

Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 (MLC 2006)

Artículo publicado por el Almirante Luis Mérida en su página “Mar y Gerencia”: <http://lmeridag.wordpress.com>

Maritime Labour Convention (MLC-2006)

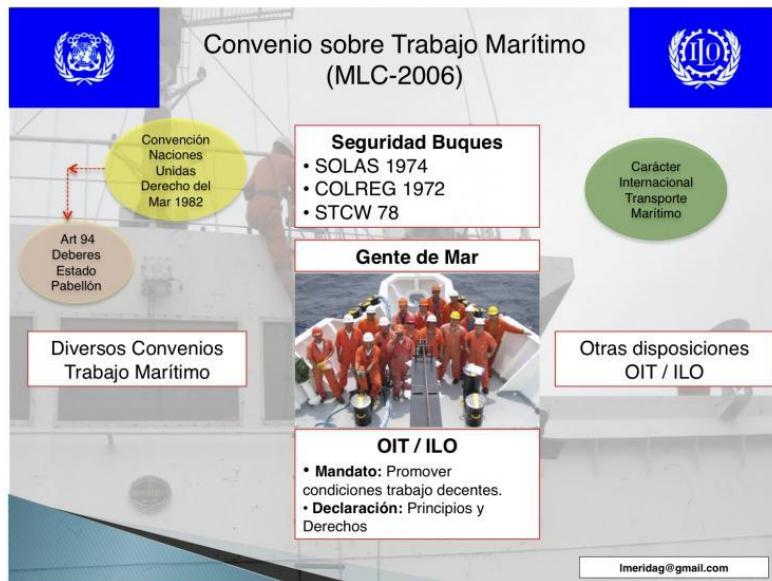
El Convenio sobre el Trabajo Marítimo fue adoptado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en Febrero del 2006. Este convenio logró consolidar en un texto único una buena cantidad de instrumentos existentes para la fecha, relativos al Trabajo a bordo de los buques y la finalidad del mismo es la de asegurar las condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo de los buques para la gente de mar.

Objetivos del convenio

El Convenio tiene tres objetivos principales:

1. Establecer (en sus artículos y Reglamento) un conjunto sólido de principios y derechos.
- 2.
3. Permitir (a través del Código) que los Miembros tengan un grado considerable de flexibilidad en la manera de aplicar esos principios y derechos.
- 4.
5. Asegurar que el cumplimiento y el control de la aplicación de los principios y derechos se haga de manera apropiada (a través del Título 5).

GRÁFICO 1



Estructura del Convenio

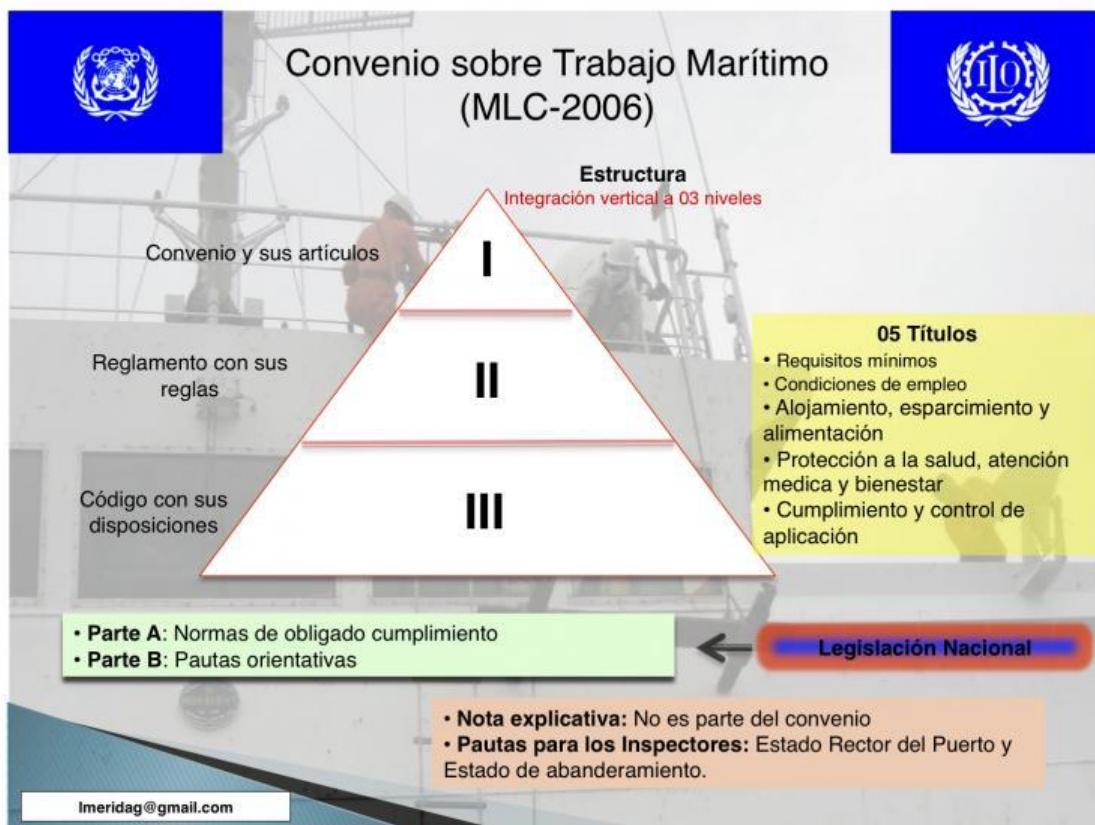
El convenio presenta una integración vertical a tres niveles:

1. El convenio y su articulado (16 artículos)
2. El Reglamento y sus reglas.
3. El Código y sus disposiciones.

Los artículos del convenio y el Reglamento establecen los derechos y principios fundamentales y las obligaciones básicas de los Miembros ratificantes del presente Convenio.

En el Código se detalla la aplicación del Reglamento. Consta al igual que el Código PBIP, de una parte A con un conjunto de normas obligatorias y una parte B con pautas no obligatorias o pautas orientativas.

GRÁFICO 2



El Reglamento y el Código del Convenio están organizados por temas generales en cinco Títulos:

1. Título 1: Requisitos Mínimos para trabajar a bordo de los buques, que comprende las siguientes normas: Edad Mínima; Certificado Médico; Formación y Calificaciones y Contratación y Colocación.
2. Título 2: Condiciones de Empleo, y las siguientes normas: Acuerdos de empleo de la gente de Mar; Salarios; Horas de trabajo y de descanso; Derecho a vacaciones; Repatriación; Indemnización de la gente de Mar en caso de pérdida del buque o naufragio; Niveles de Dotación y Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar.
3. Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda y sus normas: Alojamiento y servicios de esparcimiento y Alimentación y servicio de fonda.
4. Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social, con las normas relativas a: Atención médica a bordo de buques y en tierra; responsabilidad del Armador; Protección de la seguridad y salud y prevención de accidentes; Acceso a instalaciones de bienestar en tierra y Seguridad Social.

GRÁFICO 3



5. Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación, con las Reglas y normas siguientes:

- Responsabilidades del Estado del Pabellón: Principios generales; Autorización de las organizaciones reconocidas; Certificado de Trabajo Marítimo y declaración de conformidad laboral Marítima; Inspección y control de aplicación; Procedimiento de tramitación de quejas a bordo y Siniestros Marítimos.
- Responsabilidades del Estado Rector de Puerto: Inspecciones en los puertos y Procedimientos de tramitación de quejas en tierra.
- Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra.

El convenio se complementa con una nota explicativa, la cual no forma parte del convenio y unas pautas para los inspectores, tanto de bandera como del Estado Rector del Puerto desarrolladas por una comisión tripartita bajo los auspicios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT/ILO).

GRÁFICO 4

The graphic is a summary of the MLC 2006 regarding the implementation and control of its application. It features the flags of the International Labour Organization (ILO) and the United Nations (UN) at the top. The title "Convenio sobre Trabajo Marítimo (MLC-2006)" is centered above a yellow box containing the text "Cumplimiento y control de aplicación". Below this, three bullet points list the responsibilities of the flag state, port state, and supply of labor under section 5.1, 5.2, and 5.3 respectively. To the right of the text is a photograph of two maritime inspectors in hard hats examining documents or equipment on a ship's deck.

Cumplimiento y control de aplicación

- Regla 5.1 Responsabilidades del estado de pabellón
 - 5.1.1 Principios generales
 - 5.1.2 Autorización de las Organizaciones Reconocidas
 - 5.1.3 Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad
 - 5.1.4 Inspección y control de la aplicación
 - 5.1.5 Procedimientos de la tramitación de quejas a bordo
 - 5.1.6 Siniestros marítimos
- Regla 5.2 Responsabilidades del Estado Rector del Puerto
 - 5.2.1 Inspecciones en los puertos
 - 5.2.2 Procedimientos de tramitación de quejas en tierra
- Regla 5.3 Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra

lmeridag@gmail.com

Ver texto completo: [Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006](#)

Desafíos que presenta el Convenio

El Convenio nos plantea algunos desafíos e interrogantes y aprovecharemos la publicación de este post para hacer algunos comentarios al respecto:

A quien se dirige el Convenio?

Esta dirigido principalmente a los Estados miembros de la OIT/ILO que lo ratifiquen y el Artículo 1 establece el compromiso que asumen cuando actúen en cualquiera de las siguientes situaciones:

1. Como Estado de Pabellón.
2. Como Estado Rector del Puerto.
3. Como país suministrador de Gente de mar

Esto quiere decir, dar pleno efecto a las disposiciones del Convenio y cooperar en la aplicación y el control de la aplicación, por supuesto que teniendo presente la legislación marítima nacional. Esto implicaría para cada Estado establecer un sistema eficaz de inspección de buques y de control de las agencias de colocación.

A quien y a que aplica el Convenio?

Como se dijo en anteriores párrafos el Convenio tiene la finalidad de asegurar las condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo de los buques para la gente de mar. En ese sentido el convenio define muy claramente:

Marino: Todas las personas que trabajan en cualquier puesto en un buque al que aplique el convenio.

Buque: Toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias.

Estamos hablando de aproximadamente 1,2 millones de marinos y unos 70.000 buques de la flota mercante mundial y de allí podemos inferir la importancia de este convenio.

Fecha de ratificación y certificación de buques?

Otra de las interrogantes que nos plantea el convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 es la fecha de ratificación y por tanto la fecha en que los buques deberán estar certificados.

La certificación inicial deberá estar lista para el día de la entrada en vigor del convenio, es decir, 12 meses a partir de la fecha de ratificación por al menos 30 países que en conjunto representen el 33% del arqueo bruto (GT) de la flota mercante mundial. Para la fecha de publicación de este post han ratificado el convenio un total de 22 países miembros de la OIT/ILO que representan aproximadamente un 56% del tonelaje (GT) de la flota mundial.

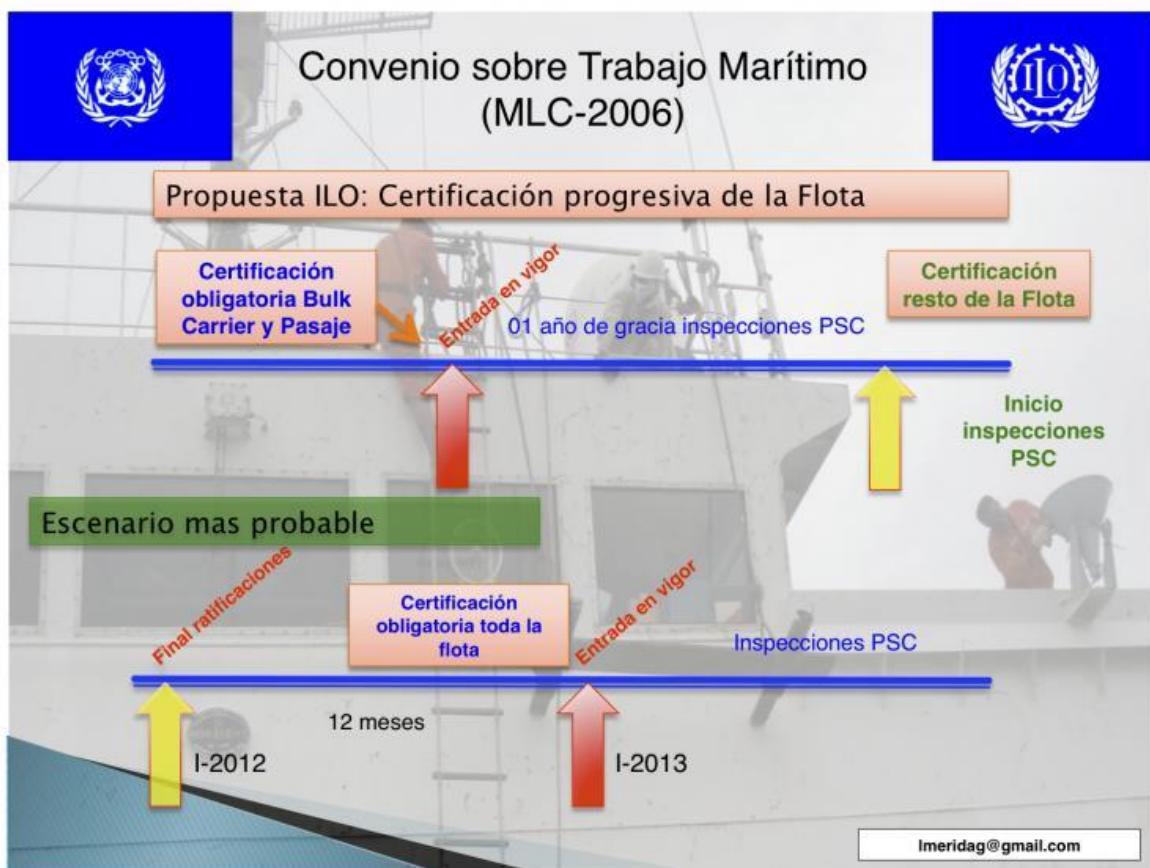
GRÁFICO 5



El escenario mas probable es el de que el convenio sea ratificado durante el primer trimestre del año 2012.

La OIT/ILO ha hecho una propuesta para la certificación progresiva de la flota la cual establece la certificación obligatoria para la fecha de entrada en vigor del convenio solo para los buques Bulk Carrier y de Pasaje y la certificación obligatoria para el resto de la flota, 12 meses después de la entrada en vigor, fecha desde la cual, se iniciaran las inspecciones del Estado Rector del Puerto.

GRÁFICO 6



Documentos

Los documentos emitidos por el Estado del pabellón, o por una organización reconocida (OR) que actúe en su nombre, si está autorizada para ello, son el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima. La Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM) consta de dos partes. La parte I debe rellenarla el Estado del pabellón y se refiere a los requisitos nacionales pertinentes cuyo cumplimiento ha de certificarse. De la parte II se encarga el armador, y en ella se esbozan las medidas que el armador ha adoptado para asegurar el cumplimiento continuo en el buque de los requisitos del Estado del pabellón.

Responsabilidades del Estado del Pabellón

Los Estados del Pabellón deben establecer un sistema efectivo para la inspección y certificación de las condiciones laborales marítimas, para extender el Certificado de Trabajo Marítimo complementando con una Declaración de Conformidad Laboral Marítima.

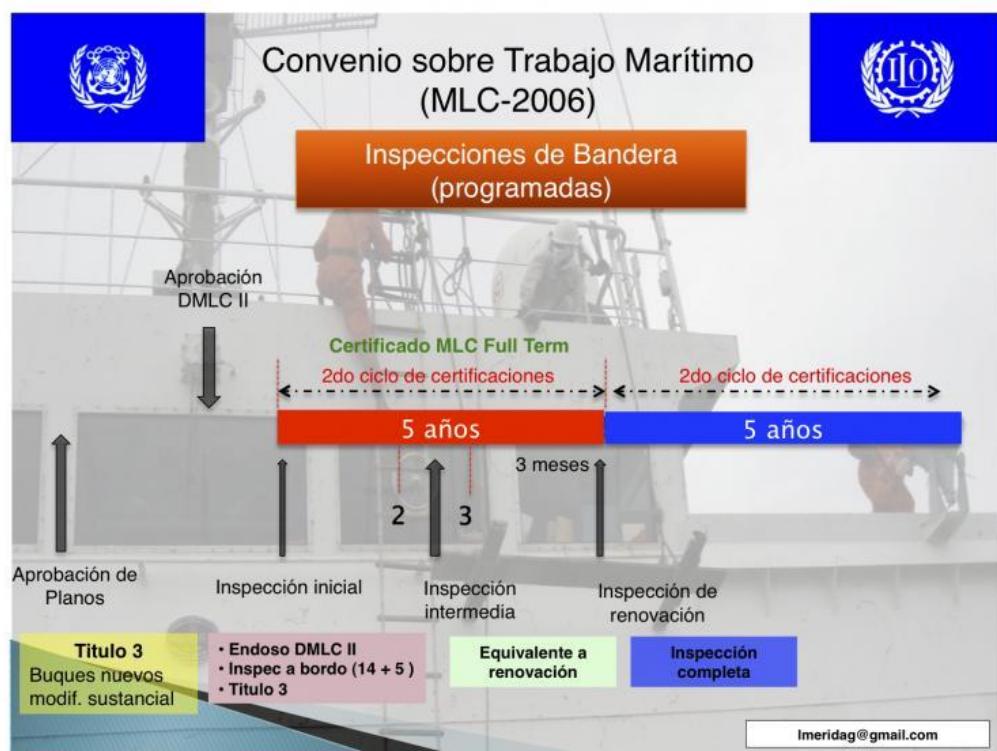
Asimismo deben recibir y tramitar las quejas manifiestamente fundadas que se presenten,

asegurándose que sus buques dispongan de procedimientos justos, efectivos y al alcance de los marinos para sus reclamaciones y quejas, y penalizando las actitudes de represalia (hostigamiento) contra el que las realiza.

Las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que deben ser inspeccionadas y aprobadas son las siguientes:

- Edad Mínima.
- Certificado Médico.
- Calificaciones de los Marineros o gentes de mar.
- Acuerdos de empleo.
- Utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o autorizado.
- Horas de trabajo y de descanso.
- Niveles de Alimentación y servicio de fonda.
- Salud, seguridad y prevención de accidentes.
- Procedimiento de tramitación de quejas a bordo.
- Pago de los Salarios.

GRÁFICO 7

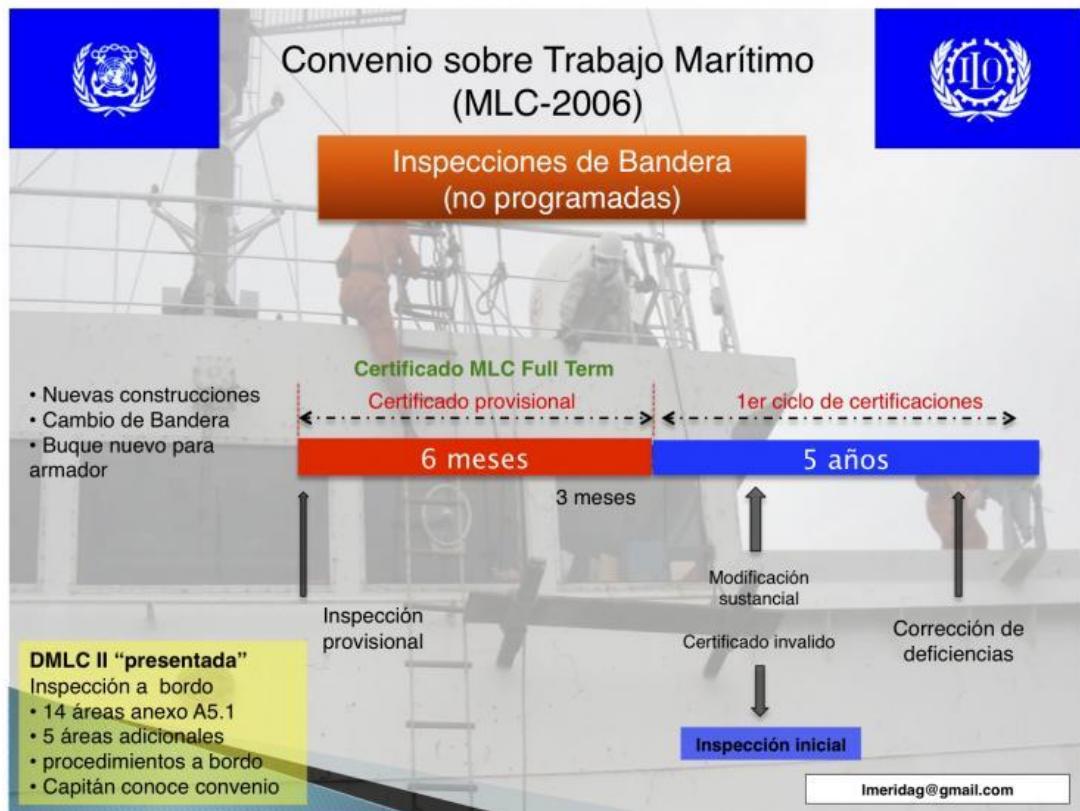


Responsabilidades del Estado Rector del Puerto

Todo buque extranjero que haga escala en un puerto de un Estado Miembro puede ser objeto de una Inspección (el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima son la evidencia del cumplimiento del Convenio al menos que existan indicios claros para creer que no se cumplen las condiciones de trabajo y vida requeridos en el mismo).

La gente de mar podrá tramitar sus quejas en puerto extranjero ante las autoridades habilitadas en el Estado Rector del puerto.

GRÁFICO 8



Para mayor información ver: [OIT / ILO MLC 2006](#)

