

# Ardua puesta en marcha del Convenio Marítimo de la OIT en España



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

**E**l pasado 20 de agosto entró en vigor en el ámbito mundial el Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo 2006 (abreviadamente MLC 2006), que ya han ratificado 46 Estados, cuyas flotas suman más del 76% del GT de la flota mercante mundial. En las últimas semanas se han sumado países de gran importancia marítima, como Alemania, Japón y el Reino Unido.

Se ha escrito tanto sobre este Convenio que poco cabe añadir en términos generales: el MLC 2006 reconoce a todo el personal que trabaja habitualmente en los buques (la "gente de mar") unos derechos relativos a sus condiciones de trabajo y de vida a bordo y establece procedimientos estandarizados para asegurar el respeto a dichos derechos. A pesar de que, en la generalidad de los países desarrollados, como España, la gran mayoría de estos derechos estaban ya reconocidos con creces por la normativa nacional vigente, la unificación de los procedimientos de inspección y control de cumplimiento por los Estados de bandera y de puerto, supone un paso importante. El objetivo final es erradicar de la ma-

rina mercante mundial las prácticas de aquellos buques que no respeten los derechos sociales y laborales reconocidos en el convenio.

España fue el primer país de la UE en ratificar el MLC 2006, en febrero de 2010, hace ya más de 3 años y medio. Esta pronta ratificación parece que debería haber asegurado que, a la entrada en vigor del mismo, todo estaría debidamente preparado y en orden para asegurar su cumplimiento por la Administración y por los buques españoles. Lo cierto es que la cosa no ha sido exactamente así y han surgido algunos cabos sueltos con los que ha habido que trabajar hasta el último momento.

Estas dificultades, que en realidad ya preveíamos, se deben principalmente al hecho de que las materias objeto del MLC 2006 entran dentro de las competencias de dos ministerios (Empleo y Fomento) y hasta 5 departamentos diferentes, tres de los cuáles han tenido que participar directamente en los procesos de inspección y certificación. Coordinar la actuación de estos departamentos no ha sido tarea fácil.

Este proceso nos ha demostrado, como en otras muchas ocasiones, que la normativa española no está pensada, en muchos aspectos, para las peculiaridades prácticas del transporte marítimo, ni tiene en cuenta la profusa normativa internacional que regula este sector, con lo que su cumplimiento resulta en demasiados casos farragoso y redundante.

Si se han podido superar estos obstáculos ha sido gracias al interés y compromiso personal de los funcionarios de distintos niveles que se han visto implicados, pero ello ha exigido, sin lugar a dudas, un elevado esfuerzo, tanto de la Administración como de las empresas navieras, que habría sido deseable poder evitar.

Todo ello confirma que la normativa que regula la marina mercante española requiere una revisión en numerosos asuntos, que ANAVE pide se lleve a cabo ya sin más demora y con el objetivo de aproximar la operación bajo pabellón español, en todos los aspectos posibles, a la práctica que aplican los pabellones europeos más competitivos.

## Editorial

Ardua puesta en marcha del Convenio Marítimo de la OIT en España

3

## Noticias Marítimas

Situación del Mercado 4

Nacional 5

Internacional 9

anave.es



Boletín informativo de Anave nº 538  
septiembre 2013

## Actividades

18 Agenda del mes

## Tribuna Profesional

14 La imagen de los marinos en la prensa española

## Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES  
¡DÉ su opinión sobre la burocracia administrativa en los buques!

Foto portada: puerto de Rotterdam.