

PREFACIO

Este libro contiene tres convenios relativos al sector marítimo y varios documentos pertinentes para su aplicación: el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006); el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, en su versión enmendada (núm. 185), y el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188). Los Convenios figuran entre los convenios internacionales del trabajo más innovadores y trascendentales de la Organización Internacional del Trabajo. La propagación de la pandemia de COVID-19 y sus efectos consiguientes en el sector marítimo han puesto de relieve la importancia de los derechos, las normas y los procedimientos relacionados con el trabajo que cubren dichos convenios.

El MLC, 2006, que entró en vigor el 20 de agosto de 2013 y que en diciembre de 2020 había sido ratificado por 97 países que representan más del 91 por ciento del arqueo bruto mundial de los buques, se describe a menudo como una «carta de derechos» para los trabajadores marítimos del mundo, y como un marco para crear condiciones equitativas para los armadores. Los Gobiernos, la gente de mar y los armadores consideran la adopción de este Convenio como un avance histórico para el sector más globalizado del mundo.

El MLC, 2006, consolida y actualiza la mayoría (68 de 72) de los convenios y recomendaciones marítimos (37) de la OIT adoptados desde 1920. Esto constituye en sí mismo un paso importante al ayudar a los países a mejorar las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques que enarbolan sus pabellones —buques con respecto a los cuales tienen responsabilidad internacional—. El Convenio demuestra que el diálogo social y la cooperación internacional pueden afrontar efectivamente los retos que plantea vivir, trabajar y desplegar una actividad comercial en el mar. Muestra asimismo la manera en que el diálogo y el tripartismo pueden afrontar los retos de la globalización.

El Convenio impulsa el enfoque del siglo XXI de la OIT de buscar activamente maneras innovadoras de garantizar la pertinencia y eficacia de las normas internacionales del trabajo en las condiciones económicas y sociales modernas.

El MLC, 2006 ha reforzado los requisitos de cumplimiento y de control de la aplicación. Estos incluyen, por primera vez para un convenio de la OIT, la certificación por los Estados del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, y un requisito de que los documentos se lleven a bordo de los buques y estén sujetos a inspección cuando los buques hagan escala en los puertos de otros países. Está dirigido a los Estados del pabellón, los Estados rectores del puerto y los países con intereses en lo que respecta al suministro de mano de obra.

Este libro contiene asimismo dos documentos para ayudar con la aplicación nacional. El primero es el texto de las 17 resoluciones adoptadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en 2006, cuando esta adoptó el MLC, 2006. Algunas de estas resoluciones proporcionan orientaciones útiles en materia de aplicación, en particular con respecto a las determinaciones nacionales de qué es un marino. El segundo es la edición más reciente (2019) de las «Preguntas frecuentes», una base de datos que también está disponible en línea en el sitio web del MLC, 2006, de la OIT. La información responde a las preguntas formuladas desde 2006. Muchas de ellas están relacionadas con enmiendas importantes al Código (normas y pautas) del MLC, 2006, que fueron aprobadas en 2014, 2016 y 2018 por la Conferencia Internacional del Trabajo. Estas enmiendas fueron adoptadas por el Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del MLC, 2006, por medio del procedimiento simplificado de enmienda del Convenio. Las enmiendas de 2014, que entraron en vigor en 2017, tienen por objeto abordar mejor el problema del abandono de la gente de mar y aclarar más las cuestiones relacionadas con las reclamaciones de 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 profesionales. Las enmiendas de 2016, que entraron en vigor en 2019, incluyen una mayor protección de la gente de mar contra el acoso y la intimidación a bordo de los buques. Las enmiendas de 2018, que entraron en vigor en 2020, están relacionadas con la protección de los salarios y las prestaciones de la gente de mar cuando sea mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques.

El Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, en su versión enmendada (núm. 185), refleja preocupaciones marítimas nuevas importantes. La gente de mar normalmente trabaja como parte de una tripulación multinacional, para un armador extranjero a bordo de un buque que enarbola el pabellón de otro Estado. Los viajes de los buques suelen llevar a la gente de mar a varios puertos extranjeros, a menudo con un breve preaviso. Para su salud y bienestar y con el fin de realizar su trabajo, la gente de mar necesita admisión temporal en los territorios de los países visitados, permisos de corta duración para bajar a tierra después de efectuar viajes que pueden durar hasta varios meses seguidos, y un permiso para estar en tránsito por un país a fin de embarcarse en su buque o cambiar de buque o regresar a su país (con fines de repatriación).

¿Cómo pueden conciliarse estas necesidades con las medidas de seguridad que están adoptando los países para hacer frente a los fenómenos modernos del terrorismo y la inmigración clandestina? Esto se aborda en el Convenio núm. 185, que es el segundo tema de este libro.

El Convenio núm. 185, se elaboró después de 2001 y se adoptó dos años más tarde para responder a la mayor necesidad de seguridad y a las prioridades de los Miembros, respondiendo asimismo a las necesidades prácticas de la industria. Aborda las preocupaciones de los armadores y de la gente de mar, al incluir una garantía que permitiría a la gente de mar las facilidades necesarias para bajar a tierra en países extranjeros previa presentación del documento de identidad biométrico

nuevo y más seguro. El Convenio tiene por objeto asegurar que los procedimientos de expedición conexos respeten la dignidad y los derechos de los trabajadores, especialmente con respecto a la tecnología basada en las huellas dactilares. Además, el Convenio responde a las preocupaciones de los Gobiernos al incluir un sistema de seguridad sólido e integral, que garantiza que los titulares del documento que solicitan la admisión a su territorio sean verdaderos marinos. Además, proporciona garantías para la gente de mar de su país y los buques que enarbolan su pabellón. Los anexos del Convenio núm. 185, en su versión enmendada en 2016, reflejan la última tecnología para los documentos de viaje adoptados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Por último, el Convenio (núm. 188) y la Recomendación (núm. 199) sobre el trabajo en la pesca, adoptados en 2007, revisan y refunden cinco normas de la OIT relativas a las condiciones de trabajo de los pescadores. El sector pesquero en el mundo es, por supuesto, un aspecto esencial para la seguridad alimentaria; dependemos de su trabajo y seguiremos dependiendo de él. Este convenio aborda muchos de los retos clave para garantizar el trabajo decente para los pescadores: la edad mínima y la aptitud médica para trabajar como pescadores; los acuerdos de trabajo de los pescadores; la dotación de los buques y las horas de descanso; el alojamiento y la alimentación a bordo de los buques pesqueros; la seguridad y salud en el trabajo y la atención médica en el mar, y la protección de la seguridad social. La Recomendación proporciona orientación sobre la aplicación de los requisitos del Convenio.

Juntos, estos instrumentos brindan una protección integral a los pescadores ocupados en diversas modalidades de trabajo, incluidos los pescadores remunerados sobre la base del reparto de las capturas y los considerados pescadores autónomos. Al mismo tiempo, garantiza que los propietarios de los buques pesqueros conserven la responsabilidad de brindar la protección establecida en el Convenio.

El Convenio núm. 188 está orientado a todos los pescadores y buques pesqueros dedicados a la pesca comercial. Sin embargo, reconoce la gran diversidad en el sector. Algunos países, por ejemplo, puede que aún no hayan establecido las instituciones y la infraestructura para aplicar ciertas disposiciones. Por consiguiente, establece normas básicas para todos los buques pesqueros y normas más estrictas para los buques más grandes (es decir, los buques de eslora igual o superior a 24 metros) o los que permanecen en el mar durante periodos prolongados. Ciertas disposiciones pueden aplicarse progresivamente —si el Estado establece un plan para extender la plena protección del Convenio a todos los pescadores e informa periódicamente a la OIT sobre los progresos realizados—. El Convenio contiene asimismo disposiciones mejoradas sobre el cumplimiento y el control de la aplicación, en particular sobre la inspección por los Estados de los buques extranjeros que hacen escala en sus puertos.

Aunque estos tres convenios abordan un sector, cubren a un gran número de trabajadores del mundo. El MLC, 2006, y el Convenio núm. 185 pretenden responder a las necesidades de trabajo decente de más de 1,6 millones de personas que trabajan como gente de mar, y sus empleadores, a bordo de buques que llevan a bordo

aproximadamente el 90 por ciento del comercio mundial. El Convenio núm. 188, está concebido para mejorar las condiciones de 38 millones de mujeres y hombres que trabajan en el sector pesquero a escala mundial.

Los tres Convenios proporcionan pruebas claras de la importancia que revisten las normas internacionales del trabajo, elaboradas a través del diálogo social tripartito, al responder efectivamente a los retos a los que se enfrentan en la actualidad tanto los trabajadores como los empleadores en los lugares de trabajo globalizados. Estos instrumentos pueden desempeñar un papel crucial al abogar por los derechos de la gente de mar y los pescadores durante la pandemia de COVID-19 y al construir el futuro más equitativo y sostenible al que aspiramos.

Guy Ryder
Director General