (PTGWO-ITF), Manila, Philippines.

Seafarers' advisers
Conseillers techniques des gens de mer
Consejeros técnicos de la gente de mar

Mr Predrag BRAZZODURO, General Secretary, Master Mariner, Seafarers' Union of Croatia, Rijeka, Croatia.

Capt. T.T. CHUNG, Master Mariner, General Secretary, Merchant Navy Officers' Guild, Hong Kong, China.

Mr Oleg GRYGORIUK, First Vice-Chair, Maritime Transport Workers Union of Ukraine (MTWTU), Odessa, Ukraine.

Mr Kam Soon HUAT, General Secretary, Singapore Organisation of Seamen, Singapore.

Mr Hijlke HYLKEMA, Senior Policy Adviser, Nautilus International, Rotterdam, Netherlands.

Mr Nopadol KAEWSUWAN, Managing Director, Golden Ship Supply Co., Ltd, Bangkok, Thailand.

Mr Shigeru KAKUCHI, Conference Interpreter, Simul International Inc., Tokyo, Japan.

Mr Konstantin MAKAROV, ITF FOC Policy/IBF Adviser, Moscow, Russian Federation.

Ms Sascha MEIJER, Senior National Secretary, Nautilus International, Rotterdam, Netherlands.

Mr Ake SELANDER, Executive Director, International Organization of Masters, Mates & Pilots, Maryland, United States.

Ms Keiko SHINOZAKI, Conference Interpreter, Simul International, Inc., Tokyo, Japan.

Mr Kam Yuem TING, Honorary Consultant, Amalgamated Union of Seafarers, Hong Kong, China.

Mr Agis TSELENTIS, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Piraeus, Greece.

Mr Hiroyuki WATANABE, Director, Oceangoing Seafarers Department, International Affairs Bureau, All Japan Seamen's Union, an affiliate of the International Transport Workers' Federation (ITF), Tokyo, Japan.

Mr Jon WHITLOW, International Transport Workers' Federation, London, United Kingdom.