

# Convenio de la OIT. “El diablo está en los detalles”.



Asociación de  
Navieros Españoles  
Dr. Fleming, 11 - 1ºD  
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40  
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es  
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:  
M-31023-2010

Imprime:  
Gráficas de Diego

Faltan ya sólo poco más de 5 meses para que, el 20 de agosto de este año, entre en vigor el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT (CTM-2006). En los últimos dos meses lo han ratificado Finlandia, Malta, Grecia y, muy recientemente, Francia.

España fue, en diciembre de 2009, uno de los primeros países en ratificar este convenio, y el primero de la UE en hacerlo. Hemos tenido, por tanto, dos años para ir preparándonos para su aplicación. De hecho, en este tiempo se han celebrado numerosas jornadas y reuniones de trabajo sobre este asunto, en las que se han ido desbrozando las obligaciones que el CTM-2006 impone a administraciones y empresas.

Como es bien sabido, la principal función de este convenio es refundir un largo número de instrumentos de la OIT preexistentes y en vigor, de los cuales la gran mayoría ya habían sido ratificados por España. De ahí que siempre se haya dicho que su puesta en vigor no tendría por qué suponer mayor problema o preocupación para las empresas navieras españolas.

Pero, dice el refrán, “el diablo está en los detalles”. Y en este caso es muy cierto, porque, cuanto más se profundiza en la forma de dar cumplimiento a cada uno de los aspectos detallados del CTM-2006, más complicaciones van surgiendo (ver, sin ir más lejos, la sección *Tribuna Profesional* de este mismo número).

Es importante tener en cuenta, por una parte, que a partir del 20 de agosto, los requisitos del convenio serán exigibles y materia de inspección por los inspectores del Estado del Puerto a todos los buques, tanto si su Estado de bandera ha ratificado el CTM-2006 como si no lo ha hecho. Por otra, que sólo los Estados que hayan ratificado podrán expedir a sus buques la documentación (Certificado y Declaración) que exige el convenio. Y, en tercer lugar, que dichos documentos se considerarán en principio en las inspecciones como una prueba del cumplimiento del convenio, mientras que los buques que no dispongan de ellos es probable sean sometidos a “inspecciones más detalladas”. Por tanto, a las empresas navieras les interesa que sus buques que operen en tráficos inter-

nacionales cuenten con el Certificado y Declaración. Para ellas esto puede ser una notable ventaja.

De ahí que desde ANAVE estemos haciendo todos los esfuerzos posibles para que esto sea una realidad desde el 20 de agosto. Hay que destacar la apertura y espíritu de positiva colaboración que estamos encontrando para esta tarea en la Administración, para la cual la puesta en práctica del convenio también supone un considerable esfuerzo.

Una vez que se va ahondando en los detalles, se va poniendo de manifiesto que es incluso posible que sea necesario adaptar algunos aspectos de la normativa española afectada por el Convenio o bien interpretarla de forma flexible, para evitar lo que sería verdaderamente grave: que la puesta en marcha de este convenio, cuyo contenido las normas españolas superan con creces en muchas facetas, pueda convertirse en una penalización de la competitividad de los buques españoles frente a sus competidores españoles e internacionales. Por el bien de empresas y trabajadores, eso es preciso evitarlo a toda costa.

## Editorial

Convenio de la OIT. 3  
“El diablo está en los detalles”.

## Noticias Marítimas

Situación del Mercado 4

Nacional 5

Internacional 8



Boletín informativo  
de Anave nº 532  
marzo 2013

## Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

## Tribuna Profesional

15 Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT - 2006. Dificultades prácticas en su aplicación.

## Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES

Derrames accidentales de hidrocarburos:  
nuevo mínimo histórico en 2012

Foto portada: Petrolero “Recoleta”, de Naviera Elcano.