

IMPULSO AL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO 2006 (MLC 2006)*

Cleopatra DOUMBIA-HENRY**

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 (MLC 2006) es el resultado de una iniciativa de trabajadores marítimos y armadores de buques¹ que se desarrolló en el curso de seis años de intensa consulta internacional tripartita que involucró a más de 100 miembros de la OIT. El Convenio está diseñado específicamente para tratar de alcanzar un doble fin: por una parte, consolidar las “condiciones de igualdad” para los armadores de calidad y, por la otra, proveer medidas concretas que aseguren el “trabajo decente” para los más de 1,200,000 trabajadores marinos en el mundo.

El MLC 2006 establece la “Declaración de los Derechos de los Trabajadores Marinos” y está destinado a ser “el cuarto pilar” en la reglamentación de la navegación internacional, como complemento a los principales convenios de la Organización Marítima Internacional sobre protección del medio ambiente y las buenas condiciones de los buques y la seguridad marítima. El Convenio establece un mecanismo sólido para su cumplimiento y ejecución que se basa en la inspección y en la certificación de las condiciones de vida y de trabajo

* Traducción de Patricia Kurczyn Villalobos, investigadora en el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM.

** Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, Suiza.

¹ OIT, Informe final, Grupo de Trabajo Tripartito de Alto Nivel sobre las Normas Relativas al Trabajo Marítimo, TWGMLS/2001/10 (Ginebra, 2001), párrafo 48 y anexo (pp. 26-28); OIT, Documento de información para discusión en el Grupo de Trabajo Tripartito de Alto Nivel sobre las Normas Relativas al Trabajo Marítimo, TWGMLS/2001/1 (Ginebra, 2001), párrafo 3.23

de los marinos por parte de los Estados de los pabellones de los buques. Ello se refuerza por la inspección portuaria en los buques, para asegurar la continuidad en el cumplimiento.

A partir de 2006, la necesidad de garantizar el trabajo decente para los marinos se hace más urgente ante la escasez de trabajadores capacitados en este sector para los próximos diez años. Al considerar que aproximadamente el 90% del comercio mundial se hace por mar, esta escasez será un impedimento importante para el comercio internacional y para el desarrollo económico de todos los países. En noviembre de 2008, la AMI (IMO), junto con la OIT y organizaciones internacionales de marinos y armadores de buques, lanzó la campaña de “Vamos al Mar”. Esta campaña hizo un llamamiento a los gobiernos y a la industria para hacer todo lo posible por atraer y motivar a los jóvenes en la carrera de marinos, así como para conservar a los trabajadores de este sector. Un elemento clave para su atracción es ofrecer condiciones decentes de trabajo para los marinos.

El Pacto Mundial para el Empleo de la OIT, adoptado por la Conferencia Internacional del Trabajo en junio de 2009,² identificó como uno de los principios para fomentar la recuperación de la actual crisis económica mundial, el aumento en la igualdad de acceso y de oportunidades en el desarrollo de habilidades, la capacitación y la educación de calidad. Asimismo, se hace un llamado para reforzar el respeto a los estándares internacionales de trabajo y la inversión en la capacitación.

Es lógico considerar que las condiciones de trabajo decente son esenciales para atraer y conservar a los trabajadores en cualquier sector. Esto tal vez sea aún más cierto en el caso de la navegación, en virtud de que las condiciones de vida y de trabajo son siempre las mismas en los viajes. Al hablar de trabajo decente me refiero a las varias facetas de la vida laboral incluidas en los 188 convenios internacionales de trabajo de la OIT sobre aspectos básicos tales como edad mínima, la promoción en el empleo, la protección social, la cobertura de la seguridad social, las jornadas, las vacaciones pagadas, salarios, salud y seguridad ocupacional, reclutamiento y colocación y un lugar de trabajo sin discriminación. Todos estos conceptos, y otros más, son los temas diarios que son importantes para los trabajadores. Pero el sector marítimo tiene una

² Véase www.ilo.org/jobspact/lang-es/index.htm.

ventaja: el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 (MLC 2006), que es un convenio integral que reúne cerca de 70 instrumentos referidos a casi todas las condiciones decentes de trabajo y de vida de los marinos. En este sentido se consolidan los 86 años de experiencia de la OIT en establecer las normas de trabajo para los marinos. El MLC 2006 cubre la edad mínima, la repatriación, la protección de seguridad social, la responsabilidad del empleador por la atención a la salud y el costo de enfermedades, la salud y la seguridad ocupacional y, de manera muy importante: el acomodo a bordo, instalaciones recreativas, el servicio de alimentos, salarios, descansos y la jornada máxima de trabajo, todo ello complementado con una rígida inspección y certificación de los buques para los viajes internacionales. Es una forma de mejorar las condiciones laborales en la industria por medio de un solo instrumento. Además, muchos aspectos de los convenios marítimos de la OIT se “modernizaron” en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 (MLC 2006) con miras a atraer a más mujeres a esta fuerza de trabajo y de permitir a la convención mantenerse al mismo nivel con el desarrollo tecnológico y otros avances. El Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 (MLC 2006), en términos concretos, establece los derechos básicos del trabajo decente para los marinos, a la vez que concede amplia flexibilidad a los países que lo ratifiquen en cuanto a la forma en que ellos harán efectivos esos niveles de trabajo decente de acuerdo con sus leyes nacionales.

Por primera vez establece que el país de la bandera del barco certifique las condiciones de trabajo para los marinos en sus buques que cubran viajes internacionales. Este certificado, según lo requiera el convenio, y las condiciones a bordo son materia del control de inspección portuaria. Aún más, el Convenio requiere que los países que lo ratifiquen adopten un “trato no preferencial” cuando se trate de buques que estén entrando a sus puertos con banderas de países que no hayan ratificado el Convenio. En otras palabras, una vez que el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 (MLC 2006) entre en vigor, éste afectará las condiciones de trabajo en todos los buques de todos los países. Esto contribuirá a asegurar la igualdad de oportunidades para los propietarios de los buques y el trabajo decente para todos los marinos. El Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 (MLC 2006) es, por lo tanto, un excelente ejemplo de una manera para alcanzar las condiciones de trabajo decente para los trabajadores del mar en el contexto de una industria globali-

zada. En septiembre de 2006, la Oficina Internacional del Trabajo adoptó un plan de acción quinquenal para lograr una rápida y amplia ratificación, así como la efectiva ejecución del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 (MLC 2006). Éste es un experimento, pues, como su título lo sugiere, se advierte que hay un claro vínculo entre la ratificación y la ejecución efectiva y que se busca establecer las condiciones para asegurar ambas acciones. Este plan se necesitaba porque los requisitos para que entre en vigor el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 (MLC 2006) son ambiciosos: para ratificar el plan, por lo menos son necesarios treinta miembros que representen a cuando menos el treinta y tres por ciento del tonelaje mundial bruto de los buques.

Esta fórmula refleja la importancia que los cerca de mil participantes en la Conferencia Internacional del Trabajo, en febrero 2006, le dieron a la necesidad de ampliar y hacer efectiva su ejecución.

Esto significa que para que el Convenio pueda entrar en vigor, éste debe ser ratificado por un número importante de países marítimos, que son los que tienen la mayor parte de las responsabilidades de acuerdo con el Convenio. Esta fórmula también refleja la importancia de asegurar el cumplimiento continuo en los buques a través del control portuario. Para el 2 de julio de 2009, el Convenio había sido ratificado por 5 países: Bahamas, Liberia, República de las Islas Marshall, Noruega y Panamá. Estos importantes países, en su conjunto, representan más del cuarenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mundial. Se espera que el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 (MLC 2006) entre en vigor en 2011, e igual se espera que cuando esto ocurra, proteja a los marinos que trabajan en más del sesenta por ciento de la flota mercante mundial. Este será un paso clave para hacer de la industria marina una industria más atractiva. En cuanto al fortalecimiento de la capacidad nacional para la aplicación, se ha avanzado con dos resoluciones clave de la 94a. Conferencia Internacional del Trabajo (la que adoptó el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 [MLC 2006]) sobre el desarrollo de directrices internacionales para la inspección de los estados-pabellón y de los funcionarios encargados del control portuario. En septiembre de 2008, en las reuniones internacionales tripartitas de expertos se revisaron y se adoptaron estos lineamientos que fueron enviados al Consejo de Administración de la OIT en noviembre de 2008, mismos que ya han sido publicados.³ En las reuniones de

³ *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el Trabajo Ma-*

los expertos participaron más de 300 personas. El objetivo de esta guía internacional va más allá de sólo ayudar a fortalecer las infraestructuras nacionales, sino que también ayudará a coordinar la aplicación adecuada y uniforme del Convenio. Paralelo a ello, la Oficina Internacional del Trabajo (OIT), el Centro Internacional de Capacitación de la OIT en Turín, así como gobiernos interesados, desarrollaron un programa de “capacitación para capacitadores” que fue lanzado en febrero de 2009; los siguientes cursos se programaron para septiembre y diciembre de ese mismo año.⁴

Finalmente, 2009 es una fecha histórica para la OIT. Conmemora su 90 aniversario. En 2010 también es el 90 aniversario de la adopción de la Recomendación Nacional del Código de la Gente del Mar, de la OIT, de 1920. Este instrumento llamó a los Estados miembros de la OIT a incluir el Código de la Gente de Mar en sus leyes y reglamentos nacionales para que todos los marinos del mundo, ya sea en sus propios buques o en buques extranjeros, entiendan mejor sus derechos y sus obligaciones. De tal manera que 2009 y 2010 son fechas importantes en las cuales se ha trabajado para lograr que el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 (MLC 2006) entre en vigor. Ahora que las ratificaciones han comenzado, se ha tenido un gran avance y el movimiento nacional para promover la entrada en vigor del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 (MLC 2006) va en aumento y, en efecto, va ganando impulso. Mi deseo es que los miembros y los lectores se unan a esta consolidación para hacer del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 (MLC 2006) una realidad en la industria naviera y que tome el lugar que le corresponde como cuarto pilar en el régimen reglamentario internacional marítimo. 

ritimo 2006, y Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, ambas publicadas en 2009. Véase: www.ilo.org/publns.

⁴ Véase para los cursos MLC 2006: <http://mlc-training.itcilo.org>.