

Tribuna Profesional

CONVENIO SOBRE TRABAJO MARÍTIMO DE LA OIT – 2006

Previsible entrada en vigor y consecuencias para las empresas navieras

ANAVE

Tras la ratificación por España (el pasado 4 de febrero) y Bulgaria (12 abril), ya son 9 los Estados que han ratificado el Convenio sobre trabajo marítimo de la OIT (CTM): Bahamas, Bosnia-Herzegovina, Bulgaria, Croacia, España, Islas Marshall, Liberia, Noruega y Panamá, cuya flota supone algo más del 45% del tonelaje de la flota mundial.

El nivel de ratificaciones acordado para su entrada en vigor es, sin embargo, muy superior al exigido en otros Convenios de la OIT, pues el CTM fue desarrollado con la intención de obtener un amplio apoyo internacional. Así, su art. VIII. 3 establece que entrará en vigor “12 meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Estados Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial”. Por tanto, si bien el requisito de tonelaje está ya cumplido con creces, falta la ratificación de al menos 21 países más.

Pero hay que tener en cuenta que, el 22 de junio de 2007, el Consejo Europeo adoptó una Decisión por la que autorizaba a los Estados miembros de la UE a la ratificación del Convenio y les instaba a su ratificación, preferiblemente antes del 31 de diciembre de 2010. Atendiendo al progreso de ratificaciones **se prevé que el CTM pueda entrar en vigor a finales de 2011**

1. Formato del Convenio: aspectos vinculantes y aspectos orientativos

El CTM refunde numerosos convenios marítimos de la OIT ya anteriormente vigentes y regula todas las cuestiones esenciales en materia de trabajo marítimo. Los niveles de exigencia son, en general, los mismos ya contemplados en los convenios que refunde y que, en muchos aspectos, están ya superados por las normativas nacionales de los países de la OCDE y de España en particular. Por ello, su entrada en vigor no tiene por


qué suponer por sí misma un endurecimiento de la normativa para los buques de pabellón español o europeo, si bien deberá ser analizado con especial atención por las empresas que operen buques de otros pabellones, especialmente de países no miembros de la UE.

El CTM consta de tres partes diferentes, pero relacionadas entre sí: Artículos, Reglamento y Código. Los Artículos y el Reglamento establecen derechos, principios y obligaciones básicas de los Estados parte del Convenio mientras que el Código establece las medidas detalladas de aplicación.

“Atendiendo al progreso de ratificaciones se prevé que el CTM pueda entrar en vigor a finales de 2011.”

El Código se divide a su vez en dos partes. La parte A establece normas obligatorias, mientras que la parte B incluye pautas no obligatorias. No obstante, en muchas ocasiones, las normas de la parte A imponen obligaciones de carácter difuso o general, que podrían llevar a los Estados Miembros a dictar normativa nacional de aplicación más detallada y estricta que las disposiciones vinculantes del CTM (parte A del Código), sobre la base de las pautas de la parte B del Código.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

<p>DET NORSKE VERITAS ESPAÑA, S.L. C/Almansa, 105 - 1ª Planta Oficina 2 28040 Madrid</p>	
<p>MANAGING RISK</p>	



Por todo ello, el nivel de exigencia de en los distintos campos regulados por el Convenio quedará finalmente determinado por la normativa nacional de aplicación de las disposiciones del CTM. Así, las propias Pautas aprobadas por la OIT para los inspectores del Estado de Bandera establecen con claridad que **las disposiciones o medidas nacionales tendrán primacía en la determinación de los requisitos exigibles en las inspecciones.**

2. Ámbito de aplicación y materias cubiertas

Una vez que entre en vigor, el CTM resultará de aplicación:

- **A todos los buques mercantes**, con excepción de aquellos que naveguen exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de, o en las inmediaciones de aguas abrigadas o portuarias. Tampoco se aplicará a buques de pesca, embarcaciones de construcción tradicional y buques de guerra.
- **A toda la gente del mar**, término que se define como *“toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio”*. En términos jurídicos españoles, diríamos que es aplicable a **toda la dotación del buque.**

Sin ánimo de exhaustividad, a continuación relacionamos las **principales materias** reguladas en el Convenio:

- **Edad mínima** para trabajar.
- **Certificados médicos:** La gente de mar deberá llevar a bordo un certificado médico válido expedido, como mínimo, en inglés, con una validez de un máximo de dos años (y de seis años para los certificados de percepción de los colores). Se aceptarán los certificados expedidos de conforme con el Convenio STCW.
- **Formación y titulación:** deberán ser conformes al Convenio STCW.

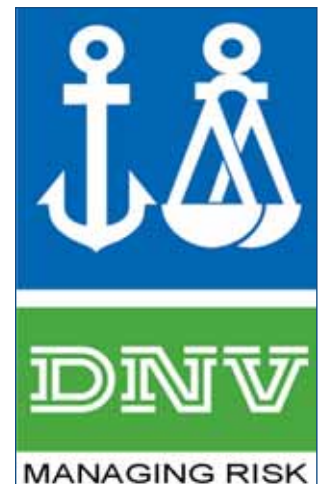
- **Contratación y colocación:** Los servicios privados de contratación y colocación deberán contar con licencias o certificaciones adecuadas. Estas exigencias podrían resultar de aplicación a las empresas de *manning* y, por su carácter genérico deberán ser concretadas por la Administración en cada país.

- **Acuerdos de empleo de la gente de mar (AEGM):** Cada marino deberá tener una copia de su AEGM firmado por él y por el armador o un representante del mismo. El contenido mínimo de los AEGM, regulado en el Convenio, ya está cubierto en general por los modelos estándares utilizados en España. Cuando el AEGM esté total o parcialmente constituido por un convenio colectivo, deberá encontrarse un ejemplar de dicho convenio a bordo del buque. Tanto el AEGM como las partes relevantes del convenio deberán figurar como mínimo en inglés.

- **Salarios:** No se imponen requisitos por encima de la normativa española.

- **Horas de trabajo y descanso:** Existe actualmente una discrepancia entre las horas mínimas de descanso exigidas por el CTM (77 h/semana) y las 70 que impone el STCW. Se pretende que, en la revisión del STCW que se pretende adoptar en Manila, en junio de este año, queden armonizados ambos convenios. En todo caso, la regulación de las horas de trabajo y descansos en el CTM no supone incremento de lo exigido en España por el RD 1561/1995 sobre Jornadas Especiales de Trabajo. Se exigirá mantener a bordo un cuadro de formato normalizado, en inglés, con la organización del trabajo, que explique los requisitos nacionales sobre horas de descanso y trabajo, y en el que se anoten las horas de trabajo y descanso de cada miembro de la dotación. Esta norma ya es obligatoria en la UE por aplicación de la Directiva 1999/63, tras puesta en España mediante el RD 285/2002, que modificó el RD 1561/1995. Se establecen asimismo

“Las disposiciones nacionales tendrán primacía en la determinación de los requisitos exigibles en las inspecciones.”



requisitos mínimos en cuanto al disfrute de vacaciones anuales pagadas y permisos para bajar a tierra.

- **Repatriación:** Se reconocen los derechos mínimos de la gente de mar a la repatriación gratuita. Los armadores deberán constituir una **garantía financiera** para asegurar que la eventual repatriación podrá llevarse a cabo. Deberá llevarse a bordo un ejemplar de las disposiciones nacionales aplicables a la repatriación, que se pondrá a disposición de la gente de mar en un idioma apropiado.
- **Niveles de dotación exigibles:** Los establecidos en el documento relativo a la Dotación Mínima de Seguridad asignado a cada buque por la Administración.
- **Alojamiento y servicios de esparcimiento:** Los requisitos del Código relacionados con la **construcción y el equipo** de los buques **se aplicarán únicamente a los buques construidos a partir de la fecha de entrada en vigor del CTM.** En

“Los requisitos del Código relacionados con la construcción y el equipo de los buques se aplicarán únicamente a los buques construidos a partir de la fecha de entrada en vigor del CTM.”

el caso de buques pequeños, buques de pasaje o buques dedicados a actividades especiales el Estado del Pabellón podrá aplicar exenciones o flexibilizar determinadas exigencias del CTM. Deberá haber alojamientos e instalaciones

de esparcimiento “decentes”, “seguros” y “consecuentes con la promoción de la salud y el bienestar de la gente de mar”. El Capitán, o una persona designada por éste, deberá realizar inspecciones frecuentes de los espacios de alojamiento de la gente de mar, de las cuales se llevarán registros que puedan examinarse. Los inspectores

revisarán las instalaciones atendiendo a aspectos como altura o tamaño de los dormitorios, calefacción, iluminación, existencia de espacios separados para hombres y mujeres, exposición a niveles de ruido, falta de inspecciones periódicas, etc.

- **Alimentación y servicio de fonda:** Deberán proporcionarse alimentos y agua

potable gratuitos de calidad y valor nutritivo que tengan en cuenta los orígenes culturales y religiosos. Los cocineros deberán tener formación adecuada. Deberán realizarse asimismo inspecciones por el Capitán o persona por él designada.

- **Atención médica a bordo de buques y en tierra:** Protección y atención de la salud sin coste alguno para la gente de mar, de conformidad con la legislación nacional. Presencia de equipos suficientes a bordo. Deberá haber un **médico a bordo en los buques que lleven más de 100 personas y que habitualmente hagan travesías internacionales de más de 3 días.** En otro caso, deberá ir un **marino calificado** con arreglo al Convenio STCW para proporcionar **primeros auxilios.**

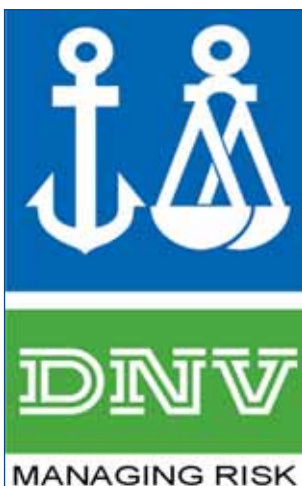
- **Enfermedad, lesiones o muerte de la gente de mar.** Responsabilidad del armador: Se reconoce el derecho de la gente de mar a recibir del armador asistencia y apoyo respecto de las consecuencias económicas de la enfermedad, las lesiones o la muerte que se produzcan prestando servicios con arreglo a un AEGM o que se deriven de su empleo. Los armadores deberán constituir una **garantía financiera** para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesional, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el AEGM o en un convenio colectivo.

“Deberá haber un médico a bordo en los buques que lleven más de 100 personas y que hagan travesías internacionales de más de 3 días.”

- **Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes:** En general son requisitos ya exigidos por la normativa nacional sobre prevención de riesgos laborales. Deberá organizarse un comité de seguridad en los buques con 5 o más marinos.
- **Seguridad social:** La gente de mar sujeta a la legislación en materia de seguridad social del Estado del pabellón (y, en la medida en que lo prevea su legislación nacional, también las personas a su cargo), tienen derecho a una protección de la seguridad social no menos favorable que la de los trabajadores en tierra.
- Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

3. Sistema de certificación y procedimiento de inspección. Obligaciones para la Administración y las empresas navieras.

El Convenio establece un sistema de certificación, al que estarán sometidos los **buques de GT \geq 500 que**





efectúen viajes internacionales. Se podrá solicitar certificación también para los buques que no estén obligados, lo que podría ser de utilidad para evitar inspecciones más prolongadas en el caso de que un buque que no suela hacer navegación internacional lo haga esporádicamente, ya que los Certificados expedidos de conformidad con el CTM suponen **prueba suficiente, salvo prueba en contrario**, de que el buque cumple con el mismo.

Un problema que deberán tener en cuenta los armadores es que **los buques abanderados en Estados**

“Los buques abanderados en Estados que no sean parte del CTM no podrán obtener el Certificado ni la Declaración de su Estado de bandera.”

que NO sean Parte del CTM, no podrán obtener el Certificado ni la Declaración de su Estado de bandera. Tampoco podrán emitirlo otros Estados Parte ni organizaciones

reconocidas, por lo que en principio, al no contar con dichos certificados, podrían ser objeto de inspecciones en profundidad cada vez que hagan escala en un puerto de un Estado parte.

En todo caso, El CTM, 2006, se aplica a toda la gente de mar a bordo de los buques cubiertos por el Convenio, con independencia del tipo y del tamaño del buque o de si se ha expedido o no al buque un Certificado de Trabajo Marítimo. Esto significa que los buques de GT < 500 o los buques que no realizan viajes internacionales y que no operan desde un puerto o entre puertos de otro país se inspeccionarán en la misma medida que un buques obligados a certificación.

El CTM prevé que los buques deberán llevar los siguientes documentos:

– **Certificado de Trabajo Marítimo:** emitido por el Estado del Pabellón u organización reconocida por

éste, contendrá una lista de 14 ámbitos sujetos a un sistema obligatorio de certificación.

– **Declaración de Conformidad Laboral Marítima:** se divide en **dos partes**

- La primera parte, que **deberá rellenarla el Estado del pabellón**, es un resumen de las normas nacionales adoptadas para la aplicación del CTM, con respecto a los 14 ámbitos mencionados en el Certificado. También deberá especificar toda “equivalencia sustancial” y toda exención concedida por el Estado del pabellón.

- La segunda parte de la Declaración **debe rellenarla el armador**, detallando las medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento continuo en el buque de los requisitos mencionados en la parte primera.

– Cuadro el que se describa la **organización del trabajo a bordo**.

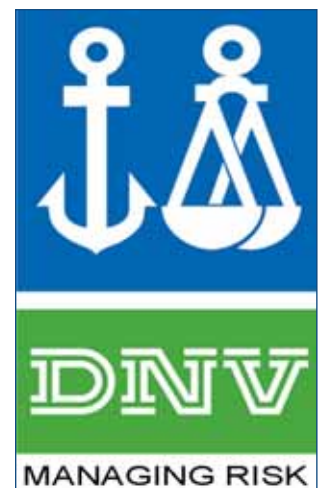
– **Certificados médicos normalizados:** Según se ha indicado, la autoridad competente deberá aceptar los expedidos de conformidad con el Convenio STCW, o en el caso de la gente de mar no amparada por el mismo, todo certificado médico que cumpla en sustancia los mismos requisitos.

– **Formulario normalizado de informe médico a bordo** para uso de los capitanes de buque y del personal médico pertinente, para facilitar el intercambio entre el buque y tierra de información médica en casos de enfermedad o lesiones.

– **Sistema** de registro de los informes de inspección.

Para que puedan expedirse el Certificado de Trabajo Marítimo y la DCLM adjunta, deberá haberse realizado una inspección completa, incluido el examen de la documentación citada. Cuando un buque cambie de pabellón o de armador o se hayan realizado cambios sustanciales en su estructura, el Certificado de Trabajo Marítimo dejará de ser válido y se requerirá un nuevo certificado.

En dichas inspecciones, el examen relativo a la parte II de la DCLM se centrará en **determinar si se aplican o no adecuadamente las medidas establecidas en dicha parte**. Posteriormente



se realizarán inspecciones intermedias, así como inspecciones para la renovación del certificado.

El Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (así como una traducción de los mismos al inglés), deberán exponerse en un lugar visible a bordo, accesible a la gente de mar, y una copia de dichos documentos deberá estar a disposición, cuando se solicite, de la gente de mar, los inspectores del Estado del pabellón, los funcionarios habilitados del Estado del puerto y los representantes de los armadores y de la gente de mar.

4. Inspecciones del cumplimiento del CTM. Pautas de la OIT.

Un elemento fundamental del CTM, y que contribuyó de forma decisiva a su aceptación por los sindicatos internacionales de marinos, a pesar de que no supone una elevación de las normas laborales mínimas es que, una vez entre en vigor, los Estados parte se comprometen a inspeccionar a los buques extranjeros que hagan escala en sus puertos, por medio del mecanismo y los inspectores de *Port State Control*, **independientemente de que el Estado del pabellón del buque sea o no parte del Convenio OIT.**

Por tanto los armadores españoles, cualquiera que sea el pabellón de sus buques, especialmente cuando realicen escala en puertos de Estados Parte del CTM (hay que suponer que todos los Estados de la UE acabarán siéndolo), deberán asegurarse de **disponer de los certificados** y deberán **formar a su personal** para que confeccione la segunda parte de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima y a sus tripulaciones para que puedan superar las correspondientes inspecciones de PSC.



En el caso de España, **serán los también inspectores de PSC quienes asumirán las inspecciones de los buques extranjeros** mientras que no está aún decidido quién realizará las inspecciones a los buques españoles, siendo posible que recaigan sobre los inspectores de trabajo. En todo caso, la Admi-



nistración deberá **formar a los inspectores** para realizar esa labor e instruir a los servicios de la Administración para expedir los Certificados de Trabajo Marítimo y la primera parte de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima a los buques de pabellón español.

La autoridad competente deberá publicar un informe anual sobre las actividades de inspección antes de que transcurran seis meses a contar del final de cada año.

La OIT ha publicado unos extensos documentos con Pautas para los inspectores que deban verificar el cumplimiento del CTM, uno destinado a los inspectores del Estado de bandera y otro a los inspectores de PSC. Ambos están disponibles gratuitamente en la web de la OIT en inglés y en español.

5. Jornada informativa de ANAVE y posibles acciones formativas

Tanto en España como en el ámbito internacional **faltan aún por definir bastantes de los aspectos que determinarán la aplicación por los Estados y los armadores del CTM.** La propia OIT va a celebrar una conferencia en Ginebra, en otoño de este año, sobre la puesta en marcha de la aplicación del CTM, donde se espera queden aclarados muchos de estos puntos.

ANAVE tiene previsto organizar próximamente una jornada informativa para sus empresas asociadas, a la que invitará a participar a la Administración y a las principales Sociedades de Clasificación.

En la misma, entre otros aspectos, se discutirán las necesidades formativas para las empresas derivadas del CTM, con vistas a decidir las acciones formativas que convenga incluir en el Plan de Formación de ANAVE para 2011.

ANAVE, como editora del Boletín Informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de esta sección, que corresponden exclusivamente a sus firmantes. Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.