

La Obligación de Repatriación del Naviero en el Derecho Español y el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006

Proyecto final de Máster



Facultad de Náutica de Barcelona
Universidad Politécnica de Cataluña

Proyecto realizado por
Víctor Pitarque Sarquella

Dirigido por
Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea

Máster en Náutica y Transporte Marítimo

Barcelona, mayo de 2017

Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica

I Agradecimientos

Quisiera agradecer en primer lugar y de forma especial al Doctor Jaime Rodrigo de Larrucea, que me ha brindado mucho apoyo tanto en la elaboración de este proyecto como en aspectos de mi vida laboral. Ha sido mi profesor, tutor y abogado, además de un referente para mí.

Me gustaría por otro lado dar las gracias al Capitán Sergio García Rodríguez, al que considero un gran profesional y una magnífica persona, que me ha tenido confianza en momentos importantes y me ha guiado en momentos de necesidad.

También quiero agradecer a todos los marinos que me han enseñado tanto durante mi período de alumno, y que han hecho que quiera mejorar en mi profesión y llegar a ser un buen marino.

Por último pero no menos importante, quiero dar las gracias a mi familia, que siempre me brindan su apoyo incondicional, y en especial a mi madre, que se ha preocupado por intentar que este proyecto resulte lo mejor posible.

II Resumen

Este proyecto pretende analizar el sistema de garantías financieras que obligan al naviero en el derecho internacional y en el derecho español a la repatriación y protección de la *gente de mar*.

Para ello se estudian los Convenios que contemplan la repatriación, haciendo especial hincapié en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, el cual es el Convenio referente internacionalmente en la actualidad.

Este año 2017 entran en vigor las enmiendas de 2014 al Convenio mencionado. Estas enmiendas pretenden asegurar el cumplimiento de las garantías financieras. Se analizarán dichas enmiendas para saber cómo pretenden mejorar la situación de la *gente de mar*, y qué tipos de garantías financieras existen. Además de las garantías financieras, veremos el embargo preventivo de buques, el cual es una alternativa que se puede usar en caso de que las garantías financieras no se cumplan.

También se estudiará la repatriación entendida desde el punto de vista del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, así como el abandono de buques, uno de los casos en los que puede ser necesaria la repatriación.

Finalmente, se analizará la repatriación y el abandono de buques en el Derecho Español.

Palabras clave

Repatriación; Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006; Abandono; Derecho Marítimo; Garantías Financieras; Embargo Preventivo de Buques; Derecho Español.

II Abstract

The purpose of this Project is to analyze the financial securities which enforces the shipowner to comply with the rights of repatriation and protection of the seafarers, under the international law and under the Spanish law.

Conventions regarding repatriation will be studied, paying special attention to the Maritime Labour Convention 2006, which is the international reference regarding this matter nowadays.

In the beginning of 2017 the amendments of 2014 to the Maritime Labour Convention 2006 enter to force. These amendments aim to ensure the compliance of the financial securities. Said amendments shall be analyzed to figure out how do these pretend to improve the situation of the seafarers, and to know what types of financial securities exist. Furthermore, we will see the arrest of ships, which is an alternative tool that can be used in case the financial securities do not solve the problem.

I will also be studied repatriation under the point of view of the Maritime Labour Convention 2006, and the abandonment of seafarers and ships, a situation in which repatriation could be needed.

Finally, it shall be analyzed repatriation and abandonment in the Spanish legislation.

Keywords

Repatriation; Maritime Labour Convention 2006; Abandonment; Maritime Law; Financial Securities; Ship Arrest; Spanish Law.

Índice

I Agradecimientos.....	5
II Resumen.....	7
II Abstract.....	8
III Tabla de abreviaturas.....	13
IV Tabla de figuras.....	14
V Definiciones.....	15
Organización Marítima Internacional, OMI.....	15
OIT.....	16
ITF.....	17
Miembro.....	18
La figura del armador.....	18
La figura del naviero.....	18
Nota aclaratoria.....	18
VI Introducción.....	19
1 La Repatriación.....	21
1.1 Definición.....	21
1.2 Posibles casos en los que se debe repatriar a la gente de mar.....	21
1.3 El Abandono de Marineros en Puertos Extranjeros.....	23
1.4 Normativa aplicable.....	28
1.5 Convenio sobre la Repatriación de Marineros 1926.....	29
1.5.1 Ámbito de aplicación.....	29
1.5.2 Circunstancias en las que existía el derecho a repatriación.....	30
1.5.3 Condiciones de repatriación.....	30
1.5.4 El papel de los países en la repatriación.....	31
1.5.5 Análisis del convenio.....	31
1.6 Convenio sobre la Repatriación de la Gente de Mar 1987.....	32
1.6.1 Ámbito de aplicación.....	32
1.6.2 Circunstancias en las que existía el derecho a repatriación.....	33

1.6.3 Lugar de repatriación	34
1.6.4 Condiciones de repatriación	34
1.6.5 Análisis del convenio	35
1.7 El Grupo Mixto	36
2 El Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006	39
2.1 La Organización Internacional del Trabajo.....	39
2.1.1 Introducción	39
2.1.2 Objetivos.....	41
2.1.3 Cronología y convenios más importantes	42
2.1.4 Funcionamiento y órganos de gobierno.....	45
2.1.5 Estados miembros y el Director General	46
2.1.6 Sistema de control de las normas de la OIT	47
2.2 El Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006	48
2.2.1 Introducción	48
2.2.2 Objetivos.....	49
2.2.3 Estructura	50
2.2.4 La flexibilidad del CTM: parte A y parte B y medidas equivalentes...	52
2.2.5 Ámbito de aplicación.....	54
2.2.6 Contenido de su regulación	55
2.2.7 Reglas contenidas en el CTM.....	58
2.2.8 Régimen de control, supervisión y cumplimiento del CTM 2006, el “Port State Control”	60
2.2.9 El “Certificado de trabajo marítimo” y la “Declaración de conformidad laboral marítima”	62
2.2.10 Inspección y control de la aplicación.....	64
3 Regla 2.5 del CMT: Repatriación	67
3.1 Introducción	67
3.2 Circunstancias en las que existe el derecho a repatriación	68
3.2.1 Menores de edad.....	70
3.3 Obligaciones de repatriación de los armadores	70
3.4 Obligaciones de repatriación de los Estados Miembros del CTM	71

3.5 Medidas en caso de que el armador no efectúe la repatriación.....	73
3.6 Lugares al que efectuar la repatriación	74
3.7 Elementos a sufragar por el armador.....	74
3.8 Condiciones de repatriación.....	75
4 Enmiendas 2014 que entran en vigor el 18 de enero de 2017	77
4.1 La norma A2.5.2: Garantía financiera	77
4.1.1 Obligaciones de los Estados Miembros	79
4.1.2 Requisitos de las garantías financieras	79
4.1.3 El Certificado de garantía financiera	80
4.2 Enmiendas al Código para aplicar la regla 4.2: La Responsabilidad del Armador para la protección de la salud del marino.	82
4.2.1 Obligaciones de los estados	83
4.2.2 Requisitos de la garantía financiera.....	83
4.2.3 El certificado de garantía financiera.....	84
5 Garantías financieras	85
5.1 La introducción de las garantías financieras en el CTM.....	85
5.1.1 Ámbito de aplicación de las Garantías Financieras	87
5.1.2 Implementación de las garantías financieras y el certificado de garantías financieras.....	88
5.2 P&I Clubs (Protection and insurance)	90
5.2.1 Introducción	90
5.2.2 Clubes de P&I o clubes de protección e indemnización	91
5.2.3 Los P & I y las Garantías Financieras.....	93
5.2.4 Problemas potenciales para los P&I Clubs y para los armadores	94
5.3 Avalués	96
6 Otros mecanismos de protección del crédito social	97
6.1 Embargo preventivo de Buques.....	97
6.1.1 Casos en los que se puede embargar un buque	98
6.1.2 Ventajas del embargo de buques	100
6.1.3 Consideraciones financieras para embargar un buque.....	100
6.2 El Embargo preventivo de Buques en España.....	102

7 El Derecho Español.....	105
7.1 El Convenio sobre el Trabajo Marítimo en el Derecho Español.....	105
7.1.1 Ministerio de Empleo y Seguridad Social.....	106
7.1.2 Seguridad Social y repatriación	106
7.1.3 Ministerio de Fomento y las Inspecciones del CTM es España	107
7.1.4 Ámbito de aplicación: definición de gente de mar y de buque	108
7.2 El abandono de buques en España	114
7.2.1 Organismos que intervienen en el proceso de abandono en España	116
8 Conclusiones.....	119
VII Bibliografía	123
Libros	123
Convenciones	123
Material en línea.....	124
Medios de Comunicación.....	129
VIII Anexos	131
Anexo 1. Estados miembros de la OIT.....	133
Anexo 2. Estados Miembros del CTM 2006.....	137
Anexo 3. Artículo XV del CTM 2006.....	139
Anexo 4. Artículo XIV del CTM 2006.....	143
Anexo 5. El “Certificado de Trabajo Marítimo”	145
Anexo 6. “La Declaración de Conformidad Laboral Marítima”. Parte I	149
Anexo 7. “La Declaración de Conformidad Laboral Marítima”. Parte II	155
Anexo 8. Anexo B4-I de las enmiendas de 2014 al CTM 2006.....	161

III Tabla de abreviaturas

BOE	Boletín Oficial del Estado.
CEE	Comunidad Económica Europea
COFR	Certificate Of Financial Security
CTM, CTM 2006	Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006.
DGMM	Dirección General de la Marina Mercante.
ILO	International Labour Organization
ISM	Instituto Social de la Marina
ITF	International Transport Workers' Federation
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.
OIT	Organización Internacional del Trabajo.
OMI	Organización Marítima Internacional.
ONG	Organización No Gubernamental
ONU	Organización Naciones Unidas
PSC	Port State Control.
P&I Club	Protection and Insurance Club
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea.
STCW Code	International Convention for Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

IV Tabla de figuras

Figura 1. Tabla de abandono de buques por países.	Página 25
Figura 2. Gobierno tripartito de la OIT	Página 40
Figura 3. Organigrama OIT	Página 45

V Definiciones

Organización Marítima Internacional, OMI¹

La Organización Marítima Internacional (en inglés IMO) es un organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina.

Los objetivos de la OMI consisten en facilitar la cooperación entre gobiernos en cuestiones técnicas relacionadas con el transporte marítimo y especialmente en lo que respecta a la seguridad de la vida humana en la mar, velar por la aplicación de las normas de máximo rigor posible en cuanto a la seguridad en la mar y eficiencia de la navegación, lo que supone la facilitación de un amplio intercambio de información entre las distintas naciones acerca de cuestiones técnicas marítimas, y la formalización de acuerdos internacionales.

Se dedica a proporcionar a los gobiernos mecanismos de cooperación para:

- Formular reglamentos y prácticas relativas a cuestiones técnicas del transporte marítimo internacional.
- Facilitar la adopción de las normas más altas posibles de seguridad marítima y eficiencia en la navegación.
- Proteger al medio ambiente marino a través de la prevención y el control de la contaminación causada por los buques.

Se ocupa además de asuntos de carácter jurídico, entre ellos la responsabilidad civil y la indemnización y la facilitación del tráfico marítimo internacional.

La Asamblea de la OMI dirige las labores de la Organización y está integrada por todos los Estados Miembros. La Codificación del Derecho del Mar es parte importante de la labor de la Organización.

¹ Página Web Oficial: <http://www.imo.org/es/about/paginas/default.aspx>

En la actualidad tiene 169 estados miembros. El órgano rector de la OMI es la Asamblea, que se reúne cada dos años y elige al Consejo —el órgano ejecutivo de la OMI— que consta de 32 miembros. El Consejo, es el encargado del gobierno de la organización entre las reuniones; distintos comités realizan trabajo técnico.

OIT

La Organización Internacional del Trabajo² (OIT, en inglés International Labour Organisation ILO) es un organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de los asuntos relativos al trabajo y las relaciones laborales. Fue fundada el 11 de abril de 1919, en virtud del Tratado de Versalles.

La OIT tiene un gobierno tripartito, integrado por los representantes de los gobiernos, de los sindicatos y de los empleadores. Su órgano supremo es la Conferencia Internacional del Trabajo, que se reúne anualmente en junio. Su órgano ejecutivo es el Consejo de Administración, que se reúne cuatrimestralmente en Ginebra. Toma decisiones sobre políticas de la OIT y establece el programa y presupuesto que posteriormente son presentados a la Conferencia para su aprobación. También elige al Director General.

La sede central se encuentra en Ginebra (Suiza). Está integrada por 187 estados nacionales. No tiene potestad para sancionar a los gobiernos.

² Página Web Oficial: <http://www.ilo.org/global/lang--es/index.htm>

ITF

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte³ (ITF, no se traduce del inglés “International transport workers federation”) es una federación internacional de sindicatos de trabajadores y trabajadoras del transporte. Todo sindicato independiente con miembros en la industria del transporte puede afiliarse a la ITF. Son miembros de la ITF unos 700 sindicatos, que representan a 4.5 millones de trabajadores y trabajadoras del transporte en unos 150 países.

La sede de la ITF está en Londres y tiene oficinas en Amán, Bruselas, Nairobi, Nueva Delhi, Uagadugú, Río de Janeiro y Tokio.

Los Estatutos de la ITF recogen los siguientes objetivos:

- Promover el respeto a los derechos humanos y sindicales en todo el mundo
- Trabajar a favor de la paz, sobre la base de la justicia social y el progreso económico
- Ayudar a sus sindicatos afiliados a defender los intereses de sus miembros
- Ofrecer servicios de investigación e información a sus afiliados
- Ofrecer asistencia general a los trabajadores y trabajadoras del transporte en dificultades

³ Página Web Oficial: <http://www.itfglobal.org/es/global/>

Miembro

En este proyecto se hablará de “Miembros”. Los Miembros son los estados que ratifiquen y adopten un convenio. Así pues, si hablamos del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, un Miembro será un país que haya firmado dicho convenio. (Miembros del CTM 2006 en anexo 2)

La figura del armador

De igual forma, hablaremos de la figura del armador. Según la Ley de Navegación Marítima LNM 2014- arts.145-149, se entiende armador como el propietario del buque, ya sea una persona física, una persona jurídica o cualquier otra organización. Es el poseedor legítimo del buque, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad.

La figura del naviero

Según la Ley de Navegación Marítima LNM 2014- arts.145-149, se entiende al naviero como a la persona u organización que explota el buque en un momento determinado. Es decir, se puede ser naviero al explotar un buque fletado por tiempo y no ser el armador (propietario) del mismo. Los navieros utilizan buques mercantes propios o ajenos, y los dedican a la explotación de los mismos, aunque no constituyan su actividad principal.

Nota aclaratoria

En este proyecto se entiende al armador y al naviero como la misma persona, es decir, las responsabilidades y obligaciones de repatriación siempre se deben aplicar al responsable de la tripulación.

Si el armador del buque le fleta el buque junto con la tripulación a un naviero, el armador seguirá siendo el responsable.

En cambio, si un naviero pide un flete de un buque a un armador y el mismo naviero contrata a su propia tripulación, el naviero pasará a ser el responsable de la misma.

VI Introducción

He escogido este tema para mi proyecto final de Máster por motivos personales y porque creo que, con las enmiendas introducidas en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, que es la normativa vigente en temas de trabajo marítimo, el transporte marítimo va a tener que adaptarse ya que el Convenio es una de las herramientas más importantes en el mundo marítimo a día de hoy.

Durante el transcurso del Máster hemos tratado temas que nos han llevado a valorar, no sólo los aspectos más técnicos de nuestra profesión, sino otros temas que durante nuestra vida laboral pueden llegar a tener gran importancia.

Durante el último embarque que he realizado, me encontré en una difícil situación de incumplimiento de las normas contempladas en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006.

Esto me ha llevado a querer profundizar en el tema y tener un conocimiento más extenso del mismo.

He desarrollado este tema desde un punto de vista imparcial, analizando la legislación aplicable, comparándola y viendo que problemas soluciona y cuáles no.

Creo que este trabajo consigue una visión general de la normativa vigente, los cambios y mejoras que se introducen en la normativa y de cómo pretenden mejorar las condiciones laborales de la *gente de mar*.

Como aportación, he analizado las enmiendas que acaban de entrar en vigor en 2017 y que deberían suponer una mejora importante para las condiciones laborales del marino, ya que intentan asegurar la aplicación de una serie de garantías financieras. Estas deberían ayudar al marino en caso de necesidad: repatriación, salarios no percibidos y lesiones y fallecimiento.

1 La Repatriación

1.1 Definición

Según la Real Academia Española, “la repatriación es la acción de devolver algo o alguien a su patria, la cual entendemos como la tierra natal o adoptiva ordenada como nación, a la que se siente ligado el ser humano por vínculos jurídicos, históricos y afectivos”.⁴

Desde un punto de vista más técnico, en la enciclopedia jurídica encontramos la siguiente definición: “retorno al país de origen del marino o aviador desembarcado en el extranjero”.⁵

Así pues, en este proyecto vamos a entender la repatriación como el acto de devolver al marino desembarcado en el extranjero por cualquier razón a su patria.

1.2 Posibles casos en los que se debe repatriar a la *gente de mar*⁶

En este primer punto introductorio, se expondrán los casos generales en los que la repatriación entra en escena.

En el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 que veremos más adelante en este proyecto observaremos que se establecen las siguientes circunstancias en las que existe el derecho a repatriación:

- expiración del contrato del marino,
- cesación del contrato por causas justificadas por cualquiera de las dos partes,
- incapacidad del marino para seguir cumpliendo sus funciones,
- enfermedad o lesión,
- naufragio,

⁴ <http://dle.rae.es/?id=W0p5JMc>; <http://dle.rae.es/?id=W0pBS1A>; <http://dle.rae.es/?id=SB0N7OP>

⁵ <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/repatriaci%C3%B3n/repatriaci%C3%B3n.htm>

⁶ El concepto *gente de mar* ha ido variando a lo largo de los años, teniendo un significado distinto en cada convenio. En cada Convenio se define este concepto. En el Convenio sobre el Trabajo Marítimo se actualiza su definición, siendo ésta la que rige en la actualidad.

- si el armador no puede seguir cumpliendo sus obligaciones legales o contractuales como empleador de la *gente de mar* a causa de insolvencia, venta del buque, cambio de matrícula del buque o por cualquier otro motivo análogo,
- cuando el buque en que presta servicio se dirija hacia una zona de guerra y el marino no quiera ir,
- si se firma un convenio colectivo o similar en los que se cambie las condiciones contractuales.

A pesar del punto f, en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 no se hace constar de manera explícita el caso de abandono de buques y marinos. Esto hará que la Organización Internacional del Trabajo apruebe una serie de enmiendas que entran en vigor en enero de 2017. Estas enmiendas intentan establecer nuevas normas en el caso de abandono. En estos casos el armador no cumple con sus obligaciones ya que no tiene medios para hacerlo. En las mismas enmiendas se establecen una serie de garantías financieras para evitar que, en caso de quiebra del armador o de falta de voluntad de este, el marino quede atrapado en un país extranjero.

Aunque todos los casos anteriores son motivo de repatriación del marino, en todos ellos menos en de abandono de buque (derivado del punto f superior) se acostumbra a repatriar al marino sin mayor problema. Sin embargo, si el armador se queda sin liquidez o abandona deliberadamente el buque el marino puede sufrir un abandono ya que nadie se hace cargo de su repatriación.

En este proyecto vamos a ver la evolución de las normas internacionales sobre la repatriación y cómo a poco a poco van incluyendo más casos con el fin de proteger a la *gente de mar* ante casos de abandono.

A continuación se explica con más detalle el abandono de marinos en puertos extranjeros.

1.3 El Abandono de Marineros en Puertos Extranjeros

El abandono de buques y de tripulaciones en puertos extranjeros es un fenómeno que sigue ocurriendo en nuestros días. No hay necesidad de ir muy lejos para observar una gran variedad de casos.

Se entiende por abandono⁷ la ruptura unilateral por parte del armador de la relación que le une a un marino o el hecho de que deje de proporcionarle o hacer que se le proporcione el necesario mantenimiento y sustento. El abandono se da cuando el propietario del buque deja de cumplir las obligaciones fundamentales con respecto a la *gente de mar* relativas a la pronta repatriación y pago de la remuneración adeudada; cobertura de las necesidades básicas, entre otras, una alimentación adecuada, el alojamiento y la atención médica. Constituye situación de abandono el que se haya dejado al capitán del buque sin medios financieros para la explotación del buque.

El abandono se produce cuando el armador hace dejación de sus obligaciones y hace abandono del barco y de su tripulación. La tripulación se queda en la mayoría de los casos sin provisiones, sin combustible, con deudas salariales y sin que ni siquiera se puedan costear el viaje de vuelta a casa. En estos casos la tripulación permanece a bordo de buque. La única garantía de poder cobrar sus salarios es mantenerse en un buque que en casi todos los casos se encuentra en muy mal estado.

Los marinos por si solos tienen muy pocas oportunidades de hacer valer sus reclamaciones y obtener indemnizaciones. Las compañías propietarias de estos buques son por lo general compañías de un solo barco y el armador es una dirección o un apartado de correos en un paraíso fiscal.

⁷ La Definición de Abandono la encontramos en el anexo 1 de la circular de la 5ª sesión del grupo Mixto OMI OIT (IMO/ILO/WGLCCS 5/3).
<http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/gb/docs/gb289/pdf/stm-8-2.pdf>

Esto junto a que el estado de abanderamiento es normalmente en banderas de conveniencia⁸, hace dejación de sus responsabilidades (asistencia a la tripulación abandonada, repatriación, etc.) deja a la tripulación en un estado de total abandono.

Actualmente, en el mundo hay 187 casos documentados de buques abandonados, aunque se estima que extraoficialmente hay muchos más. Más de 2000 marinos han sido abandonados desde el 2004 según la base de datos de la OIT.

Esta base de datos se confecciona mediante las notificaciones que son remitidas principalmente por la International Federación Internacional de los trabajadores del Transporte (ITF) y por los países en los cuales se han abandonado buques. Los casos de reales abandono son más numerosos, ya que hay países que no denuncian estos casos.

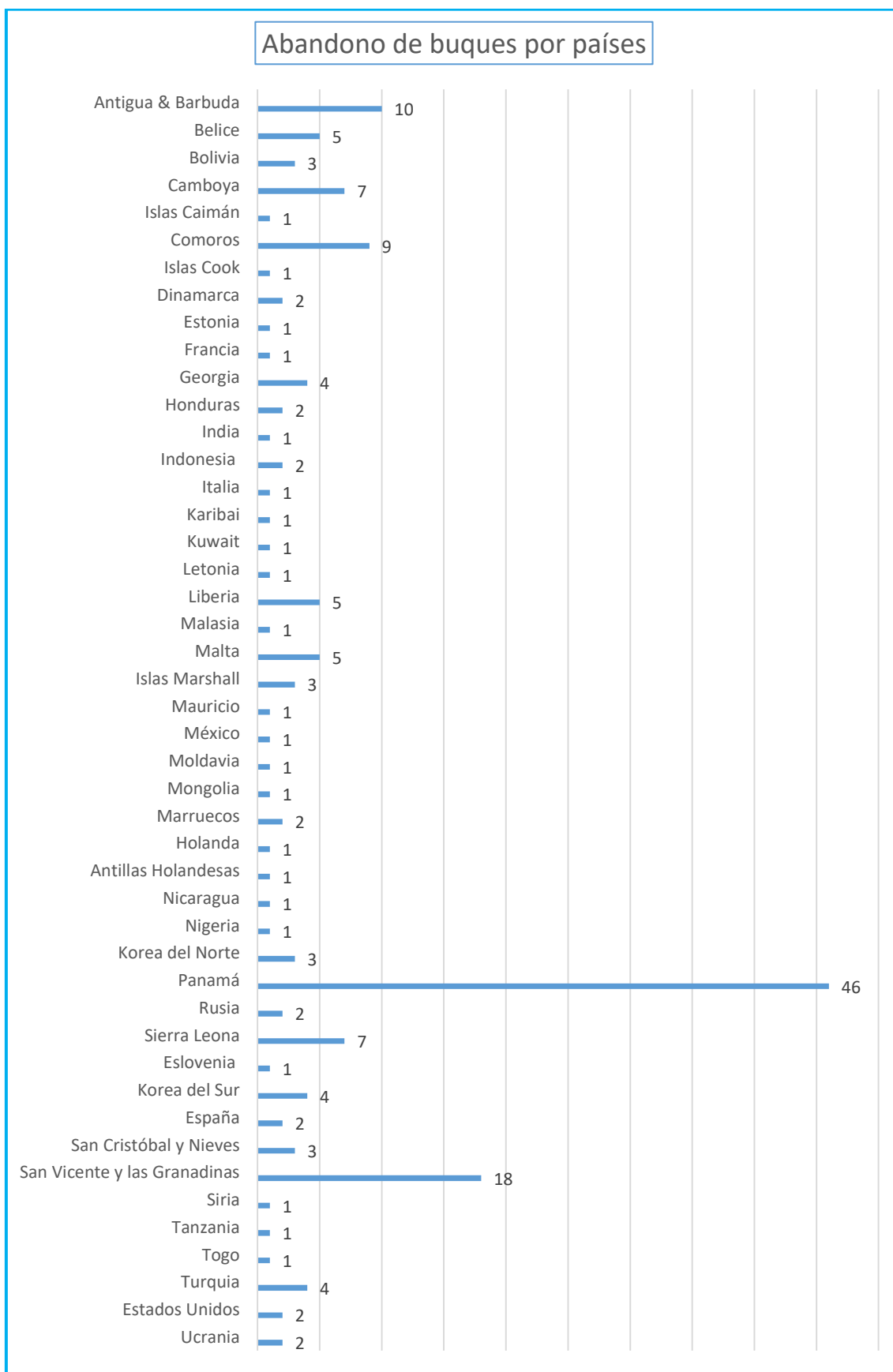
Algunos buques quedan varados durante meses con los marinos atrapados sin suministros hasta que son repatriados, normalmente los oficiales tienen menos problemas para volver a casa por sus medios, pero los marineros son los que se llevan la peor parte y los más vulnerables en caso de abandono.

Con la ayuda de la base de datos de la OIT⁹, podemos representar una gráfica¹⁰ con los abandonos de buques por países.

⁸ Según la ITF, las banderas de conveniencia son (por orden alfabético): Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bermuda (GB), Bolivia, Birmania, Camboya, Islas Caimán (GB), Comoros, Chipre, Guinea Ecuatorial, Segundo registro de Francia (FIS), Registro Marítimo Internacional de Alemania (GIS), Georgia, Gibraltar (GB), Honduras, Jamaica, Líbano, Liberia, Malta, Islas Marshall (EUA), Mauricio, Mongolia, Antillas, Holandesas, Corea del Norte, Panamá, San Tomás y Príncipe, San Vicente, Sri Lanka, Tonga y Vanuatu.

⁹ Enlace de la base de datos: http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.list?p_lang=es.

¹⁰ Tabla de elaboración propia que muestra los casos documentados de abandono por países, datos obtenidos de la base de datos de la OIT.



Tal y como podemos observar en la gráfica anterior, los siguientes pabellones tienen un número de abandonos más elevado: Panamá con 46 buques, San Vicente y las Granadinas con 18, Antigua & Barbuda con 10, Comores con 9, Camboya con 7, Sierra Leona con 7, Belice, Liberia y Malta con 5.

Estas banderas son todas banderas de conveniencia, por lo que sacamos la conclusión de que el abandono está, en efecto, directamente relacionado con el estado de pabellón del buque.

El armador puede abandonar un buque en un puerto extranjero por varias razones:

- quiebra-concurso del armador,
- abandono deliberado para su propio beneficio,
- porque el buque ha sido detenido por las autoridades portuarias durante una inspección,
- porque el buque ha sido detenido por acreedores debido a la insolvencia del armador.

El abandono de buques causa situaciones muy difíciles, ya que al abandonar una tripulación, la misma normalmente deja de percibir su salario. Además, el buque ya no recibe liquidez para comprar víveres, repuestos, fuel etc., lo que ocasiona un encierro en un buque que quizás no está preparado para albergar tripulantes.

Se puede decir que existe una cuenta atrás hasta que el buque deja de ser habitable, ya que sin dinero las condiciones van empeorando gradualmente.

Sin combustible no se puede activar la calefacción el aire acondicionado, no se puede maniobrar para evitar el mal tiempo, encender los sistemas principales del buque como la luz, no se puede cocinar ni lavar la ropa etc.

Si el buque ha sido abandonado en un puerto de un país tercermundista en los que no hay servicios de ayuda, la situación puede volverse insostenible en pocos días. Además, a los buques abandonados no se les permite la entrada a puerto por temor a no cobrar las tasas pertinentes.

Existen organizaciones de caridad que ayudan a los marinos en estos casos, pero no tienen presencia en todos los países, por lo que el lugar donde se produzca el abandono es muy importante.

Podemos encontrar un ejemplo muy claro de abandono de buques en verano de 2016, cuando el gigante naviero HANJIN quiebra dejando a más de 140 buques varados alrededor del mundo, tres de ellos en aguas españolas. Es el caso de quiebra y abandono más grande hasta la fecha. Ha dejado a unos 2500 trabajadores a la espera de una solución. En febrero de este año, la empresa ha sido declarada en bancarrota oficialmente, y el juez ha ordenado devolver los barcos fletados a los correspondientes armadores. La situación de la tripulación aún no está solucionada.

En este caso, organizaciones de caridad están ayudando junto con el gobierno Coreano a mantener a los marinos abandonados de HANJIN con unas condiciones aceptables.

El marino tampoco puede comprar comida, agua potable o medicamentos, ya que ha dejado de percibir su salario. El acceso a tierra por parte del marino no siempre es posible, ya que es fácil que se deniegue el desembarco por parte del puerto.

La solución es muy difícil en cualquier caso. Los armadores suelen hacer una de las siguientes acciones dependiendo de la situación:

- desaparecer sin dejar rastro,
- presionar a los marinos para que mantengan el buque seguro,
- efectuar falsas promesas a los marinos para que no abandonen sus puestos.

Este fenómeno ha preocupado al Grupo Mixto, que veremos más adelante, y lo ha llevado a efectuar recomendaciones a la Organización Internacional del Trabajo para mejorar el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo. Estas mejoras vendrán en forma de enmiendas al Convenio, y han entrado en vigor en 2017.

1.4 Normativa aplicable

La normativa internacional aplicable al abandono de buques y tripulaciones es la siguiente:

- Convenios de la OIT, números 9, 113, 163 y 165, y la Recomendación 138.
- Tratado de la Unión Europea.
- Directiva de la CEE 9229; los reglamentos comunitarios 1408/71 y 574/72; el Acuerdo sobre Espacio Económico Europeo, de 2 de mayo de 1992 adaptado por el Protocolo de 17 de marzo de 1993.
- Convención de Ginebra, de 28 de julio de 1951, y el Protocolo de Nueva York, de 31 de enero de 1977.
- Convenio sobre Repatriación de la *Gente de Mar*, de 1987.
- Y el más importante de todos ellos ya que refunde toda la normativa el Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 (CTM 2006).

A continuación se hará una breve explicación de los dos últimos convenios citados y además del Convenio sobre la Repatriación de Marineros de 1926, con el objetivo de poder observar la evolución de la reglamentación de la repatriación.

1.5 Convenio sobre la Repatriación de Marineros 1926

Para poder visualizar la normativa actual sobre la repatriación, hemos de retroceder hasta 1926, cuando entró en vigor el convenio sobre la repatriación de marinos (en Inglés “Repatriation of Seamen Convention, 1926”). Este convenio fue creado en la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo en 1926 y fue ratificado por 47 estados.

Este convenio será la referencia en materia de repatriación hasta 1987, cuando entra en vigor el Convenio sobre Repatriación de la *Gente de Mar*, de 1987.

1.5.1 Ámbito de aplicación

El Convenio se aplica a todos los buques que se dediquen a la navegación marítima y que estén matriculados en el país de uno de los Miembros que haya ratificado el presente Convenio,

El Convenio por lo tanto aplica a los armadores, capitanes y *gente de mar* de estos buques.

El Convenio no se aplica:

- a los buques de guerra,
- a los buques del Estado que no estén dedicados al comercio,
- a los buques dedicados al cabotaje nacional,
- a los yates de recreo,
- a los barcos de pesca,
- a las embarcaciones cuyo desplazamiento sea inferior a 100 toneladas o a 300 metros cúbicos, ni a los buques destinados al “home trade”¹¹ cuyo desplazamiento sea inferior al límite fijado para el régimen especial de estos buques por la legislación nacional vigente en 1926.

¹¹ la expresión buque destinado al “home trade” se aplica a los buques que realizan el comercio entre los puertos de un país determinado y los puertos de un país vecino, dentro de los límites geográficos fijados por la legislación nacional.

1.5.2 Circunstancias en las que existía el derecho a repatriación

- Cuando se desembarcaba a la *gente de mar*¹² mientras el contrato tenía validez.
- Cuando se desembarcaba a la *gente de mar* cuando el contrato terminaba.

Sin embargo más adelante en el mismo convenio encontramos que la repatriación no correrá a cargo del marino sólo en caso de cumplir una de las siguientes condiciones de terminación de contrato:

- accidente ocurrido al servicio del buque,
- naufragio,
- enfermedad que no pueda imputarse a falta o acto voluntario,
- despido por cualquier causa de la que no sea responsable.

1.5.3 Condiciones de repatriación

La *gente de mar* en una de las dos situaciones anteriores tenía derecho a ser transportada a su propio país, ya fuera al puerto donde fue contratada o al puerto de zarpa del buque.

Las condiciones venían regidas por la legislación nacional de cada país. Así pues, los países debían prever las disposiciones necesarias a estos efectos y determinar a quién incumbía la carga de la repatriación y que condiciones de repatriación se debían aplicar.

Se consideraba que la *gente de mar* había sido debidamente repatriada cuando se le obtenía un empleo conveniente a bordo de un buque que se dirigía a uno de los puntos de destino determinados en el párrafo precedente.

¹² la expresión *gente de mar* en este convenio comprende todas las personas (excepto los capitanes prácticos, alumnos de los buques escuela y aprendices obligados por un contrato especial de aprendizaje) empleadas o contratadas a bordo, que figuren en la lista de la tripulación, y excluye a los tripulantes de la flota de guerra y demás personal al servicio permanente del Estado;

Los gastos de repatriación debían comprender todos los relacionados con el transporte, alojamiento y manutención de la *gente de mar* durante el viaje. También estaban comprendidos los gastos de mantenimiento de la *gente de mar* hasta el momento fijado para su salida.

Cuando el interesado era repatriado como miembro de una tripulación, tenía derecho a la remuneración por los servicios prestados durante el viaje.

1.5.4 El papel de los países en la repatriación

La autoridad pública del país donde estaba matriculado el buque tenía obligación de velar por la repatriación de la *gente de mar*, sin distinción de nacionalidad, en los casos en que este Convenio le fuera aplicable, y, si era necesario, adelantaría los gastos de repatriación.

Cada país firmante tenía como obligación el hacer valer estas normas en todas sus colonias.

1.5.5 Análisis del convenio

En este convenio, las condiciones en las cuales el marino tenía derecho a ser repatriado eran muy limitadas.

Al ser un convenio con fecha de principios del Siglo XX, se permitía considerar que un marino había sido debidamente repatriado cuando se le obtenía un empleo a bordo de un buque que se dirigía a la patria del marino.

Al final de este resumen encontramos un punto muy interesante el cual estipula que la autoridad pública del país donde esté matriculado el buque tenía que

- velar por la repatriación de la *gente de mar* enrolados en un buque con su bandera,
- si era necesario, el país debía adelantar los gastos de repatriación.

Este último punto también cambiará en los próximos convenios debido a los cambios sufridos en el transporte marítimo.

1.6 Convenio sobre la Repatriación de la *Gente de Mar* 1987

La Organización Internacional del trabajo observó que la evolución de la industria del transporte marítimo y el aumento general del empleo de marinos extranjeros en dicha industria hacía necesaria la revisión del Convenio sobre la repatriación de la *gente de mar* de 1926, y adoptar nuevas disposiciones. Además, se quiso introducir las recomendaciones sobre la repatriación de capitanes y aprendices, 1926¹³

Por otro lado, desde el 1926 hasta entonces se registraron considerables progresos en la legislación y en la práctica nacional a fin de asegurar la repatriación de la *gente de mar* en diversos casos no cubiertos por el Convenio de 1926;

Así pues, en 1987 se adoptó el Convenio sobre la repatriación de la *gente de mar* (revisado), 1987.

1.6.1 Ámbito de aplicación

Este convenio, al igual que el de 1926, se aplicará a todos los buques dedicados a la navegación marítima, matriculados en un Estado Miembro en el cual el Convenio se halle en vigor.

Sin embargo se introducen nuevos conceptos, ya que se detalla que el buque puede ser de propiedad pública o privada y además debe estar destinado normalmente a la navegación marítima comercial,

También aplicará por consecuencia a los armadores y a los marinos¹⁴ de tales buques.

Además, se introduce a los buques de pesca dentro del ámbito de aplicación del convenio, siempre que sea pesca marítima comercial y previo consenso con el Estado y los armadores pesqueros.

¹³En esta Conferencia, la OIT recomendó que los gobiernos adoptaran las medidas necesarias para garantizar la repatriación de capitanes y la repatriación de los aprendices sujetos a un contrato especial, que no estuvieran amparados por las disposiciones del Convenio relativo a la repatriación de la *gente de mar*, 1926.

¹⁴En el Convenio de 1987, los términos *gente de mar* o marinos designaban a todas las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima al cual se aplicaba el Convenio.

En caso de existir dudas acerca de si, a efectos del Convenio, un buque debe o no considerarse destinado a la navegación marítima comercial o a la pesca marítima comercial, la cuestión se resolverá por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores, de *gente de mar* y de pescadores.

1.6.2 Circunstancias en las que existía el derecho a repatriación

En el Convenio de 1987 ya se introducen muchos de los casos que podemos observar en el Convenio sobre el trabajo marítimo, que es el Convenio vigente en la actualidad.

Casos en los que el marino tenía derecho a ser repatriado:

- cuando un contrato de duración determinada o para un viaje específico expiraba en el extranjero,
- cuando expiraba el período de preaviso dado de conformidad con las disposiciones del contrato de enrolamiento o del contrato de trabajo del marino,
- en caso de enfermedad o de accidente,
- en caso de naufragio,
- cuando el armador no podía seguir cumpliendo sus obligaciones legales o contractuales como empleador del marino a causa de quiebra, venta del buque, cambio de matrícula del buque o por cualquier otro motivo análogo,
- cuando un buque se dirigía hacia una zona de guerra, tal como la definen la legislación nacional o los convenios colectivos, a la cual el marino no consienta ir,
- en caso de terminación o interrupción del empleo del marino como consecuencia de un convenio colectivo, o cualquier otro motivo similar.

1.6.3 Lugar de repatriación

Se debía repatriar al marino a uno de los siguientes lugares:

- lugar de contratación,
- el lugar estipulado por convenio colectivo,
- el país de residencia del marino,
- cualquier otro lugar convenido entre las partes en el momento de la contratación.

El marino tendía el derecho a elegir el lugar de entre las opciones anteriores.

1.6.4 Condiciones de repatriación

En este Convenio desaparece la opción de embarcar al marino en otro buque como único medio de repatriación posible. Se introduce que el armador deberá sufragar la repatriación y que esta deberá ser por la vía más rápida posible, la cual normalmente sería la vía aérea.

El Convenio de 1987 contenía un punto que desaparece en el CTM, a pesar de ser este más avanzado. Este punto estipulaba que, aunque un marino fuera culpable de una infracción grave de las obligaciones que entrañaba su empleo, ninguna disposición del Convenio podía menoscabar el derecho de recuperar el total o una parte del costo de su repatriación, de conformidad con la legislación nacional o con los convenios colectivos.

Los costos que debían sufragar el armador incluían:

- el pasaje hasta el punto de destino,
- el alojamiento y la alimentación desde el momento en que el marino abandona el buque hasta su llegada al punto de destino,
- la remuneración y las prestaciones del marino desde el momento en que abandona el buque hasta su llegada al punto de destino (si ello estaba previsto en la legislación nacional o en los convenios colectivos),

- el transporte de 30 kg de equipaje personal del marino hasta el punto de destino,
- el tratamiento médico, si era necesario, hasta poder viajar.

El armador no podía exigir al marino ningún anticipo con miras a sufragar el costo de su repatriación, ni tampoco deducir dicho costo de la remuneración.

Los estados miembros no podían tener leyes que impidieran al armador recuperar el costo de la repatriación del naviero o del empleador de los marinos, si no eran ellos mismos. En el CTM, como veremos más adelante, este punto cambia ya que se contempla que los armadores o navieros recuperen los costes de una tercera parte, sin especificar si son empresas aseguradoras, empleadoras, etc.

Si un armador no tomaba las disposiciones necesarias para la repatriación de un marino que tenía derecho a ella o no sufragaba el costo de la misma, el pabellón del buque debía organizar la repatriación del marino y asumir el costo de la misma. Más adelante el estado podía recuperar del armador los costes de la misma.

En caso de no hacerlo, el Estado donde se encuentre el marino o el Estado del cual sea nacional el mismo, podían organizar la repatriación y recuperar el costo de la misma del Estado de pabellón del buque.

1.6.5 Análisis del convenio

Como veremos plasmado más adelante, el Convenio sobre la Repatriación de la *Gente de Mar* de 1987 establece las directrices básicas sobre las que la OIT trabajará para crear el CTM, ampliando los derechos de los marinos y adaptando las normas a los cambios del transporte marítimo.

1.7 El Grupo Mixto

En abril de 1998, el Comité Jurídico de la OMI¹⁵ acordó garantizar, a través de la aplicación de los instrumentos internacionales apropiados, los derechos de la *gente de mar* respecto de las indemnizaciones por muerte, lesiones corporales y abandono.

El Comité reconoció el papel complementario desempeñado por la OMI y la OIT respecto de esas cuestiones, e indicó que apoyaba la creación de un Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT a fin de coordinar las consultas entre ambas organizaciones.

Tras la respuesta positiva del Consejo de la OMI y del Consejo de Administración de la OIT, se creó casi de manera paralela al proceso de adopción del Convenio refundido sobre Trabajo Marítimo el Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre la responsabilidad y la indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la *gente de mar* en el marco de las disposiciones pertinentes del acuerdo de cooperación entre ambas organizaciones.

Como consecuencia, se creó el Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT (en adelante Grupo Mixto), que tiene como objetivo examinar y evaluar los problemas del mundo marítimo a nivel laboral (lesiones, muerte, abandonos, etc) así como aconsejar para la resolución de los mismos mediante la creación de nuevas normativas.

Además, el Consejo de Administración de la OIT también designó a cuatro representantes de los armadores y cuatro representantes de la *gente de mar* para integrar el Comité.

¹⁵ La OMI es una organización técnica cuyo trabajo, en su mayor parte, lo realizan varios comités y subcomités. Entre ellos se puede mencionar: el Comité de Seguridad Marítima, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité Jurídico, el Comité de Cooperación Técnica y el Comité de Facilitación. Los comités y subcomités especializados de la OMI están integrados por representantes de los Estados Miembros.

El comité Jurídico fue constituido inicialmente para ocuparse de los problemas jurídicos resultantes del accidente sufrido por el *Torrey Canyon* en 1967, pero posteriormente adquirió carácter permanente; se encarga de examinar todas las cuestiones de orden jurídico que son competencia de la Organización.

En abril de 1999 se acordó que el Grupo mixto especial de expertos quedaría abierto a la participación de todos los Estados Miembros en calidad de observadores. El Grupo Mixto debe dirigir sus recomendaciones tanto al Comité Jurídico de la OMI como al Consejo de Administración de la OIT

El grupo mixto se percató de que, pese a los convenios aprobados hasta la fecha, seguía habiendo casos de abandono y de dejación de pago de salarios.

El caso de abandono de buques por la quiebra del armador era el más preocupante y difícil para los marinos.

Además, en esas circunstancias probablemente no se contaría con la ayuda oportuna de los Estados de abanderamiento o de los Estados rectores de los puertos, debido a demoras burocráticas o a que los convenios de la OIT correspondientes no habían sido ratificados o no habían entrado en vigor en todos los países.

Así pues, el grupo mixto elaboró una serie de directrices para la elaboración de unas garantías financieras que tenían como objetivo poder obtener los costes de repatriación de marinos abandonados en caso de la bancarrota del armador.

Sin embargo, estas directrices no se vieron reflejadas en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006.

Consciente del carácter incompleto de su regulación, la misma Conferencia Internacional en la que se adoptó el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 adoptó una resolución relativa al Grupo Mixto especial de Expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la *gente de mar*.

En esta resolución se declara el carácter incompleto del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 sobre la materia contenida en las directrices de las garantías financieras.

Esto es debido a que en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 se introduce el concepto de garantía financiera pero no determina nada más de la misma.

Esto cambiará más adelante con las enmiendas al convenio, que entraron en vigor el mes de enero de 2017.

2 El Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006

En la actualidad, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo es el máximo exponente en materia laboral de la *gente de mar*. Como veremos en este punto, recoge varias normas del Convenio de 1987 e introduce nuevas normativas adaptadas a la situación actual.

Es el Convenio más importante en la actualidad concerniente al trabajo en la Mar. En palabras del Director General de la OIT, Guy Ryder *“Este convenio es un hito en la historia marítima. Es el resultado de un diálogo tripartito y de cooperación internacional, que permite unas condiciones de trabajo y de vida decentes para la gente de mar, además de un marco de competencia justa para los armadores en la más globalizada de las industrias”*.

Para entender el Convenio sobre el Trabajo Marítimo es necesario estudiar brevemente la entidad creadora del mismo. Esta es la Organización Internacional del Trabajo.

2.1 La Organización Internacional del Trabajo

2.1.1 Introducción

La Organización Internacional del Trabajo que responde a las siglas OIT (en Inglés International Labour Organisation, ILO) es un organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de los asuntos relativos al trabajo y las relaciones laborales. Fue fundada el 11 de abril de 1919, en virtud del Tratado de Versalles. En la actualidad (2017) está integrada por 187 estados nacionales.

La sede central se encuentra en Ginebra (Suiza), y en 1969 recibió el Premio Nobel de la Paz

Se funda en el principio que “la paz universal y permanente sólo puede basarse en la justicia social.”

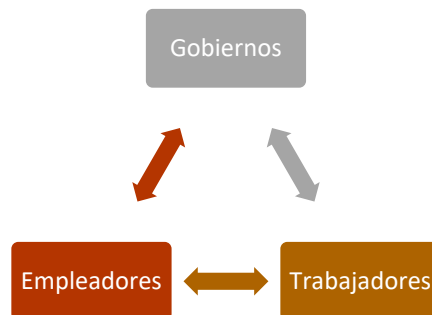
Su órgano supremo es la Conferencia Internacional del Trabajo, que se reúne anualmente en junio. Su órgano ejecutivo es el Consejo de Administración, que se reúne cuatrimestralmente en Ginebra. El Consejo toma decisiones sobre las políticas de la OIT y establece el programa y presupuesto que posteriormente son presentados a la Conferencia para su aprobación. También elige al Director General. En 2012 fue elegido para el cargo el británico Guy Ryder..

No tiene potestad para sancionar a los gobiernos, sin embargo, la importancia de sus Convenios, Convenciones y Códigos a nivel mundial hacen a los mismos de obligado cumplimiento a todos los países desarrollados.

La organización pretende realizar una mejora generalizada de las condiciones de trabajo, analizando el mundo laboral para proteger los derechos de los trabajadores mediante la elaboración de Normas internacionales y el seguimiento de su cumplimiento

Todo ello se consigue dándole una vital importancia a la cooperación entre los gobiernos y las organizaciones de trabajadores y empleadores por el progreso social y económico, es por eso que es la única agencia 'tripartita' de la ONU: la OIT reúne a gobiernos, empleadores y trabajadores de 187 Estados miembros a fin de establecer las normas del trabajo, formular políticas y elaborar programas promoviendo el trabajo decente de todos, mujeres y hombres.

La OIT tiene un gobierno tripartito, integrado por los representantes de los gobiernos, de los sindicatos y de los empleadores:



Gobierno tripartito de la OIT. Figura de elaboración propia.

2.1.2 Objetivos

En la actualidad la OIT favorece la creación de trabajo decente y las condiciones laborales y económicas que permitan a trabajadores y a empleadores su participación en la paz duradera, la prosperidad y el progreso.

Su estructura tripartita ofrece una plataforma desde la cual promueve el trabajo decente.

La misión de la OIT está agrupada en torno a cuatro objetivos estratégicos:

- promover y cumplir las normas, los principios y los derechos fundamentales en el trabajo,
- crear mayores oportunidades para que mujeres y hombres puedan tener empleos e ingresos dignos,
- mejorar la cobertura y la eficacia de una seguridad social para todos,
- fortalecer el multilateralismo y el diálogo social.

La OIT lleva a cabo las siguientes acciones con tal de cumplir sus objetivos:

- formula políticas y programas internacionales para fomentar los derechos humanos fundamentales, mejorar las condiciones de trabajo y aumentar las oportunidades de empleo,
- con asociación activa con sus mandatarios, lleva a cabo un programa de cooperación técnica internacional que ayuda a los países a llevar a la práctica dichas políticas,
- también establece normas internacionales del trabajo respaldadas por sistema de control de su aplicación que orienta a las autoridades nacionales a ponerlas en ejecución,
- y como complemento a contribuir en el progreso realiza actividades de formación educación, investigación y publicación.

2.1.3 Cronología y convenios más importantes

La OIT fue creada el 11 de abril de 1919 por el Tratado de Versalles respondiendo a la necesidad de llevar a cabo reformas sociales reconociendo que éstas solo serían efectivas si se efectuaban con carácter internacional ya que ningún país ni ningún sector económico por el mismo hubiesen sido capaces de introducir dichas políticas de mejora ni hubiesen podido velar por un cumplimiento generalizado. En la primera conferencia adoptaron seis Convenios Internacionales del Trabajo:

- Horas de trabajo,
- Desempleo,
- Protección maternidad,
- Trabajo nocturno de las mujeres,
- Edad mínima,
- Trabajo nocturno de los menores en la industria.

A partir de ese momento, la OIT elabora los siguientes convenios fundamentales y prioritarios:

- Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930.

Dispone la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio en todas sus formas. Se admiten algunas excepciones, tales como el servicio militar, el trabajo penitenciario adecuadamente controlado y el trabajo obligatorio en situaciones de emergencia, tales como guerras, incendios o terremotos.

- Protocolo de 2014 relativo al Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930.
- Convenio sobre la inspección del trabajo, 1947.

Este Convenio prioritario estipula que los Estados que lo hayan ratificado deberán mantener un sistema de inspección del trabajo en la industria y el comercio; los Estados podrán exceptuar a las empresas mineras y de transporte. Establece una serie de principios respecto de la determinación de los campos de la legislación que abarca la inspección del trabajo, las funciones y la organización del sistema de inspección, los criterios de contratación, el estatus y las condiciones de servicio de los inspectores del trabajo, y sus competencias y obligaciones.

- Protocolo de 1995 relativo al Convenio sobre la inspección del trabajo, 1947.
- Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948.

Establece el derecho de todos los trabajadores y empleadores a constituir las organizaciones que estimen convenientes y a afiliarse a ellas, sin autorización previa, y dispone una serie de garantías para el libre funcionamiento de tales organizaciones, sin la injerencia de las autoridades públicas.

- Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949.

Prevé garantías contra los actos de discriminación antisindical y la protección de las organizaciones de trabajadores y de empleadores contra actos de injerencia de unas respecto de otras, así como medidas destinadas a alentar la negociación colectiva.

- Convenio sobre igualdad de remuneración, 1951.

Establece el principio de la igualdad de remuneración y de prestaciones entre las mujeres y los hombres por un trabajo de igual valor.

Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso, 1957.

Prohíbe el uso de toda forma de trabajo forzoso u obligatorio como medio de coerción o de educación políticas, como castigo por haber expresado determinadas opiniones políticas o posturas ideológicas, como método de movilización de la mano de obra, como medida de disciplina en el trabajo, como castigo por haber participado en una huelga o como medida de discriminación.

- Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958.

Prevé la adopción de una política nacional destinada a eliminar toda discriminación en materia de empleo, formación y condiciones de trabajo que esté basada en motivos de raza, color, sexo, religión, opinión política, ascendencia nacional u origen social, y a promover la igualdad de oportunidades y de trato.

- Convenio sobre la política del empleo, 1964.

- Convenio sobre la inspección del trabajo (agricultura), 1969.

Este Convenio prioritario establece que los Estados que lo ratifiquen deberán establecer y mantener un sistema de inspección del trabajo en la agricultura. También pueden extender la cobertura de la inspección del trabajo a los arrendatarios que no empleen mano de obra externa, aparceros y categorías similares de trabajadores agrícolas; personas que participen en una empresa económica colectiva, como los miembros de cooperativas; o a los miembros de la familia del productor de la empresa agrícola, según los defina la legislación o la reglamentación nacional.

- Convenio sobre la edad mínima, 1973.

Tiene por finalidad la abolición del trabajo infantil y estipula que la edad mínima de admisión al empleo no debe ser inferior a la edad en que cesa la enseñanza obligatoria.

- Convenio sobre la consulta tripartita (normas internacionales del trabajo), 1976.

Permite la creación de una reglamentación para normalizar a nivel internacional el funcionamiento y las funciones de los miembros de la OIT (gobiernos, empleadores y trabajadores).

- Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999.

Exige la adopción de medidas inmediatas y eficaces para garantizar la prohibición y la eliminación de las peores formas de trabajo infantil, especialmente todas las formas de esclavitud y prácticas similares, el reclutamiento forzoso de niños para su utilización en los conflictos armados o su explotación en la prostitución, la pornografía y cualquier actividad ilícita, así como el trabajo que pueda perjudicar la salud, la seguridad y la moralidad de los niños.

Además, la OIT elabora una larga lista de Convenios Técnicos, entre los cuales se encuentra la Convención sobre el Trabajo Marítimo 2006.

2.1.4 Funcionamiento y órganos de gobierno

La Conferencia Internacional del Trabajo establece las normas internacionales del trabajo y define las políticas generales de la Organización. La Conferencia, que con frecuencia es denominada el parlamento internacional del trabajo, se reúne una vez al año. Es también un foro para la discusión de cuestiones sociales y laborales fundamentales.

El Consejo de Administración es el órgano ejecutivo de la OIT y se reúne tres veces al año en Ginebra. Toma decisiones sobre la política de la OIT y establece el programa y el presupuesto, que después es sometido a la Conferencia para su adopción.

La Oficina internacional del trabajo es la secretaría permanente de la Organización Internacional del Trabajo. Es responsable por el conjunto de actividades de la OIT, que lleva a cabo bajo la supervisión del Consejo de Administración y la dirección del Director General.

El Consejo de Administración y la Oficina son asistidos en su labor por comisiones tripartitas que se ocupan de los principales sectores económicos. Además, reciben apoyo de los comités de expertos en materia de formación profesional, desarrollo de la capacidad administrativa, seguridad y salud en el trabajo, relaciones laborales, educación de los trabajadores y problemas específicos que afectan a las mujeres y a los jóvenes trabajadores.

La OIT organiza periódicamente reuniones regionales de los Estados miembros con el fin de analizar los asuntos que revisten especial interés para las respectivas regiones.



Organigrama de la OIT. Figura de elaboración propia.

2.1.5 Estados miembros y el Director General

En la actualidad, la OIT comprende 187 países (anexo 1) Estados Miembros. Además de los Estados que eran miembros de la Organización Internacional del Trabajo el 1 de noviembre 1945, cualquier miembro originario de las Naciones Unidas y cualquier Estado admitido como miembro de las Naciones Unidas por decisión de la Asamblea General puede ser Miembro de la OIT comunicando al Director General la aceptación formal de las obligaciones que emanan de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.

El director general es el representante y la persona de más rango del consejo de administración. El consejo de administración es el órgano ejecutivo, está formado por 28 miembros gubernamentales, 14 miembros empleadores y 14 miembros trabajadores y sus funciones son:

- ejecutar la política de la OIT,
- elaborar el proyecto del programa y presupuesto,
- ser una organización importante en la supervisión en las Normas Internacionales del Trabajo.

Guy Ryder es el director desde el 1 de Octubre de 2012. Su deber es centrarse en los problemas que hay hoy en día (alto paro, protección social, lucha contra la pobreza e igualdad).

2.1.6 Sistema de control de las normas de la OIT

Las normas internacionales del trabajo están respaldadas por un sistema de control que es único en el ámbito internacional y ayuda a garantizar que los países apliquen los convenios que ratifican. La OIT examina regularmente la aplicación de las normas en los Estados Miembros y señala áreas en las que se podría mejorar su aplicación. Si existe algún problema en la implementación de las normas, la OIT presta colaboración a los países a través del diálogo social y la asistencia técnica.

La OIT ha desarrollado diversos medios de control de la aplicación de los Convenios y Recomendaciones por ley y en la práctica, tras su aprobación por la Conferencia Internacional del Trabajo y su ratificación por los Estados.

Existen dos tipos de mecanismos de control:

- Sistema de control periódico: prevé el examen de las memorias que presentan periódicamente los Estados Miembros sobre las medidas que han adoptado para poner en ejecución los convenios a los cuales se han adherido.
- Procedimientos especiales: incluyen un procedimiento de reclamaciones y un procedimiento de quejas de aplicación general, así como un procedimiento especial en materia de libertad sindical.

2.2 El Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006

El Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 tiene establecida su entrada en vigor el 20 de agosto de 2013.

Es un instrumento internacional que pretende extender el derecho de la *gente de mar* a unas condiciones de trabajo decentes y contribuir a crear unas condiciones de competencia justas para los armadores.

Es una norma de extraordinaria importancia en el ámbito marítimo comercial debido a su vocación de aplicación universal y su particular estructura y contenido.

2.2.1 Introducción

El 20 de agosto de 2013 marca la entrada en vigor del Convenio de la Organización Internacional del Trabajo sobre Trabajo Marítimo (en adelante CTM), generalmente conocido por sus siglas en inglés como MLC («Maritime Labour Convention»).

El CTM fue aprobado en Ginebra en la 94.ª Conferencia Internacional de Trabajo el 23 de febrero de 2006, sin votos en contra y con cuatro únicas abstenciones. Ha dispuesto de una prolongada *vacatio legis*¹⁶, ya que su entrada en vigor tiene lugar doce meses después de la fecha en la que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Estados miembros de la OIT que, en conjunto, posean como mínimo el 33% del arqueado bruto de la flota mercante mundial.

En la actualidad, el CTM ha sido ratificado por 82 países (anexo 2). El CTM fue ratificado por España el 4 de febrero de 2010, con lo que se convertía en el primer Estado miembro de la Unión Europea en hacerlo.

EL CTM es un instrumento muy ambicioso que tiene una doble finalidad: de un lado la mejora del transporte marítimo, que deberá tender a convertirse en un tráfico más seguro, más ecológico y más transparente; de otro, la dignificación del trabajo en el mar, garantizando el respeto a los derechos laborales de los marineros. El resultado de la suma de ambas partes da lugar a adecentar el trabajo en este sector.

¹⁶ *Vacatio legis*. En Derecho civil, *Vacatio legis* se denomina al período que transcurre desde la publicación de una norma hasta su entrada en vigor.

El CTM pretende ser una norma universal y uniformemente aplicable, así como de fácil comprensión y actualización. Fue diseñado para convertirse en un instrumento global, considerado el «cuarto pilar» del régimen regulatorio internacional del transporte marítimo, complementando así los convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional (OMI):

- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS).
- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 (MARPOL).
- Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la *Gente de Mar* de 1978 (STCW).

2.2.2 Objetivos

La Organización internacional de Trabajo elabora el Convenio sobre el Trabajo Marítimo con el fin de crear un instrumento único y coherente que recoja todas las normas actualizadas y recomendaciones internacionales contenidas en:

- Convenios marítimos.
- Recomendaciones internacionales sobre el trabajo marítimo vigentes.
- Principios fundamentales que figuran en otros convenios internacionales del trabajo, y en particular en:
 - el Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930,
 - el Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948,
 - el Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949,
 - el Convenio sobre igualdad de remuneración, 1951,
 - el Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso, 1957,
 - el Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958,
 - el Convenio sobre la edad mínima, 1973,
 - el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999.

2.2.3 Estructura

Como se ha anticipado, el CTM tiene una vocación universal que se proyecta en una doble vertiente. Por una parte, se pretende que sea ratificado por un número amplísimo de países. Por otra parte, las disposiciones del CTM serán aplicables tanto a los buques que enarboles pabellón de los países signatarios como a aquellos otros con bandera de países no firmantes que toquen puerto de un Estado signatario.

La búsqueda del más extenso consenso en su ratificación se produce ofreciendo cierto margen de flexibilidad en la aplicación del CTM, con el objetivo de mejorar gradualmente la protección a la *gente de mar*, teniendo en cuenta las peculiaridades del sector y la diversidad de las circunstancias nacionales. Ello dota al CTM de una estructura novedosa y compleja.

El Convenio consta de tres partes diferenciadas, pero relacionadas entre sí, a saber, los artículos, el Reglamento y el Código.

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

Los artículos y el Reglamento sólo pueden ser modificados por la Conferencia en el marco del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo (véase el artículo XIV del Convenio).

En el Código se detalla la aplicación del Reglamento. Comprende dos partes:

- Parte A: normas obligatorias.
- Parte B: pautas no obligatorias.

El Código puede enmendarse a través del procedimiento simplificado establecido en el artículo XV del Convenio (anexo 3). En vista de que el Código contiene los detalles de la aplicación, las enmiendas que se le hagan deberán estar en conformidad con el alcance general de los artículos y del Reglamento.

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

- Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques.
- Título 2: Condiciones de empleo.
- Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda.
- Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social.
- Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación.

Cada Título contiene grupos de disposiciones relativas a un principio o derecho particular, o a una medida de control de la aplicación, en el caso del Título 5.

El Convenio tiene tres objetivos principales:

- establecer (en sus artículos y Reglamento) un conjunto sólido de principios y derechos,
- permitir (a través del Código) que los Miembros tengan un grado considerable de flexibilidad en la manera de aplicar esos principios y derechos,
- 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).

2.2.4 La flexibilidad del CTM: parte A y parte B y medidas equivalentes

Hay dos medios principales para hacer posible una aplicación flexible del instrumento:

- El primero consiste en que los Miembros, cuando sea necesario (véase el artículo VI, párrafo 3)¹⁷, pueden dar efecto a las disposiciones detalladas de la parte A del Código aplicando medidas de equivalencia sustancial (conforme a la definición contenida en el artículo VI, párrafo 4)¹⁸. Esto significa que los Miembros podrán llegar al mismo Fin pero usando sus propios medios, siempre que el resultado sea equivalente al descrito en las “normas”.
- El segundo medio consiste en formular de manera más general muchas de las disposiciones obligatorias de la parte A, lo cual dejaría un margen discrecional más amplio para decidir las acciones precisas que se han de adoptar en el plano nacional. Estas disposiciones adicionales forman la parte B y se llaman “pautas”.

En esos casos, se dan orientaciones sobre la aplicación en la parte B del Código, no obligatoria. De esta manera, los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio pueden determinar qué tipo de acciones podría esperarse de ellos en virtud de la obligación general correspondiente contenida en la parte A, y qué acciones no sería necesario emprender.

¹⁷ Todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar los principios y derechos en la forma prevista en la parte A del Código podrá aplicar esta parte A mediante disposiciones de su legislación u otras medidas que sean sustancialmente equivalentes a las disposiciones de dicha parte A, a menos que en el presente Convenio se disponga expresamente otra cosa.

¹⁸ Sólo a efectos del párrafo 3 del presente artículo, se considerará que toda ley, reglamento, convenio colectivo u otra medida de aplicación es sustancialmente equivalente, en el contexto de este Convenio, si el Miembro verifica que:

- a) favorece la realización plena del objeto y propósito general de la disposición o las disposiciones pertinentes de la parte A del Código, y
- b) da efecto a la disposición o las disposiciones pertinentes de la parte A del Código.

Por ejemplo, la norma A4.1 exige que todos los buques faciliten un rápido acceso a los medicamentos necesarios para la atención médica a bordo (párrafo 1, b)) y que lleven «un botiquín» (párrafo 4, a)). El cumplimiento de buena fe de esta última obligación implica claramente que no basta con llevar un botiquín a bordo de cada buque. En la pauta B4.1.1 correspondiente (párrafo 4) se da una indicación más precisa de lo que esto implica para garantizar que el contenido del botiquín sea correctamente almacenado, utilizado y mantenido.

Los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio no están vinculados por las orientaciones y, como se indica en las disposiciones del Título 5 relativas al control por el Estado del puerto, las inspecciones tratarían únicamente sobre los requisitos pertinentes del presente Convenio (artículos, reglas y normas de la parte A).

Sin embargo, se exige a los Miembros que tengan debidamente en cuenta el cumplimiento de sus responsabilidades en virtud de la parte A del Código de la manera prevista en la parte B. Es decir, cada Miembro deberá cumplir la parte A e intentar hacerlo como dicta la parte B.

Si, después de haber tomado debidamente en consideración las pautas pertinentes, un Miembro decide adoptar otras disposiciones diferentes que garanticen el almacenamiento, la utilización y el mantenimiento apropiados del contenido del botiquín, para retomar el ejemplo citado más arriba, según lo prescrito en la norma de la parte A, es aceptable que lo haga.

Por otra parte, si sigue las orientaciones previstas en la parte B, el Miembro interesado, al igual que los órganos de la OIT encargados de verificar la aplicación de los convenios internacionales del trabajo, podrá estar seguro, sin más consideraciones, de que las medidas adoptadas por el Miembro son adecuadas para cumplir las responsabilidades enunciadas en las disposiciones pertinentes de la parte A.

2.2.5 Ámbito de aplicación

Conforme se establece en el apartado 4 del artículo II del CTM, su ámbito de aplicación se extiende a todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales.

Quedan expresamente excluidos de su ámbito de aplicación los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares, las embarcaciones de construcción tradicional, como los dhows¹⁹ y los juncos²⁰, así como los buques de guerra y las unidades navales auxiliares.

Además, no aplicará los buques que naveguen exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias.

También se prevé un cierto margen de flexibilidad para que las autoridades excluyan a buques más pequeños (de arqueo bruto igual o inferior a 200) que no efectúan viajes internacionales

Con la salvedad de estas excepciones y ámbitos específicos, el Convenio se aplica a todos los buques (y a la *gente de mar* que trabaja a bordo de los mismos) dedicados habitualmente a actividades comerciales, ya sean de propiedad pública o privada.

Así pues el CTM aplicará en todos los buques que cumplan con las condiciones anteriores y que estén abanderados en países que hayan ratificado el CTM.

El CTM tiene como objetivo principal garantizar unas condiciones de vida y trabajo mínimas para los marinos.

Es decir, que el CTM aplica a todos los marinos con cualquier cargo y responsabilidad que estén enrolados a bordo de los buques previamente descritos en este punto. El nuevo Convenio especifica claramente que se considerará «*gente de mar*» o «marino» a toda persona que esté contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque que se incluya en el ámbito de aplicación del Convenio.

¹⁹ El dhow es una embarcación a vela de origen árabe caracterizada por su velamen triangular y bajo calado, siendo lo más común que cuenten con un sólo mástil, aunque pueden llevar dos o tres.

²⁰ Los Juncos son embarcaciones propias de los mares y ríos de China, Japón y otras naciones del sudeste asiático.

El Convenio también aplicará a los armadores y navieros que exploten los buques descritos.

Los estados que ratifiquen el Convenio también deberán ceñirse a su normativa.

Ahora bien, aunque un buque esté abanderado en un país que no haya ratificado el convenio, dicho buque puede ser detenido en un puerto si no cumple con la normativa contenida en el CMT.

2.2.6 Contenido de su regulación

El articulado del CTM consta de dieciséis artículos. En ellos se proclama la finalidad de garantizar a la *gente de mar* el derecho a un empleo decente y la paralela obligación de los Estados signatarios de garantizar la aplicación y el control efectivo de sus disposiciones.

De lo anterior deriva, de manera inmediata, la obligación que —bajo el epígrafe de Derechos y Principios Fundamentales²¹— se impone a los Estados miembros del CTM en su artículo III de verificar que las disposiciones de su legislación respetan los derechos fundamentales relativos a (i) la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva, (ii) la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio, (iii) la abolición efectiva del trabajo infantil y (iv) la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.

En el artículo IV del CTM se reconocen los derechos en el empleo y derechos sociales a la *gente de mar*, que incluyen los derechos a (i) un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad, (ii) condiciones de empleo justas, (iii) condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo y (iv) la protección de la salud, la atención médica, medidas de bienestar y otras formas de protección social.

²¹ Los artículos y el Reglamento establecen los derechos y principios fundamentales y las obligaciones básicas de los Miembros ratificantes del presente Convenio. Los artículos y el Reglamento sólo pueden ser modificados por la Conferencia en el marco del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo (véase el artículo XIV del Convenio, anexo 4).

El CTM impone a los Estados parte la obligación de aplicar y controlar la aplicación de la legislación o de las medidas que haya adoptado para cumplir las obligaciones contraídas en virtud del CTM por lo que se refiere a los buques y la *gente de mar* bajo su jurisdicción.

Así, los Estados miembros deberán ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarboles su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del CTM, lo cual incluye la realización de inspecciones periódicas, la presentación de informes, la aplicación de medidas de supervisión y el recurso a los procedimientos judiciales previstos por la legislación aplicable. Del mismo modo, los Estados miembros podrán inspeccionar los buques con pabellón de terceros Estados que se hallen en sus puertos, a fin de verificar que dichos buques cumplen con las exigencias del CTM. De esta manera, el CTM quiere tener efecto hacia buques de Estados no signatarios. Ello permite asegurar que tales buques no reciban un trato más favorable que redunde en una desventaja o desigualdad competitiva para los buques de los Estados signatarios.

Los Artículos del CTM también regulan su propia estructura y dinámica convencional (entrada en vigor, denuncia, depósito, enmiendas, etc.). Se dispone que los Artículos y el Reglamento solo pueden ser modificados por la Conferencia Internacional de Trabajo en el marco del artículo 19 de la Constitución de la OIT. Por su parte, el Código puede enmendarse a través de un procedimiento simplificado que se regula en el artículo XV del CTM.

El Reglamento y el Código están organizados por materias, que se agrupan en torno a los cinco títulos siguientes:

- Título 1. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de los buques, que incluye disposiciones relativas a las siguientes cuestiones: edad mínima, certificado médico, formación y calificaciones, y contratación y colocación.
- Título 2. Condiciones de empleo, que agrupa las reglas sobre las siguientes materias: 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.
- Título 3. Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda, que establece las reglas referidas a alojamiento y servicios de esparcimiento, y alimentación y servicio de fonda.
- Título 4. Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social, que agrupa las disposiciones relativas a la 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.
- Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación, bajo el que se regulan las responsabilidades del Estado del pabellón, responsabilidades del Estado rector de puerto y responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra.

2.2.7 Reglas contenidas en el CTM

Título 1. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques.

- Regla 1.1 – Edad mínima.
- Regla 1.2 – Certificado médico.
- Regla 1.3 – Formación y calificaciones.
- Regla 1.4 – Contratación y colocación.

Título 2. Condiciones de empleo.

- Regla 2.1 – Acuerdos de empleo de la *gente de mar*.
- Regla 2.2 – Salarios.
- Regla 2.3 – Horas de trabajo y de descanso.
- Regla 2.4 – Derecho a vacaciones.
- Regla 2.5 – Repatriación.
- Regla 2.6 – Indemnización de la *gente de mar* en caso de pérdida del buque o de naufragio.
- Regla 2.7 – Niveles de dotación.
- Regla 2.8 – Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la *gente de mar*.

Título 3. Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda.

- Regla 3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento.
- Regla 3.2 – Alimentación y servicio de fonda.

Título 4. Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social.

- Regla 4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra.
- Regla 4.2 – Responsabilidad del armador.
- Regla 4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes.
- Regla 4.4 – Acceso a instalaciones de bienestar en tierra.
- Regla 4.5 – Seguridad social.

Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación.

- Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón.
 - Regla 5.1.1 – Principios generales.
 - Regla 5.1.2 – Autorización de las organizaciones reconocidas.
 - Regla 5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima.
 - Regla 5.1.4 – Inspección y control de la aplicación.
 - Regla 5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo.
 - Regla 5.1.6 – Siniestros marítimos.
- Regla 5.2 – Responsabilidades del Estado rector del puerto.
 - Regla 5.2.1 – Inspecciones en los puertos.
 - Regla 5.2.2 – Procedimientos de tramitación de quejas en tierra.
- Regla 5.3 – Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra.

2.2.8 Régimen de control, supervisión y cumplimiento del CTM 2006, el “Port State Control”

Según el CTM 2006, las obligaciones más relevantes en esta materia se imponen al Estado del pabellón del buque y se materializan en la obligación de establecer un sistema de inspección eficaz de las condiciones de la *gente de mar* a bordo de los buques que enarboles su pabellón que permita comprobar, entre otras cosas, que se cumplen, cuando corresponda, las medidas relativas a las condiciones de trabajo y de vida establecidas en la declaración de conformidad laboral marítima y las disposiciones del CTM.

Al establecer un sistema eficaz de inspección y certificación de las condiciones de trabajo marítimo, todo miembro puede facultar, cuando proceda, a instituciones públicas o a otras organizaciones reconocidas (incluidas las de otro miembro que haya ratificado el CTM, si este está de acuerdo), como podrían ser las sociedades de clasificación a las que reconozca como competentes e independientes para que efectúen esas inspecciones o expidan certificados. En todos los casos, los miembros asumirán plenamente la responsabilidad de la inspección y certificación de las condiciones de trabajo y de vida de la *gente de mar* a bordo de buques que enarboles su pabellón.

En el marco de la acreditación del cumplimiento de las condiciones laborales a bordo, el CTM establece dos instrumentos dirigidos a facilitar esta tarea en el tráfico internacional en condiciones homogéneas:

- El Certificado de Trabajo Marítimo (en adelante, el «Certificado»).
- La Declaración de Conformidad Laboral Marítima (en adelante, la «Declaración»).

El Estado rector del puerto en el que haga escala un buque en el curso normal de su actividad o por razones operativas tiene la facultad de inspeccionar cualquier buque extranjero, independientemente de que el buque enarbole pabellón de un Estado signatario o no del CTM. No obstante, en el caso de que el buque disponga del Certificado y la Declaración, la inspección deberá limitarse a su examen, ya que dichos documentos acreditan, salvo prueba en contrario el cumplimiento de los requisitos del CTM.

A este respecto, los países parte del conocido como Memorándum de Entendimiento o Memorándum de París (el llamado «Paris MOU») están preparándose para velar por el cumplimiento de los dispuesto en el CTM, y se han adoptado ya guías prácticas que los inspectores de seguridad marítima han de seguir a la hora de efectuar sus inspecciones para verificar el cumplimiento del CTM.

Habida cuenta de su importancia vertebral en el sistema de verificación y control del CTM, a continuación se hace referencia de forma más detallada al Certificado y la Declaración de conformidad laboral marítima, así como a las facultades inspectoras del Estado de pabellón.

2.2.9 El “Certificado de trabajo marítimo” y la “Declaración de conformidad laboral marítima”

Están obligados a disponer de un Certificado y una Declaración en vigor los buques cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 500 y que, o bien efectúen viajes internacionales, o bien enarbolen el pabellón de un miembro y operen desde un puerto, o entre puertos, de otro país.

Asimismo, podrán obtener el Certificado y la Declaración los buques de pabellón de un Estado miembro que no reúnan los requisitos anteriores y cuyo armador los solicite al Estado miembro en cuestión.

El Certificado es el documento que acredita que las condiciones de trabajo y de vida de la *gente de mar* a bordo del buque, incluidas las medidas destinadas a asegurar el cumplimiento continuo de las disposiciones adoptadas, han sido inspeccionadas y satisfacen los requisitos previstos en la legislación nacional o en otras disposiciones relativas a la aplicación CTM (certificado modelo en el anexo 5).

Por su parte, la Declaración es el documento en el que se indican las disposiciones nacionales por las que se aplica el CTM en lo que atañe a las condiciones de trabajo y de vida de la *gente de mar* se describen las medidas adoptadas por el armador para garantizar el cumplimiento de dichas disposiciones a bordo del buque o de los buques de que se trate.

El Certificado será expedido por la autoridad competente del Estado miembro o por una organización debidamente autorizada por aquel, tras superar la correspondiente revisión. Su periodo de vigencia no podrá ser superior a cinco años y su validez estará condicionada a la realización de una inspección intermedia al efecto de garantizar que se siguen cumpliendo las disposiciones nacionales por medio de las que se aplica el CTM.

La Declaración deberá adjuntarse al Certificado y constará de dos partes:

Parte I: deberá ser redactada por la autoridad competente, que deberá: (parte I modelo en el anexo 6):

- señalar la lista de cuestiones que tienen que inspeccionarse,
- indicar los requisitos nacionales que incorporan las disposiciones pertinentes del CTM, haciendo referencia a las disposiciones legales nacionales relevantes, y proporcionar, de ser necesario, información concisa sobre el contenido principal de los requisitos nacionales,
- señalar los requisitos específicos para cada tipo de buque previstos en la legislación nacional,
- recoger toda disposición sustancialmente equivalente adoptada en la legislación nacional,
- indicar con claridad toda exención acordada por la autoridad competente de conformidad con el CTM.

Parte II: deberá ser redactada por el armador y en ella deberán expresarse las medidas adoptadas para velar por el cumplimiento permanente de los requisitos nacionales durante los períodos comprendidos entre las inspecciones, así como las medidas propuestas para garantizar una mejora continua. La autoridad competente o la organización reconocida debidamente autorizada a tal efecto deberán certificar la parte II y expedir la Declaración. (Parte 2 modelo en el anexo 7).

Los resultados de todas las inspecciones u otras verificaciones ulteriores y toda deficiencia importante que se detecte durante cualquiera de esas verificaciones deberán asentarse en un registro, así como la fecha en que se determinó que las deficiencias fueron subsanadas. De conformidad con la legislación nacional, este registro deberá incluirse, acompañado de una traducción al inglés en los casos en que no esté redactado en este idioma, dentro de la Declaración o figurar como anexo a ella o ponerse de cualquier otra forma a disposición de la *gente de mar*, de los inspectores del Estado del pabellón, de los funcionarios habilitados del Estado del puerto y de los representantes de los armadores y la *gente de mar*.

Asimismo, el Certificado y la Declaración deberán llevarse a bordo del buque y exponerse en un lugar visible que sea accesible a la *gente de mar*, junto con una traducción al inglés cuando el idioma de la documentación sea otro.

2.2.10 Inspección y control de la aplicación

En la actualidad, el cumplimiento de las normas del mundo marítimo se controla con inspecciones. Las inspecciones que se llevan a cabo por los inspectores de un estado a buques extranjeros que arriban a un puerto de dicho estado, se llaman "Port State Control". En ellas los inspectores del Estado comprueban que el buque que haya arribado a su puerto cumpla con los Convenios Internacionales que haya firmado su Estado.

En el caso del CTM 2006, los inspectores comprobarán que se cumplan las normas del Convenio, y a partir de la entrada en vigor de las enmiendas 2014, también comprobarán que se certifiquen las garantías financieras que veremos más adelante. Los inspectores comprobarán que el buque posea el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima.

Para incluir la comprobación del CTM 2006 en las inspecciones de Port State Control, la IMO ha redactado una guía (Port State Control: Guidelines IMO MLC) para ayudar a inspeccionar de manera correcta, por otro lado, las sociedades de clasificación asesoran a sus clientes para cumplimentar con estas premisas.

El CTM obliga a todos los Estados miembros a mantener un sistema de inspección de las condiciones de la *gente de mar* a bordo de los buques que enarbolan su pabellón que permitirá comprobar, entre otras cosas, que se cumplen, cuando corresponda, las medidas relativas a las condiciones de trabajo y de vida establecidas en la declaración de conformidad laboral marítima y las disposiciones del CTM.

Los Estado miembros podrán conferir las mencionadas facultades inspectoras a organismos o entidades del propio Estado o habilitar a organizaciones reconocidas. En cualquier caso, deberá garantizarse que el número de inspectores es suficiente y con la debida cualificación, así como que su estatuto jurídico y condiciones de servicio permitan preservar su independencia con respecto a los cambios de gobierno y cualquier influencia exterior indebida.

Los inspectores deberán estar facultados para llevar a cabo las siguientes acciones:

- subir a bordo de un buque que enarbole el pabellón del miembro,
- llevar a cabo cualquier examen, prueba o investigación que puedan considerar necesarios para cerciorarse del estricto cumplimiento de las normas,
- exigir que todas las deficiencias del buque sean corregidas, y prohibir que este abandone el puerto hasta que se hayan adoptado las medidas necesarias cuando tengan motivos para considerar que dichas deficiencias constituyen una infracción grave de los requisitos previstos en el CTM (e incluso de los derechos de la *gente de mar*), o representan un gran peligro para la seguridad, la salud o la protección de la *gente de mar*.

En relación con esto último, el CTM dispone que cuando se lleve a cabo una inspección o se adopte cualquier medida, deberá hacerse todo lo posible por evitar cualquier inmovilización o demora injustificada del buque.

3 Regla 2.5 del CMT: Repatriación

3.1 Introducción

El abandono de marinos en puertos extranjeros puede calificarse como uno de los fenómenos más frecuentes y visibles del impacto que tiene el proceso de desreglamentación de los transportes marítimos en las condiciones de vida y de trabajo de los marinos.

Esta desreglamentación tiene como manifestación principal el recurso al uso de los pabellones de conveniencia o a segundos registros.

Esta realidad tiene consecuencias relevantes para los marinos embarcados en buques matriculados en estos registros, ya que el recurso a este tipo de banderas conlleva una menor rigurosidad en las condiciones del transporte marítimo en general.

En este proyecto nos centraremos en la regla 2.5 del CTM, la cual trata sobre la repatriación. A partir del estudio de esta regla podremos determinar las obligaciones de los navieros, qué garantías financieras existen y otros mecanismos de protección de crédito social.

La regla 2.5 del CTM sigue con la estructura propia del Convenio, y consta de unas “normas” y de unas “pautas”. Las “normas” son de carácter obligatorio para todos los Miembros del Convenio. Las “pautas”, por otro lado son recomendaciones, pero que según el Convenio, deben ser tomadas en consideración.

Actualmente, el CTM es el Convenio vigente concerniente a la repatriación, sustituyendo al Convenio sobre la Repatriación de la *Gente de Mar* de 1987.

Según el CTM, la finalidad de la regla de repatriación es asegurar que la *gente de mar* pueda regresar a su hogar, ya que existen las siguientes premisas:

- La *gente de mar* deberá tener derecho a ser repatriada sin costo para ella, en las circunstancias y de acuerdo con las condiciones especificadas en el Código.
- Los Estados Miembros deberán exigir que los buques que enarboles su pabellón aporten garantías financieras para asegurar que la *gente de mar* sea debidamente repatriada con arreglo al Código.

Estas garantías financieras exigidas por el estado y que los navieros deben aportar son las que veremos en el punto 5 de este proyecto, ya que en el CTM no se definen como deben ser las mismas, y no es hasta la introducción de las enmiendas de 2014 que quedan definidas.

3.2 Circunstancias en las que existe el derecho a repatriación

Según la norma (de cumplimiento obligatorio), todo Estado Miembro deberá velar por que la *gente de mar* que trabaje en buques que enarboles su pabellón tenga derecho a ser repatriada en las circunstancias siguientes:

- cuando el acuerdo de empleo de la *gente de mar* expire mientras ésta se encuentre en el extranjero,
- cuando pongan término al acuerdo de empleo de la *gente de mar* el armador, o la *gente de mar*, por causas justificadas,
- cuando la *gente de mar* no pueda seguir desempeñando sus funciones en el marco del acuerdo de empleo que haya suscrito o no pueda esperarse que las cumpla en circunstancias específicas.

Además, el Código establece una serie de pautas para determinar que la *gente de mar* debería tener derecho a ser repatriada también si se cumple alguna de las siguientes condiciones o varias de ellas:

- en caso de enfermedad o de lesión o por cualquier otra razón médica que exija su repatriación, a reserva de la correspondiente autorización médica para viajar,
- en caso de naufragio,
- cuando el armador no pueda seguir cumpliendo sus obligaciones legales o contractuales como empleador de la *gente de mar* a causa de insolvencia, venta del buque, cambio de matrícula del buque o por cualquier otro motivo análogo,
- cuando el buque en que presta servicio se dirija hacia una zona de guerra, definida como tal en la legislación nacional o en los acuerdos de empleo de la *gente de mar*, a la cual la *gente de mar* no acepte ir,
- en caso de terminación o interrupción del empleo de la *gente de mar* como consecuencia de un laudo arbitral o de un convenio colectivo, o de terminación de la relación de trabajo por cualquier otro motivo similar.

Todos estos casos deberán ser tomados en consideración por los Miembros y se deberán cumplir en la medida de lo posible.

Sin embargo, el peor de los casos es cuando el armador abandona el buque y la tripulación en un país extranjero, el cual hemos visto en el punto 1.3 de este proyecto.

3.2.1 Menores de edad

La reglamentación para menores de edad no es de carácter obligatorio, ya que se contempla dentro de las pautas.

El siguiente punto del reglamento aplica a los menores de 18 años que se hayan embarcado por primera vez, por un período superior a 4 meses.

Si el menor no es apto para la vida en la mar, debería tener la posibilidad de ser repatriado, sin gastos para él, en el primer puerto de escala apropiado donde haya servicios consulares, ya sea del Estado del pabellón, o del Estado de nacionalidad o de residencia del joven marino.

Además, se deberá notificar tal repatriación y las razones que la motivaron, a la autoridad que expidió la documentación que permitió al joven marino embarcarse.

3.3 Obligaciones de repatriación de los armadores

Los armadores que formen parte de los estados miembros del CTM deberán:

- Tomar las disposiciones necesarias para la repatriación de la *gente de mar* que tenga derecho a ella (si cumplen con las circunstancias expuestas previamente).
- Sufragar el costo de la misma (más abajo se detalla lo que el armador deberá sufragar).
- Asegurarse de que la repatriación cumple con las condiciones expuestas más abajo.
- Cumplir con la legislación impuesta por el Estado, ya que el CTM establece pautas y obligaciones muy claras y concisas a los estados miembros, así que los armadores que cumplan con las reglas impuestas por los estados estarán cumpliendo las obligaciones de repatriación según el Código.

3.4 Obligaciones de repatriación de los Estados Miembros del CTM

Los Estados miembros del CTM deberán cumplir las siguientes normas:

- Velar por que en su legislación, en otras medidas o en los convenios de negociación colectiva se recojan disposiciones apropiadas que prevean:
 - las circunstancias en que la *gente de mar* tendrá derecho a repatriación de conformidad con el CTM,
 - la duración máxima del período de servicio a bordo al término del cual la *gente de mar* tiene derecho a la repatriación (ese período deberá ser inferior a 12 meses),
 - los derechos precisos que los armadores han de conceder para la repatriación, incluidos los relativos a los destinos de repatriación, el medio de transporte, los gastos que sufragarán y otras disposiciones que tengan que adoptar los armadores.
- Prohibir a los armadores que exijan a la *gente de mar*, al comienzo de su empleo, cualquier anticipo con miras a sufragar el costo de su repatriación o que deduzcan dicho costo de la remuneración u otras prestaciones a que tenga derecho la *gente de mar*, excepto cuando, de conformidad con la legislación nacional, con otras medidas o con los convenios de negociación colectiva aplicables, se haya determinado que el marino interesado es culpable de una infracción grave de las obligaciones que entraña su empleo.
- Cerciorarse de que la legislación nacional no menoscaba el derecho del armador a recuperar el costo de la repatriación en virtud de acuerdos contractuales con terceras partes.
- Facilitar la repatriación de la *gente de mar* que presta servicio en buques que atracan en sus puertos o que atraviesan sus aguas territoriales o vías internas de navegación, así como su reemplazo a bordo.
- No deberán denegar el derecho de repatriación a ningún marino debido a las circunstancias financieras de los armadores o a la incapacidad o la falta de voluntad de éstos para reemplazar a un marino.

- Exigir que los buques que enarboles su pabellón lleven a bordo y pongan a disposición de la *gente de mar* una copia de las disposiciones nacionales aplicables a la repatriación, escritas en un idioma apropiado.

Por otro lado, los Miembros deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones contenidas en la parte B de la regla sobre repatriación. Los Miembros deben considerar:

- Prestar la máxima asistencia práctica posible a todo marino abandonado en un puerto extranjero, en espera de su repatriación, y en caso de demora en la repatriación del marino, la autoridad competente del puerto extranjero debería velar por que se informe de ello inmediatamente al representante consular o local del Estado cuyo pabellón enarbola el buque y del Estado del cual el marino es nacional o residente, según proceda.
- Tener especial consideración en casos de riesgo. Por lo tanto tener particular cuidado con repatriación de la *gente de mar* empleada en un buque que enarbole el pabellón de un país extranjero, y que haya sido desembarcada en un puerto extranjero por razones ajenas a su voluntad.
- Proporcionar la atención médica y la manutención de la *gente de mar* empleada en un buque que enarbole su pabellón, y que haya sido desembarcada en un puerto extranjero a causa de una enfermedad o una lesión sufrida mientras prestaba servicio en el buque, no imputable a una falta intencionada del interesado.

3.5 Medidas en caso de que el armador no efectúe la repatriación

Si un armador no toma las disposiciones necesarias para la repatriación de la *gente de mar* que tenga derecho a ella o no sufraga el costo de la misma:

- la autoridad competente del Miembro cuyo pabellón enarbole el buque organizará la repatriación de la *gente de mar* interesada; en caso de no hacerlo, el Estado de cuyo territorio deba ser repatriada la *gente de mar* o el Estado del cual sea nacional la *gente de mar* podrá organizar la repatriación y recuperar su costo del Miembro cuyo pabellón enarbole el buque,
- el Miembro cuyo pabellón enarbole el buque podrá recuperar del armador los gastos ocasionados por la repatriación de la *gente de mar*,
- los gastos de repatriación no correrán en ningún caso a cargo de la *gente de mar*, salvo que se haya pactado otra cosa anteriormente (siempre al amparo de las leyes nacionales) o que el marino sea culpable de una infracción grave de las obligaciones que entraña su empleo.

Habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables, incluido el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999, todo Estado Miembro que haya pagado los gastos de repatriación de conformidad con el presente Código podrá inmovilizar o pedir la inmovilización de los buques del armador interesado hasta que le sean reembolsados esos gastos de conformidad con el punto anterior.

De este instrumento legal hablaremos en el punto 6 de este proyecto.

3.6 Lugares al que efectuar la repatriación

Se deberá repatriar al marino a una de las siguientes opciones, decidiendo el interesado qué opción escoger (excepto la opción c, en la que debe haber consenso):

- a) al puerto en el que esta persona fue contratada,
- b) a un puerto del Estado de la nacionalidad o del Estado de residencia de la *gente de mar*, según proceda,
- c) a otro puerto convenido entre la *gente de mar* interesada y el capitán o el armador, con la aprobación de la autoridad competente o con arreglo a otras garantías apropiadas.

3.7 Elementos a sufragar por el armador

El CTM establece que la repatriación deberá ser costeada por el armador. Sin embargo esta es la única obligatoriedad que encontramos en el Convenio.

Los costos que debe sufragar el armador por la repatriación se incluyen como recomendaciones.

Los costos deberían incluir al menos lo siguiente:

- el pasaje hasta el punto de destino elegido para la repatriación de conformidad con las condiciones del siguiente apartado,
- el alojamiento y la alimentación desde el momento en que la *gente de mar* abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación,
- la remuneración y las prestaciones de la *gente de mar* desde el momento en que abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación, si ello está previsto en la legislación nacional o en convenios colectivos,
- el transporte de 30 kg de equipaje personal de la *gente de mar* hasta el punto de destino elegido para la repatriación,

- el tratamiento médico, si es necesario, hasta que el estado de salud de la *gente de mar* le permita viajar hasta el punto de destino elegido para la repatriación.

3.8 Condiciones de repatriación

Todo Miembro debería exigir que los armadores asuman la responsabilidad de organizar la repatriación por medios apropiados y rápidos.

Todas estas condiciones no son de carácter obligatorio, sino que se dejan a juicio de cada Miembro incluirlas en mayor o menor medida en su legislación nacional.

El medio de transporte normal debería ser la vía aérea. Cada Miembro debería fijar los puntos de destino a los que podría repatriarse a la *gente de mar*. Entre estos puntos de destino deberían incluirse los países con los que se considere que la *gente de mar* guarda una relación sustancial, y en particular:

- el lugar en el que la *gente de mar* aceptó la contratación,
- el lugar estipulado por convenio colectivo,
- el país de residencia de la *gente de mar*,
- cualquier otro lugar convenido entre las partes en el momento de la contratación.

No debería descontarse de las vacaciones retribuidas devengadas por la *gente de mar* el tiempo transcurrido en espera de la repatriación ni la duración del viaje de repatriación.

Debería exigirse a los armadores que sigan sufragando los costos de repatriación hasta que la *gente de mar* interesada haya sido desembarcada en un punto de destino establecido de conformidad con el presente Código o hasta que se encuentre a la *gente de mar* un empleo conveniente a bordo de un buque que se dirija a alguno de esos puntos de destino.

La *gente de mar* debería tener derecho a elegir, de entre los diferentes puntos de destino establecidos, el lugar al que desea ser repatriada.

El derecho a la repatriación podría expirar si la *gente de mar* interesada no lo reclama en un período de tiempo razonable, que se ha de determinar en la legislación nacional o en convenios colectivos.

Al determinar la duración máxima del período de servicio a bordo, se deberán tener en cuenta los factores que afectan al medio ambiente de trabajo del marino. Los Estados deben tratar de reducir ese período en función de los cambios tecnológicos. Deberían tomar como referencia las recomendaciones formuladas por la Comisión Paritaria Marítima²².

²² Comisión Paritaria Marítima. Órgano bipartito integrado por *gente de mar* y armadores que proporciona asesoramiento sobre cuestiones marítimas a la OIT: salarios, dotación, horas de trabajo, etc.

4 Enmiendas 2014 que entran en vigor el 18 de enero de 2017

Como se ha expuesto anteriormente, el CMT 2006 no está completo en cuanto a repatriación se refiere.

El grupo mixto, viendo esta falta de concreción en alguno de los apartados de CMT, elabora una serie de recomendaciones.

Estas recomendaciones se ven traducidas a una serie de enmiendas al Convenio adoptadas por el Comité Tripartito Especial el 11 de abril de 2014.

Su entrada en vigor tiene como fecha el pasado 18 de enero de 2017.

4.1 La norma A2.5.2: Garantía financiera

Se introduce una nueva norma para garantizar que las garantías financieras que se introducían en el CMT 2006 sean eficaces. En esta norma se establecen los requisitos necesarios para que el sistema de garantías financieras sea rápido y eficaz en caso de abandono.

Como hemos visto, el abandono de marinos es el caso más difícil para la *gente de mar* y estas garantías financieras tienen como objetivo principal mejorar la situación de respuesta para asistir a los marinos que se encuentren en dicha situación.

En esta enmienda, se describen los casos en los que se debe considerar a un marino como víctima de un caso de abandono. Recordemos que en el CMT no existe esta descripción, ya que tan solo se detallan los casos en los que un marino tiene derecho a ser repatriado.

Así pues, no es hasta las enmiendas de 2014 en las que se considera del abandono como un caso concreto y bien definido. A partir de las recomendaciones del grupo mixto, la OIT por fin establece el caso de abandono de marinos y lo liga con el CMT.

Según las enmiendas se deberá considerar que un marino ha sido abandonado cuando el armador:

- no sufrague el costo de la repatriación de la *gente de mar*,
- haya dejado a la *gente de mar* sin la manutención y el apoyo necesarios²³,
- de algún modo haya roto unilateralmente sus vínculos con la *gente de mar* e incluso no haya pagado los salarios contractuales como mínimo durante un período de dos meses.

Si el armador incumple alguno de estos tres casos, violará en CMT y por lo tanto las autoridades portuarias de Estados Miembros del Convenio podrán detener el buque.

Cuando se active el sistema de garantía financiera (porque el armador ha incumplido el punto anterior), se deberá aportar por parte del buque la documentación necesaria que justifique el derecho a la prestación. Se trata de una solicitud para activar la garantía financiera. Esta solicitud deberá aportar documentación para demostrar que ésta es legítima.

Es decir, si se incumple alguno de los puntos en los que el CMT considera que el marino ha sido abandonado, los marinos o su representante deberán aportar pruebas de dichos incumplimientos. Por ejemplo, que no han recibido sus nóminas, que no han recibido alimentos, etc.

Si se requiere más tiempo para comprobar la validez de ciertos aspectos de la solicitud, ello no debería impedir que la *gente de mar* reciba inmediatamente la parte de la asistencia solicitada que si ha sido justificada correctamente y así se ha reconocido por parte del proveedor de las garantías.

²³ La manutención y el apoyo necesarios para la *gente de mar* deberán incluir: alimentación adecuada, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, y la atención médica necesaria.

4.1.1 Obligaciones de los Estados Miembros

Los estados que hayan ratificado el CMT, deberán hacer cumplir las normas descritas en las enmiendas. Esto quiere decir que deben garantizar que exista un sistema de garantía financiera que cumpla los requisitos del CMT en todos los buques que enarbolen su pabellón y estén dentro del ámbito de aplicación del Convenio.

Según la OIT, el sistema de garantía financiera podrá consistir en:

- un régimen de seguridad social,
- un seguro o un fondo nacional,
- sistemas similares a los anteriores.

Será potestad del estado el determinar la modalidad del sistema, siempre consultando con las organizaciones de armadores y de *gente de mar* que vayan a estar afectadas.

4.1.2 Requisitos de las garantías financieras

Las garantías financieras deberán proporcionar acceso directo, cobertura suficiente y asistencia financiera rápida, a toda la *gente de mar* abandonada a bordo de un buque que enarbole el pabellón del Miembro.

En caso de necesidad, la actuación de la garantía financiera pertinente deberá prestarse sin demora a solicitud de la *gente de mar* o de su representante designado.

Según el CTM, las garantías financieras deberán cubrir lo siguiente:

- los salarios y otras prestaciones pendientes que el armador ha de pagar a la *gente de mar* en virtud del acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón; la suma adeudada no deberá ser superior a cuatro meses de salarios pendientes y a cuatro meses en el caso de las demás prestaciones pendientes,

- todos los gastos en que haya incurrido razonablemente la *gente de mar*, incluido el costo de la repatriación (este costo ya lo hemos visto en este proyecto en la regla 2.5 del CTM),
- las necesidades esenciales de la *gente de mar* incluyen: alimentación adecuada, ropa, de ser necesario, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, la atención médica necesaria y cualquier otro costo o gasto razonable que se derive del acto o la omisión constitutivos del abandono hasta la llegada de la *gente de mar* a su hogar.

4.1.3 El Certificado de garantía financiera

Con el fin de garantizar que un buque y su tripulación estén cubiertos por las garantías financieras descritas en esta enmienda, los Estados Miembros deberán exigir a los armadores de buques que enarboles su pabellón que los buques lleven a bordo un certificado que pruebe que ese buque está cubierto por las garantías financieras pertinentes de acuerdo con esta norma.

El certificado deberá ser expedido por el proveedor de la garantía financiera. Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura al buque, deberá llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor.

Este certificado será obligatorio para los buques de pabellones miembros del CTM y que entren dentro del ámbito de aplicación del CTM. Además también será obligatorio para los buques que deban llevar el Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima.

Este certificado se podrá substituir por otras pruebas documentales mientras estas cumplan la misma función que un certificado que acredite que se cumple con esta norma del CTM.

Una copia de dichos documentos o del certificado deberá exponerse en un lugar bien visible y accesible a la *gente de mar*. El certificado o las otras pruebas documentales de la garantía financiera deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés.

En la presente enmienda, se incluye un anexo (Anexo A2-I) que estipula la información que deberá contener el certificado u otras pruebas documentales que acabamos de ver:

- el nombre del buque,
- el puerto de matrícula del buque,
- el distintivo de llamada del buque,
- el número OMI del buque,
- el nombre y la dirección del proveedor o de los proveedores de la garantía financiera,
- datos de contacto de las personas o de la entidad responsables de tramitar las solicitudes de ayuda de la *gente de mar*,
- el nombre del armador,
- el período de validez de la garantía financiera,
- una atestación del proveedor de la garantía financiera, que indique que esta garantía cumple los requisitos de la norma que acabamos de describir.

Tal y como pasaba en la regla de repatriación del CTM con la Norma A2.5²⁴, en esta enmienda se determina que el proveedor de la garantía financiera puede reclamar los costes de la repatriación con todo lo que eso incluye a terceros.

La OIT quiere dejar claro de que esta norma no es un mecanismo para menoscabar otras leyes propias de cada país que tengan como finalidad proteger a su *gente de mar*, o para compensar a los marinos abandonados.

²⁴ En esta norma, el CTM quiere establecer que la legislación nacional de los estados no deberá menoscabar el derecho del armador a recuperar el costo de la repatriación en virtud de acuerdos contractuales con terceras partes.

4.2 Enmiendas al Código para aplicar la regla 4.2: La Responsabilidad del Armador para la protección de la salud del marino.

Las responsabilidades del armador se ven aumentadas con la entrada en vigor de las presentes enmiendas al CTM.

A continuación se explicarán los cambios sufridos en la norma "A4.2", la cual habla de la responsabilidad del armador para la protección de la salud y atención médica de la *gente de mar*.

En esta enmienda, introduce los requisitos de la garantía financiera que debe procurar el armador para casos de fallecimiento o de discapacidad prolongada.

El armador deberá asegurar que el pago de la indemnización mediante una garantía financiera.

El marino puede hacer una reclamación contractual²⁵, en la que pide al armador una indemnización y aporta pruebas de su legitimidad.

Esta indemnización deberá:

- se deberá pagar en su totalidad y sin demora,
- no deberán ejercerse presiones para la aceptación de un pago inferior a la suma contractual,
- cuando las características de la discapacidad prolongada de un marino dificulten evaluar la indemnización total a la que puede tener derecho, se deberán efectuar un pago o varios pagos provisionales para evitar que se encuentre en una situación de precariedad indebida,
- la *gente de mar* deberá recibir el pago sin perjuicio de otros derechos legales, pero no le puede exigir al armador más de una indemnización por el mismo accidente,

²⁵ El término «reclamación contractual» designa toda reclamación relativa a los casos de muerte o discapacidad prolongada de la *gente de mar* como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo o en un convenio colectivo de la *gente de mar*.

- toda reclamación de indemnización podrá presentarla directamente la *gente de mar* interesada, o su pariente más cercano, un representante de la *gente de mar* o un beneficiario designado.

4.2.1 Obligaciones de los estados

Lo Miembros deberán velar por que la *gente de mar* reciba un preaviso para notificar que se va a anular o rescindir la garantía financiera del armador.

Además, su legislación nacional deberá velar por que el proveedor de la garantía financiera notifique a la autoridad competente del Estado se ha anulado la garantía financiera del armador.

Como en el caso de repatriación, todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su pabellón lleven a bordo un certificado u otras pruebas documentales de garantía financiera expedido por el proveedor de la misma.

La legislación nacional de los estados miembros deberá prever que las partes que participen en el pago de una reclamación contractual puedan utilizar el modelo de finiquito y de recibo liberatorio que figura en el anexo 8.

Además, se deberá velar por que existan disposiciones eficaces para la recepción, tramitación y resolución imparcial de las reclamaciones contractuales relacionadas con las indemnizaciones a través de procedimientos rápidos y equitativos.

4.2.2 Requisitos de la garantía financiera

La garantía financiera no deberá finalizar a menos que el proveedor lo haya notificado con 30 días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón.

La garantía financiera deberá prever el pago de todas las reclamaciones contractuales incluidas en su cobertura que se presenten durante el período de validez del documento.

El sistema de garantía financiera podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo u otro régimen similar.

El Miembro determinará la modalidad del sistema, previa consulta con las organizaciones de armadores y de la *gente de mar* interesadas.

4.2.3 El certificado de garantía financiera

El certificado u otras pruebas documentales equivalentes de la garantía financiera deben contener la siguiente información:

- el nombre del buque,
- el puerto de matrícula del buque,
- el distintivo de llamada del buque,
- el número OMI del buque,
- el nombre y la dirección del proveedor o de los proveedores de la garantía financiera,
- los datos de contacto de las personas o de la entidad responsable de tramitar las reclamaciones contractuales de la *gente de mar*,
- el nombre del armador,
- el período de validez de la garantía financiera,
- una atestación del proveedor de la garantía financiera que indique que esta garantía financiera cumple los requisitos de esta norma,

Deberá estar redactado en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés, y colocarse en el buque en un lugar visible para la tripulación.

5 Garantías financieras

La seguridad y confianza en la solvencia de una empresa es siempre muy importante. En el negocio del transporte marítimo pasa lo mismo, se precisa de una garantía financiera que dé seguridad a cargadores y armadores.

Estas garantías pueden ser en forma de aval bancario, de “Letter of Undertaking”²⁶ o en forma de seguro.

Las garantías financieras son emitidas por compañías de seguros o bancos, y otorgan al titular una cantidad específica de dinero en las ocasiones acordadas.

5.1 La introducción de las garantías financieras en el CTM

Aunque el CTM 2006 sí recoge la obligación de una garantía financiera para asegurar el derecho a la repatriación de la *gente de mar*, no contiene ninguna previsión más sobre el alcance de la garantía financiera, las formas, el nivel de exigencia y los mecanismos de control de la misma.

Con la entrada en vigor de las enmiendas del CTM en enero de 2017, se soluciona esta falta de concreción en las directrices sobre garantías financieras.

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 estipula que la garantía financiera debe asegurar la repatriación de la *gente de mar*, cualquiera que sea la causa que determina la necesidad de dicha repatriación y precisamente con la finalidad de evitar que la *gente de mar* pueda ver perjudicada su repatriación por el hecho de que el armador se desentienda de las obligaciones que le incumben con respecto de la *gente de mar*, lo que constituiría la situación de abandono.

Los Miembros del CTM deben exigir a los buques abanderados en su pabellón que aporten garantías financieras para asegurar que la *gente de mar* sea debidamente repatriada.

Los armadores deberán garantizar que, en cualquiera de las causas o circunstancias previstas en el CTM, la *gente de mar* será debidamente repatriada en las condiciones y términos dispuestos en el mismo Convenio.

²⁶ Carta de compromiso dónde el armador se asegura el pago de un gasto concreto llegando a poner el buque como aval. En nuestro caso (gastos derivados de situaciones contempladas en el CTM), el armador se compromete a pagar los gastos atrasados de salarios, repatriación o indemnizaciones llegando a perder el buque si fuera necesario.

Así pues, los estados Miembros deben exigir a los armadores que aporten dichas garantías financieras para suplir la falta de actuación del armador en caso de que éste no proceda a efectuar la repatriación de la manera estipulada en el CTM.

Estas garantías financieras concernientes a los Estados se denominan mecanismos públicos. Estos pueden ser la seguridad social, asistencia social o de cualquier otro tipo de mecanismo en el que el estado intervenga.

Los mecanismos públicos están previstos en el CTM como una responsabilidad subsidiaria estatal, pero no excluye a los armadores de cumplir otras normas de las garantías financieras.

5.1.1 Ámbito de aplicación de las Garantías Financieras

Los requisitos del CTM aplican a todos los buques descritos en el ámbito de aplicación del Convenio.

Por otro lado, el “Certificado de Trabajo Marítimo” y la “Declaración de Cumplimiento del Trabajo Marítimo” sólo son obligatorios para todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que participen en viajes internacionales.

Las garantías financieras, sin embargo, aplicarán a todos los buques a los que aplique el Convenio. No deja lugar a la confusión creada con el ámbito de aplicación del “Certificado” y de la “Declaración”.

A partir del 18 de enero de 2017, cuando entran en vigor las enmiendas de 2014, los buques sujetos al CTM deben presentar certificados expedidos por un asegurador u otro proveedor de seguridad financiera que confirme que existe un seguro u otra garantía financiera para garantizar:

- el pago de los salarios pendientes,
- la repatriación de la *gente de mar*,
- el pago de los gastos de lesión permanente y de fallecimiento.

Buques en los que son obligatorias las garantías financieras:

Los buques requerirán certificados de garantías financieras si:

- están registrados en un estado en que el CTM está en vigor,
- hacen escala en un puerto de un estado donde el CTM está en vigor²⁷.

Los buques matriculados en Estados que no sean miembros del CTM y que no hagan escalas en los Estados que sean miembros del CTM no deberán llevar los Certificados del CTM.

²⁷ Lista de países dónde el CMT 2006 está en vigor: Anexo 2

5.1.2 Implementación de las garantías financieras y el certificado de garantías financieras

Los armadores deben asegurarse de que los buques dedicados a la navegación marítima internacional cuenten con un certificado que atestigüe la existencia del sistema de garantía financiera.

El certificado deberá estar en un lugar visible del buque²⁸.

La importancia de la aparición de las garantías en las enmiendas de 2014 deriva de que en el ámbito del CTM 2006 la cuestión de la garantía financiera no es objeto de certificación por el Estado del Pabellón en el sistema de control: la Resolución y sus Directrices son meramente orientativas.

Debido a esto, el Grupo Mixto buscó consensuar un texto de mayor alcance jurídico y obligatorio, bien como un texto independiente del CTM 2006, bien integrado en el mismo.

El resultado fueron las enmiendas que hemos visto en el capítulo anterior.

Era, según las asociaciones de *gente de mar* a nivel internacional y según el grupo Mixto, de gran importancia la adopción de unas medidas de carácter obligatorio. La imposición de la garantía financiera con carácter obligatorio resulta importante por dos motivos:

- Para asegurar el derecho a la repatriación en estos casos.
- Para asegurar su propia viabilidad financiera.

Este segundo punto quiere decir que sólo la obligatoriedad de un sistema asegura su viabilidad financiera, ya que al ser obligatorio se crea una demanda generalizada y por lo tanto hacer suficientemente atractivo este mercado para las compañías aseguradoras.

Además, la obligatoriedad mejora la calidad de la actividad desarrollada, en este caso del tráfico marítimo, pues las compañías aseguradoras no querrán asegurar los buques de los armadores no solventes y permite restablecer la competencia entre operadores.

²⁸ Los certificados que deben estar visibles se cuelgan en la sala de reuniones de la tripulación, en el comedor o en un lugar común en los alojamientos del buque.

Para detallar el alcance y tipos de garantías que se debían aplicar, la OIT tuvo en cuenta: la responsabilidad objetiva del armador; la limitación de la responsabilidad; la canalización de la responsabilidad hacia el armador; el seguro obligatorio; y el acceso directo a las garantías.

Sin embargo, ya hemos visto que en CTM no se definía el abandono en sí, y era necesario la introducción de este concepto para detallar las garantías. Así que en las enmiendas de 2014 se definió el abandono para poder abordar la definición de las propias garantías.

Para crear las enmiendas de 2014 se tuvo que:

- decidir a quién corresponde la certificación de la existencia de mecanismos de garantía financiera, ya sea al Estado del Pabellón o a terceras partes (es decir, las propias aseguradoras),
- decidir si se incorporaba un mecanismo de exclusión de la responsabilidad en casos de fuerza mayor, terrorismo, guerra, etc.,
- determinar el alcance de la responsabilidad: si debe alcanzar sólo a los derechos contractuales o también a los derechos legales y a los salarios adeudados,
- determinar el alcance o la dimensión temporal de las garantías.

5.2 P&I Clubs (Protection and insurance)

Los Clubs de P&I aseguran, entre otras cosas, aspectos contenidos en el CTM 2006. Todos ellos contemplan en sus servicios un seguro para que el armador cubra las obligaciones laborales con su trabajador. Estos seguros deberán ampliarse o modificarse ahora que las garantías financieras serán de obligada aplicación

5.2.1 Introducción

El comercio marítimo tal y como lo conocemos actualmente no podría existir sin el seguro marítimo.

Los Navieros y las empresas en general no aventurarían sus capitales en el mar si no tuvieran una protección adecuada. Tradicionalmente, se ha considerado como base del seguro marítimo los bienes expuestos a los peligros de la mar, a saber, la nave, la carga y el flete.

Así pues, surgieron dos tipos de seguros para proteger las inversiones de los cargadores y navieros. Estos son el seguro de casco y maquinaria y el seguro de carga.

Sin embargo, a mediados del S.XIX, cuando los navieros comenzaron a necesitar protección frente a las consecuencias de los daños causados por sus buques a terceros surgieron los seguros de protección e indemnización, los P&I.

Además, con la entrada en vigor del CTM, el propietario del buque es el responsable de cumplir los requisitos establecidos por el Convenio.

Debido a esta nueva responsabilidad, los armadores se protegen contra posibles reclamaciones derivadas del CTM mediante nuevos seguros.

Estos seguros los proveen los P & I Clubs.

5.2.2 Clubes de P&I o clubes de protección e indemnización

A diferencia de lo que ha ocurrido en materia de seguro de casco y de carga, que normalmente se ha organizado sobre un sistema de prima fija²⁹, los seguros marítimos de responsabilidad se han organizado mayoritariamente en un sistema mutual.

En este sistema, se forma una asociación constituida por individuos cuyos bienes, intereses o personas se encuentran sometidos a los mismos riesgos. Por consiguiente, esta asociación proveerá a la reparación o indemnización del daño o al pago de la suma asegurada, mediante la contribución de todos los asociados.

La principal diferencia que se observa entre los seguros a prima fija y los seguros mutuales, es que en los segundos no hay una disimilitud de intereses entre asegurador y asegurado, ni la búsqueda de lucro por parte del asegurador, sino simplemente los sujetos del riesgo se han agrupado en una colectividad y contribuyen, de esa forma, con sus aportes a afrontar los infortunios que ellos pudieren sufrir.

Así pues, se crean estos clubs para conseguir una mayor cobertura por las partes interesadas. El primer Club de P&I surgió en el año 1855, y se llamó Shipowners Mutual Protection Society.³⁰

Actualmente, es posible contratar seguro de P&I en el Reino Unido, Norteamérica, Japón, Suecia y Noruega. Sin embargo, el mercado más importante para cubrir las responsabilidades del naviero es el de Londres. Hoy en día el Grupo Internacional de Clubes de P&I tiene asegurado aproximadamente el 90% de la flota naviera mundial.

²⁹ La prima fija es un sistema para asegurar buques en la que el asegurador, tras algún estudio estadístico del riesgo cubierto, propone una tasa determinada para aceptar la cobertura, tasa que, posteriormente, constituirá la prima a pagar por el naviero.

³⁰ <https://www.shipownersclub.com/160-years/>

Entre los principales riesgos cubiertos por los clubes de P&I se cuentan:

- a responsabilidad frente a personas que no sean tripulantes respecto de gastos de hospitalización, médicos y funerarios,
- la responsabilidad por lesiones y muerte de tripulantes,
- la responsabilidad por enfermedad de tripulantes,
- la repatriación y gastos de sustitución del tripulante fallecido, enfermo o lesionado,
- la indemnización por desempleo, por naufragio o pérdida total del buque,
- los gastos causados por desviación,
- las responsabilidades que puedan surgir por polizones y refugiados,
- la responsabilidad por salvamento de vidas,
- la responsabilidad por abordajes, en la medida que no se halle amparada por el seguro de casco y maquinaria,
- la pérdida o daños a bienes en tierra o en el agua,
- los riesgos por contaminación,
- la responsabilidad bajo contrato de remolque,
- la responsabilidad que surja a raíz de ciertas indemnizaciones y contratos,
- la responsabilidad por naufragio,
- las responsabilidades relativas a la carga,
- las contribuciones no recuperables en avería gruesa,
- la contribución del buque en avería gruesa, cuando la cobertura de casco y maquinaria resulte insuficiente,
- los gastos de salvamento (compensación especial),
- las multas,
- los gastos incidentales a la explotación del buque (cláusula ómnibus).

5.2.3 Los P & I y las Garantías Financieras

Como podemos observar en el cuarto punto de la lista anterior, los seguros de protección e indemnización pueden cubrir los gastos de repatriación.

Todos los Clubs P&I contemplan el CTM 2006, y aseguran a los buques y empresas navieras ante conceptos amparados en el Convenio: repatriación, enfermedad, lesión, defunción, etc.

La entrada en vigor de las enmiendas al CTM plantea una serie de dudas. Si bien desde la OIT se intentó proporcionar claridad, sigue existiendo una cierta incertidumbre sobre algunos requisitos de las garantías financieras.

También puede haber diferencias en la forma en que algunos estados implementan y hacen cumplir las enmiendas. El estado es quien, en última instancia, adopta las enmiendas en su legislación nacional y las adapta a sus leyes.

Sin embargo, era necesario que los Clubs P&I se pusieran de acuerdo para abordar esta nueva legislación.

Así pues, la asociación de armadores “Ship Owners Club”³¹, redactó un comunicado³² sobre los nuevos requisitos derivados de las enmiendas del CTM.

En este comunicado establece que todos los clubs P&I están de acuerdo en que deben proveer a sus clientes la certificación necesaria para cumplir con estos requerimientos de protección financiera.

Todos los Clubs P&I han informado a sus clientes de la necesidad de certificar el cumplimiento de las garantías financieras introducidas en las enmiendas, que recordemos que eran garantías para asegurar:

- el pago de los salarios pendientes,
- la repatriación de la *gente de mar*,
- el pago de los gastos de lesión permanente y de fallecimiento.

³¹ <https://www.shipownersclub.com/>

³² Circular del 10 de Octubre de 2016, publicada por Ship Owners Club.

Los clubs P&I deberán proveer a sus clientes el certificado que hemos visto en el punto 5.1.1; estos certificados tendrán validez de un año y no es necesario que sean expedidos por los estados de pabellón.

Sin embargo, es posible que algunos estados pidan el certificado para su base de datos nacional, y así tener esta información en sus archivos sobre los buques abanderados en su pabellón.

5.2.4 Problemas potenciales para los P&I Clubs y para los armadores

Dado que el CTM establece algunos cambios en relación con la responsabilidad de los armadores, es posible que sea necesario modificar la política relativa al seguro de P & I de los armadores a fin de cumplir los requisitos establecidos en el nuevo Convenio.

La mayoría de cambios para la industria naviera derivados del Convenio se refieren a la responsabilidad de los armadores para con sus tripulaciones. Sin embargo, los requisitos establecidos en las Directrices de la Parte B también se consideran un problema potencial. En el Convenio se establece que, aunque no es obligatorio para el propietario del buque, tampoco pueden ignorarse los requisitos de la Parte B.

Esta incongruencia deriva de la necesidad de aceptación del Convenio en su origen. Es decir, las directrices de la Parte B se han hecho principalmente no obligatorias para aumentar la ratificación. Si un armador no está conforme con la Parte B, podría discutir su aplicación con la autoridad competente de su país.

Esto resulta en un posible problema para ponerse de acuerdo entre armadores, aseguradores, estados de pabellón y estados dónde el buque haga escala.

El segundo problema potencial es discernir que coberturas están cubiertas por el seguro y cuales se deben implementar.

Algunos de los requisitos que se introducen ya se incluyen en el ámbito de la cobertura estándar de P&I para la tripulación. Por ejemplo, las condiciones de un seguro de un club normalmente cubrirán la compensación por muerte o discapacidad a largo plazo. Del mismo modo, los costos de repatriación y el cobro de los salarios después de un naufragio forman parte de la cobertura estándar.

Sin embargo, otras obligaciones quedan fuera del alcance de la cobertura P&I, en particular los costos de repatriación y salarios derivados de las disposiciones de abandono, que recordemos que no se contemplaba en el CTM 2006 pero sí en las enmiendas 2014.

Por consiguiente, los Clubs deberán incluir en los nuevos certificados la extensión de la cobertura, para así cumplir con las enmiendas del CTM. Esta extensión puede estar en forma de cláusula adicional en el certificado CTM que ya tenía el buque, o formar parte de un certificado de garantías financieras nuevo. Dependiendo del club y de la cobertura, los armadores deberán retribuir económicamente al club según pacten.

El personal de yates que se encuentren dentro del ámbito de aplicación del CTM 2006 también debe estar cubierto por las garantías financieras.

Estos buques, al no estar ser mercantes, no tienen una cobertura P&I. Estas embarcaciones deberán pues, proveer otro tipo de garantía financiera, como un aval bancario, una carta de compromiso, u otra que cumpla con las enmiendas 2014, ya que si no lo hace, el buque puede ser detenido en un puerto de un Estado Miembro.

5.3 Avaless

Un aval bancario es una operación de garantía por la que el avalista, normalmente un banco, se compromete a responder del cumplimiento de una obligación del avalado, en nuestro caso el armador o naviero, ante un tercero, el cual será el marino, en caso de que el avalado no lo haga.

Con frecuencia las obligaciones garantizadas consisten en el pago de una determinada cantidad de dinero, si bien, pueden emitirse avales en garantía de otras obligaciones, como por ejemplo correr con los gastos de repatriación del marino en caso de necesidad.

Para el banco, un aval supone un riesgo, como un préstamo. La diferencia con éste está en que el aval no supone un desembolso inmediato de dinero por parte del banco a favor del beneficiario del aval, pero sí puede suponerlo en un futuro, si dicho beneficiario lo ejecuta, es decir, reclama el cumplimiento. Llegado ese momento el banco, que ha cumplido ante el beneficiario del aval, requerirá al cliente que le reintegre dicha cantidad.

Por tanto, el banco en estas operaciones se compromete a cumplir, si el avalado no lo hace, la obligación que hubiera contraído frente al beneficiario. El pago de la obligación que se garantiza puede ser o no de carácter financiero.

De esta manera, el armador puede demostrar a la *gente de mar* que contrate que las garantías financieras que hemos visto en las enmiendas 2014 al CTM 2006 se verán cumplidas, y que un banco le avala.

El banco pagará indemnizaciones, salarios atrasados o gastos de repatriación al marino si el armador no pudiera cumplir con sus obligaciones.

El banco, por su parte, y como como contrapartida al riesgo asumido, recibe unas determinadas comisiones, en función del plazo, el tipo y el riesgo del aval. El banco requerirá al cliente que le reintegre dicha cantidad en el momento pactado y con las comisiones acordadas.

Estos avales pueden servir como garantías financieras contempladas por el CTM 2006, y el armador recibirá de su asegurador o sociedad de clasificación un certificado de garantía financiera (en inglés Certificate of Financial Responsibility, COFR)

6 Otros mecanismos de protección del crédito social

Como hemos visto en este proyecto, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 contempla que el marino tenga unas condiciones de trabajo justas. En el capítulo anterior, hemos visto que el armador debe proveer una serie de garantías para asegurar que el marino estará trabajando bajo los estándares del CTM 2006.

Si estas condiciones de trabajo se vieran incumplidas, el marino puede optar por intentar solucionar su problema por las vías que se contemplan en el CTM, como presentar una queja formal en cualquier puerto de un Miembro, presentar una queja en su sindicato si lo tuviera o solicitar asistencia y ayuda a su embajada o consulado.

Si estas opciones no resultan, el marino puede ejercer su derecho a embargar el buque. Los derechos que otorga el CTM 2006 a los marinos son adicionales a sus otros derechos, por lo que el marino puede decidir en cada caso la mejor manera de proceder.

6.1 Embargo preventivo de Buques

Los Estados Miembros de las Naciones Unidas, en la Convención de Ginebra de 1999, desarrollaron el Convenio Internacional Sobre el Embargo Preventivo de Buques. En este se define el "embargo" como toda inmovilización o restricción a la salida de un buque impuesta por resolución de un tribunal en garantía de un crédito marítimo, pero no comprende la retención de un buque para la ejecución de una sentencia u otro instrumento ejecutorio.

El embargo preventivo de un buque se puede efectuar por un marino si el armador ha incumplido algún aspecto del acuerdo de trabajo. El marino detendrá el buque en un puerto mediante el ejercicio del embargo y evitará que este salga del puerto.

El embargo preventivo de buques se regula de manera independiente en cada país, aunque las legislaciones nacionales están basadas en dos convenciones internacionales, que son la Convención de Ginebra del 1999 y la Convención de Bruselas de 1952.

Para asegurar la detención efectiva un buque, el marino deberá contratar a un abogado calificado en el país en que se encuentre el buque para que dicho abogado medie con los juzgados y efectúe el embargo.

Un embargo impide que el barco salga del puerto. El buque queda bajo la autoridad de un tribunal o de la autoridad judicial apropiada. Es diferente a la detención de un buque en virtud del CTM 2006 por parte de las autoridades portuarias ya que este no es un proceso supervisado por un tribunal.

6.1.1 Casos en los que se puede embargar un buque

Según la Convención de Ginebra de 1999, se podrá embargar el buque si se cumplen las siguientes condiciones:

- Sólo se podrá embargar un buque o levantar su embargo por resolución de un tribunal del Estado Parte en el que se haya practicado el embargo.
- Sólo se podrá embargar un buque en virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro crédito.
- Un buque podrá ser embargado a los efectos de obtener una garantía aunque, en virtud de una cláusula de jurisdicción o una cláusula de arbitraje contenida en cualquier contrato aplicable o de otra forma, el crédito marítimo por el que se haga el embargo deba someterse a la jurisdicción de los tribunales de un Estado distinto de aquel en que se practique el embargo o a arbitraje o deba regirse por la ley de otro Estado.

Este último punto es el más importante y relevante en este proyecto, ya que permite embargar un buque para asegurar al marino el cobro de gastos contemplados en el CTM 2006.

Las reivindicaciones marítimas más relevantes para la *gente de mar* y para las cuales se suele embargar un buque son:

- Para asegurar el cobro de salarios atrasados,
- Para cubrir gastos de repatriación (incluyendo alojamiento, manutención y atención médica),
- Para asegurar el cobro de indemnizaciones de lesiones personales o fallecimiento.

El derecho del marino a cobrar su salario y los costes de repatriación son independientes de la identidad de su empleador, es decir, no importa si lo ha contratado el armador, naviero, fletador o cualquier otra persona. Una vez el marino haya prestado sus servicios en el buque de forma reglada, el marino tendrá derecho a cobrar su salario y por lo tanto a embargar el buque si esto no ocurre.

6.1.2 Ventajas del embargo de buques

El embargo preventivo de buques tiene para el marino una serie de ventajas:

- Le otorga jurisdicción sobre el buque, por lo que el marino adquiere una posición conveniente y ventajosa para presentar una reclamación marítima contra el armador.
- Aumenta las posibilidades de que la situación se resuelva ya que el armador normalmente quiere evitar la interrupción comercial causada por un embargo.
- Si no se llega a un acuerdo con el armador, el embargo le da una posición de fuerza de cara al juicio de su reclamación.
- Puede solucionar la situación de insolvencia del marino de cara a pedir un préstamo.

6.1.3 Consideraciones financieras para embargar un buque

Antes de embargar un buque, el marino debería hablar con un abogado e intentar discernir si es la mejor manera de proceder.

Si el armador del buque no está en dificultades financieras y su buque va a ser embargado, el armador puede ofrecer una garantía financiera para que su buque pueda ser liberado rápidamente. Esta garantía puede ser una carta de compromiso del Club de P&I o un aval bancario.

Si el armador está en dificultades financieras pero el barco es valioso, puede haber otras partes interesadas en el buque que continúe su viaje, como el fletador, el propietario de la carga o los aseguradores del buque. Estos pueden negociar la provisión de una garantía financiera a cambio de que el marino levante el embargo.

Si el armador está en dificultades financieras y el buque es de poco valor, el armador puede entrar en concurso o quiebra. En este caso hay que estimar que el juzgado venderá el buque normalmente por debajo de su precio de mercado. Con el capital resultante de la venta, se procederán a pagar las reclamaciones que pesaban sobre el armador. La reclamación del marino se pagará entonces total o parcialmente, dependiendo de la cantidad de reclamaciones y del precio de venta del buque. El marino siempre cobrará después de:

- Costes legales debidos al Estado.
- Gastos adeudados con otros demandantes marítimos para preservar el buque y obtener su venta.
- Las tasas de tonelaje, las tasas portuarias y otros impuestos públicos.

6.2 El Embargo preventivo de Buques en España

En España, adoptamos las normas sobre el embargo preventivo de buques de la Convención de Ginebra a nuestra legislación nacional en 2002.

No es hasta el 2014, con la Ley de Navegación Marítima de fecha 24/07 de 2014, publicada en el BOE 25.07.14 que se mejoran aspectos de la legislación anterior, completando alguna de sus normas respecto a la Ley de Enjuiciamiento Civil.

La normativa concerniente al embargo preventivo de buques ocupa del artículo 470 al 479 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Esta ley pretende llevar a cabo una amplia y profunda reforma del Derecho marítimo español, intentando abarcar todos los aspectos en la regulación de la materia de la navegación marítima y tratando de uniformar la muy diversa normativa nacional e internacional de aplicación.

Se introducen una serie de novedades sobre el embargo preventivo de buques respecto a las normas de la Convención de Ginebra de 1999.

- La medida cautelar del embargo preventivo de buques conllevará necesariamente la inmovilización del buque en el puerto donde se encuentre o en su caso en el puerto de arribada.
Queda asegurada la detención efectiva del buque a través de la Capitanía Marítima.
- No podrá solicitarse el embargo preventivo para asegurar la ejecución de una sentencia ya recaída o de un laudo arbitral ya dictado, sin especificarse que la sentencia o el laudo sean o no firmes por lo que habrá que entender que no será posible plantear el embargo preventivo incluso aunque la sentencia o laudo no hayan adquirido la firmeza.
- La competencia para decretar el embargo corresponde al Juzgado que tenga competencia objetiva para conocer la pretensión principal o el del puerto o lugar en que se encuentre el buque o a aquel al que se espera que el buque arribe.

- En caso de embargo por créditos marítimos de los previstos en el art. 1 del Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, bastará que se alegue el derecho o crédito reclamado, la causa que los motive y si el buque elegido se puede embargar.

- El marino deberá aportar una garantía para responder de los posibles daños/perjuicios/costas que puedan ocasionarse como consecuencia de la detención del buque.

Será válida la constitución de la fianza por cualquier modalidad reconocida en derecho (depósito en efectivo dinerario, aval bancario, carta de garantía, etc.) siempre que sea suficiente a criterio del tribunal.

La cifra de la garantía, que se acordará por el Juzgado actuante, será como mínimo del 15% del importe del crédito marítimo alegado.

- Ejecución del embargo.

El acuerdo judicial del embargo se trasladará al Capitán Marítimo del puerto dónde se encuentre el buque o al que vaya a arribar.

La capitanía marítima deberá adoptar las medidas necesarias para detener el buque, contando con la colaboración de la Autoridad Portuaria, de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, así como de Costas.

Todo ello se notificará al Capitán del buque o a su consignatario, con entrega de copia de la demanda de reclamación y del auto que acuerda el embargo.

- Demanda principal sobre el fondo del asunto.

En los supuestos de que los Tribunales españoles no sean competentes para conocer sobre el fondo del asunto relativo a un buque embargado preventivamente en España, el Juzgado que practicó el embargo fijará un plazo de entre 30 y 90 días para que el demandante le acredite que ha iniciado el procedimiento judicial ante el Tribunal o árbitro competente.

Si no se inicia el procedimiento dentro del plazo acordado el Juzgado de lo Mercantil acordará la liberación del buque con la cancelación de la garantía prestada.

7 El Derecho Español

7.1 El Convenio sobre el Trabajo Marítimo en el Derecho Español

Los estados son quienes, en última instancia, adoptan los convenios y normativas internacionales en su legislación nacional y las adaptan a sus leyes.

El derecho español ha ratificado y adoptado el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 y sus enmiendas de 2014. Por lo tanto, en nuestra legislación nacional se encuentran todas las normas del CTM 2006 enmendado, incluyendo las normas concernientes a la repatriación y a las garantías financieras.

El Convenio se adaptó al derecho español en el Real Decreto 357/2015, del 8 de mayo.

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, fue ratificado por España el 4 de febrero de 2010, y se publicó en el Boletín Oficial del Estado (BOE) del 22 de enero de 2013 su Instrumento de Ratificación; su entrada en vigor se efectuó el 20 de agosto de 2013.

Las enmiendas 2014 se introducen en nuestra legislación nacional en el BOE número 76, de 30 de marzo de 2017³³.

En el Estado español, la inspección y control del cumplimiento del CTM 2006 recae en distintos organismos:

- Inspección de Trabajo y Seguridad Social.
- Instituto Social de la Marina (ISM).
- Dirección General de la Marina Mercante (DGMM).

Estas tres entidades deben garantizar el cumplimiento del CTM 2006 para asegurar que las condiciones de trabajo y de vida de la *gente de mar* en los buques de pabellón español cumplan con las normas establecidas en el Convenio.

³³ BOE con las enmiendas de 2014 al CTM 2006:
https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-3411

7.1.1 Ministerio de Empleo y Seguridad Social

Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Organismo perteneciente al Ministerio de Empleo y Seguridad Social. La Ley 42/1997 sobre la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, establece que a este organismo le competen la vigilancia y exigencia del cumplimiento de las normas legales, reglamentarias y contenido normativo de los convenios colectivos en el ámbito de las normas de ordenación del trabajo y relaciones sindicales, prevención de riesgos laborales, sistema de seguridad social y empleo, y por consiguiente del CTM 2006.

Instituto Social de la Marina (ISM)

Por otra parte, en el Real Decreto 504/20118, se definen las funciones del Instituto Social de la Marina, y por tanto a esta Entidad Gestora de la Seguridad Social, perteneciente al Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

Tiene las funciones de coordinación y realización de programas y actividades específicos dirigidos a potenciar e incrementar la seguridad marítima y la seguridad del trabajo en el mar.

7.1.2 Seguridad Social y repatriación

El Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar se regula por la Ley 47/2015 y por sus disposiciones de desarrollo, así como por las normas de general aplicación en el sistema de la Seguridad Social.

Según esta ley, las personas que queden comprendidas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar³⁴ se podrán beneficiar de una serie de ayudas que se contemplan en el CTM.

³⁴ Ámbito de aplicación del Régimen Especial de la Seguridad Social para trabajadores del mar: http://www.seg-social.es/Internet_1/Normativa/095259

En el artículo 40 de esta ley se establecen unos servicios asistenciales para ayudar al marino a ser repatriado en caso de abandono:

“Artículo 40.- Servicios asistenciales.

Se establecerán a favor de los beneficiarios establecidos en el artículo 38 los servicios asistenciales siguientes:

a) Asistencia en el extranjero para el sostenimiento y la repatriación de personas trabajadoras del mar en caso de abandono, apresamiento, naufragio o hecho análogo.”

Además, la misma ley establece que si el marino está enfermo o lesionado y debe ser evacuado, el Instituto Social de la Marina ofrecerá sus servicios asistenciales.

Esta Ley de la que nos beneficiamos los marinos españoles supone una garantía para el marino, que no solo estará protegido por el CTM sino por una ley nacional que lo ayudará en caso de que el armador no cumpla con sus obligaciones.

7.1.3 Ministerio de Fomento y las Inspecciones del CTM es España

La Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), pertenece al Ministerio de Fomento y es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española.

Se encarga de expedir y renovar el “Certificado de Trabajo Marítimo” y la “Declaración de Conformidad Laboral Marítima” a los que buques dentro del ámbito de aplicación del CTM 2006.

El Certificado de Trabajo Marítimo, tendrá valor de presunción, salvo prueba en contrario, de que el buque ha sido debidamente inspeccionado por las autoridades españolas competentes y de que cumple los requisitos relativos a las condiciones de trabajo y de vida de la *gente de mar* previstas en el CTM 2006.

Las inspecciones en puerto³⁵ deberán ser efectuadas por funcionarios habilitados con arreglo a los acuerdos intencionales que rigen las inspecciones de control por el estado rector del puerto en territorio del miembro, debiendo limitarse estos funcionarios a comprobar que los aspectos examinados están en conformidad con las disposiciones pertinente contenidas en los artículos y reglas y en la parte a del código del CTM 2006.

La Autoridad Competente, en razón de los convenios intencionales que rigen las inspecciones de control por el Estado Rector del Puerto, establece que los únicos inspectores habilitados para las inspecciones de control por el Estado del Puerto son los inspectores habilitados de la Dirección General de la Marina Mercante.

7.1.4 Ámbito de aplicación: definición de *gente de mar* y de buque

La Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española. Por otro lado, la marina mercante española se rige por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobada por Real Decreto Legislativo, del 5 de septiembre. El 18 de abril de 2013, el Director General emitió una nueva normativa (documento número 201311015448) con las definiciones que veremos a continuación.

La Dirección General de la Marina Mercante, con la entrada en vigor de CTM, decidió esclarecer una serie de puntos para evitar confusiones entre las definiciones de las dos normativas.

Estas definiciones son de “*gente de mar*”, de “buque” y de “aguas abrigadas”.

En el Artículo II del CTM 2006, Definiciones y Ámbito de Aplicación, en los puntos “1f) Definición de *Gente de Mar*” y punto “1i) Definición de buque” se establecen ambas definiciones.

³⁵ Inspecciones a buques españoles para obtener el “Certificado” y la “Declaración” e inspecciones como estado rector de puerto (Port State Control, PSC), donde se inspecciona que los buques extranjeros cumplan con la normativa del CTM.

Para evitar las controversias que pudieran surgir en el futuro de cara a la aplicación del CTM 2006 en estos dos puntos, la DGMM establece seguidamente las definiciones de *Gente de Mar* o Marino y que categorías de buques quedan fuera de la aplicación del Convenio.

Dada la controversia que supone la aplicación estricta del Artículo II del CTM 2006, Definiciones y Ámbito de Aplicación, en el punto "1f) Definición de *gente de mar* o marino", ya que se trata de una definición muy amplia, que incluye no solo a todos los miembros de la tripulación náutica, sino a cualquier personal que pueda trabajar en un momento dado a bordo, es preciso definir el término "*gente de mar*", para su aplicación a los tripulantes de los buques de bandera española en relación con el Convenio.

La OIT en el anexo de información sobre los grupos profesionales de su resolución VII adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 94 reunión (marítima) hecha en Ginebra en febrero de 2006, reconoce que pueden plantearse dudas acerca de si, a efectos del Convenio, debe considerarse o no como *gente de mar* a alguna o algunas categorías de personas que trabajen a bordo de buque abarcados en el ámbito de aplicación del Convenio.

En cada situación concreta, hay factores específicos que llevan a la Autoridad Competente a determinar en qué casos concretos puede considerarse o no a una persona como *gente de mar* y en qué casos concretos se aplica o no el convenio a ciertas categorías de buques. La Autoridad Competente define seguidamente una serie de términos para la aplicación del CTM 2006 en los buques españoles.

Definiciones:

Gente de Mar o Marino:

En base a las directrices contenidas en la Resolución VII adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 94 Reunión (Marítima) hecha en Ginebra en febrero de 2006, en la que la OIT reconoce que pueden plantearse dudas acerca de si a efectos del Convenio, debe considerarse o no como *gente de mar* a alguna o algunas categorías de personas que trabajen a bordo de buque abarcados en el ámbito de aplicación del Convenio, la Autoridad Competente establece lo siguiente. Por dicho organismo se ha establecido que no tendrá la citada consideración las personas que trabajan a bordo de los buques en periodos de corta duración, de forma no habitual y teniendo todos sus puestos y su lugar de trabajo principal en tierra.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Dirección General de la Marina Mercante establece que las personas que a continuación se citan no tienen la consideración de "*gente de mar*" a los efectos del Convenio

- Trabajadores portuarios y estibadores.
- Prácticos de puerto.
- Inspectores de buques del estado y auditores.
- Talleres de reparación y equipos de reparación, servicios técnicos, servicios de asistencia y servicios de mantenimiento y limpieza.
- Inspectores y personal de astilleros durante la vigencia de la garantía para la entrega del buque.
- Artistas invitados y personal de catering que trabajan ocasionalmente a bordo y en cortos plazos.
- Inspectores de Sociedades de Clasificación.
- Inspectores de la naviera, que no realizan trabajos habituales o guardias a bordo y que no están en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad.
- Familiares de marinos.
- Guardias privados armados que están a bordo de forma ocasional y en determinados viajes.

- Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que están a bordo de forma ocasional y en determinados viajes.

Por tanto, tendrán la consideración de "*Gente de Mar* o Marino"

1. Es toda persona con una formación y en posesión de un título profesional expedido por un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo o de terceros países, que ejerce funciones profesionales marítimas en los buques, tareas de seguridad o de prevención de la contaminación relacionadas con las operaciones del buque, en virtud del manual de gestión de la seguridad.
2. Las personas que ocupen los puestos de trabajo a bordo están definidas y contenidos en el cuadro orgánico de obligaciones y consignas.
3. Todos los trabajadores, incluidos el personal de camarotes y de limpieza personal del bar, camareros animadores, cantantes, personal de cocina, etc., que desarrollen su actividad profesional a bordo del buque de forma habitual y sin tener sus puestos o su lugar de trabajo principal en tierra.
4. Las personas que embarcan para proteger el buque y a su tripulación como guardias privados, cuando estos lo haga por periodos largos, cuya duración suele ser por tres meses o más.

Por último, y si bien los alumnos en prácticas embarcados, son *gente de mar* en el sentido propio de la palabra, estos contabilizarán como parte de la dotación del buque únicamente cuando embarquen con contrato en prácticas y por tanto se les considerará como trabajadores amparados por el convenio.

Ámbito de Aplicación:

Con la definición dada por la DGMM, podemos establecer el ámbito de aplicación del CTM en España. El CTM se aplicará a los buques que veremos a continuación y, por lo tanto, a todos los marinos que trabajen en estos buques y a sus armadores.

Buque:

En el apartado i) del párrafo 1 del Artículo II del Convenio, se define "buque" como toda embarcación con finalidad mercantil distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Dirección General de la Marina Mercante determina que el Convenio no se aplicara a los:

- Buques de pesca.
Buques de recreo inscritos en lista 6a y 7a del Registro Central de Buques.
- Buques de construcción tradicional y artesanal.
- Buques de guerra y unidades navales auxiliares y buques adscritos a los cuerpos y fuerzas de seguridad.
- Buques adscritos a los servicios de la Cruz Roja.

Buques exentos por su navegación:

En base a la definición que hace el CTM 2006 de "buque" en su Artículo II apartado 1 f) y a las definiciones de "aguas abrigadas" y "en las inmediaciones de", la Dirección General de la Marina Mercante determina que los buques que se datarían a continuación están exentos de la aplicación del CTM 2006 y por tanto quedan fuera del ámbito de aplicación de sus reglas y normas, siempre y cuando naveguen y operen exclusivamente dentro de las aguas portuarias, zonas exteriores de puerto sujetas a reglamentaciones de la Autoridad Portuaria correspondiente y zonas comprendidas dentro de los límites de líneas de base³⁶ rectas:

- Remolcadores.
- Buques de suministro de combustible.
- Dragas, Ganguiles.
- Buques de limpieza portuaria y limpieza de playas.
- Buques de aprovisionamiento.
- Golondrinas y otros buques análogos que no salen fuera de los límites de las líneas de base rectas.

En el caso de que cualquier buque comprendido dentro de esta definición vaya a efectuar o tenga previsto realizar operaciones o realice navegaciones fuera de estos límites y dentro de las aguas territoriales españolas, sus armadores y/o Navieros solicitaran su inspección a la autoridad competente y automáticamente les será de aplicación el CTM 2006.

En los casos especiales en los que los buques descritos en el párrafo anterior, efectúen Una navegación sin finalidad comercial dentro de las aguas territoriales, para reposicionarse en otro puerto o para realizar reparaciones en Astilleros situados dentro de las aguas territoriales españolas, la autoridad competente, en función de la duración y características de la navegación, podrá conceder Una exención para esa travesía o determinar que automáticamente se les aplique el CTM 2006.

³⁶ Las líneas de base son líneas imaginarias que se trazan entre los puntos más adentrados en el mar de la costa.

En el caso de que los buques vayan a efectuar navegaciones al extranjero o a puertos extranjeros, sus armadores y/o navieros serán responsables de obtener en tiempo y forma el “Certificado de Trabajo Marítimo” y la “Declaración de Conformidad Laboral Marítima” y automáticamente les será de aplicación el CTM 2006.

7.2 El abandono de buques en España

La Ley española adopta el CTM como propio y tiene en cuenta las situaciones en la que se abandona a la *gente de mar* de otros países en un puerto de España³⁷ y otras en las que se abandona a la *gente de mar* a bordo de buque de bandera española en un puerto fuera de España.

En España, se considera que un marino ha sido abandonado cuando el armador lo abandona en un puerto sin pagar los salarios pertinentes y sin llevar a cabo las obligaciones de repatriación. No existe una legislación especial en España relativa a las tripulaciones abandonadas, es decir, en España se aplican las normas y directrices internacionales, las del CTM.

En el caso de que un marino español fuera abandonado en un puerto extranjero, se deberán aplicar las directrices del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006.

Si se abandona a un marino con nacionalidad europea en un puerto español, este podrá moverse libremente por el país³⁸, entrar y salir del buque siempre que quiera y además tendrá regulado su estatus con inmigración como ciudadano europeo.

Si el marino abandonado no tiene nacionalidad europea, no podrá salir del buque ni moverse por territorio español. Deberá regularizar su estatus con el gobierno español con la ayuda del consulado de su país.

³⁷ Alicante, Almería, Avilés, Coruña, Baleares, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Castellón De La Plana, Ceuta, Ferrol, Gijón, Huelva, Bahía De Algeciras, Bahía De Cádiz, Málaga, Marín Y Ría De Pontevedra, Melilla, Motril, Pasajes, Santa Cruz De Tenerife, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia, Vigo, Vilagarcía De Arousa y Las Palmas.

³⁸ Directiva europea 2004/38/EC.

En la legislación española, el abandono no se considera un crimen y no está contemplado en el derecho penal, ya que no se relaciona el abandono como un acto que pueda poner en riesgo vidas humanas.

Además, según el punto 2 del artículo 164 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, España evitará visar contratos a marinos españoles para trabajar en el extranjero para armadores que no otorguen las garantías financieras que aseguren que se realizará la repatriación del marino en caso de necesidad, procurando evitar de esta forma que los marinos españoles se vean envueltos en una situación de abandono.

“Artículo 164. Contratación de dotaciones.

2. Los agentes o representantes de armadores extranjeros que contraten en España a marinos nacionales o residentes para prestar servicios en buques extranjeros serán responsables solidarios con tal armador del cumplimiento del contrato celebrado. Además, estarán obligados a concertar un seguro mercantil que otorgue indemnizaciones de cuantía similar a las establecidas en el régimen de la Seguridad Social española para los casos de muerte, incapacidad por accidente y repatriación. Las autoridades de emigración no visarán los contratos celebrados que no cumplan con este requisito.”

7.2.1 Organismos que intervienen en el proceso de abandono en España

A. La autoridad portuaria del puerto en que se haya producido el abandono.

Las Autoridades Portuarias tienen la competencia territorial de su puerto. Su actuación en caso de abandono de buque variará dependiendo del caso.

B. Instituto social de la marina (ISM).

Este organismo dependiente del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social³⁹, es el encargado dentro del marco especial del Régimen Especial de Trabajadores del Mar⁴⁰, de proceder a diversas prestaciones en el marco de la ayuda y solución de las situaciones de abandono de tripulaciones.

El Instituto Social de la Marina gestiona prestaciones económicas de carácter social con objeto de atender las necesidades y carencias de los trabajadores del mar, sus beneficiarios y pensionistas.

Entre estas necesidades podemos encontrar varias que se contemplan en este proyecto:

- Ayudas por repatriación: pueden solicitarlas los armadores de buques de pabellón español y de empresas mixtas que coticen al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar que hubiesen efectuado la repatriación o traslado a España de sus tripulantes, residentes en España, cuando a consecuencia de naufragio o accidente, hayan sido desembarcados en el extranjero.
- Ayudas a beneficiarios de trabajadores fallecidos a bordo y desaparecidos: están establecidas para situaciones en las que el trabajador fallece a bordo de la embarcación y aquellas otras en las que, sin tener pruebas de su fallecimiento, haya constancia de su desaparición.

³⁹ <http://www.empleo.gob.es/index.htm>

⁴⁰ http://www.seg-social.es/Internet_1/Trabajadores/Afiliacion/RegimenesQuieneslos10548/RegimenEspecialdeTr32840/index.htm

- Asistencia a marinos en el extranjero: el ISM prestará asistencia a los trabajadores del mar en caso de abandono por empresas insolventes, apresamiento, naufragios y otros análogos en el extranjero, procediendo a su sostenimiento y restitución a España, adelantando los gastos que fuesen necesarios, sin perjuicio de la responsabilidad que compete al naviero, armador o representante legal.
- Asistencia a marinos transeúntes: la que, ocasionalmente, el ISM pueda prestar a los tripulantes, nacionales o extranjeros que, a consecuencia de naufragio, accidente o cualquier otra causa justificada puedan requerir atenciones urgentes hasta que la empresa armadora, representante legal o las autoridades competentes del país de que se trate puedan hacerse cargo de los mismos.

Se podrán beneficiar de estas ayudas las siguientes personas:

- Trabajadores del mar incluidos en el campo de aplicación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, aunque no se encuentren de alta en el mismo, asimilados y pensionistas de dicho Régimen.
- Cónyuge o parientes por consanguinidad, afinidad o adopción, hasta el segundo grado inclusive, siempre que convivan con el titular del derecho y a su cargo, salvo que la no convivencia se derive de sentencia judicial de separación matrimonial o divorcio.
- Conviviente maritalmente con el titular del derecho, y a su cargo, siempre que se acredite un mínimo de convivencia ininterrumpida de un año.

C. Organizaciones No Gubernamentales (ONG).

Organizaciones como STELLA MARIS, ayudan al marino en caso de necesidad, pudiendo proporcionar alojamiento y manutención.

El Stella Maris ejerce de secretaría permanente y participa en el Comité de Solidaridad del Puerto de Barcelona que reúne a la Autoridad Portuaria de Barcelona, representantes de la asociación de consignatarios, asociación de prácticos del puerto, asociación de armadores, Instituto Social de la Marina, sindicatos, y otras asociaciones. Se trabaja para mejorar el bienestar de la *gente de mar*, así como solucionar problemas puntuales que se presentan en el puerto como el de las tripulaciones de barcos abandonados.

8 Conclusiones

La repatriación de *gente de mar* ha sido regulada por distintos Convenios, empezando por el Convenio sobre la Repatriación de Marineros de 1926, el cual quedó obsoleto, haciendo que fuera necesario la creación del Convenio sobre la Repatriación de *Gente de Mar* 1987. Este convenio ya puso las bases sobre las que el CTM 2006 se basa.

Hoy en día, el convenio referente para asegurar la repatriación de los marinos es el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006. El CTM 2006 fue adoptado el 23 de febrero de 2006 en la 94ª reunión de la Conferencia General de la OIT, y entró en vigor el 20 de agosto de 2013.

El CTM, junto con los convenios SOLAS, MARPOL y STCW figura entre los principales instrumentos internacionales que regulan las actividades de la industria marítima.

El CTM 2006 está adquiriendo una gran importancia, y no dejará de hacerlo, puesto que las condiciones de vida y laborales en la mar se van a seguir mejorando, y el CTM es la herramienta para conseguirlo.

El CTM 2006 ha buscado el más extenso consenso en su ratificación. Esto se produce ofreciendo cierto margen de flexibilidad en la aplicación del CTM, con el objetivo de mejorar gradualmente la protección a la *gente de mar*, teniendo en cuenta las peculiaridades del sector y la diversidad de las circunstancias nacionales.

Esta flexibilidad se consigue con:

- La estructura del Convenio, en la división del reglamento del Convenio en normas y pautas. Las primeras son de carácter obligatorio, mientras que las segundas son orientativas, aunque el propio Convenio establece que no pueden ser ignoradas. Esto permite una cierta flexibilidad a los estados miembros a la hora de redactar y aplicar su legislación nacional, adaptando el Convenio a sus posibilidades y características nacionales.

- La aplicación de medidas equivalentes: el Convenio contempla que, para cumplir con los principios y disposiciones de la parte A, los Estados Miembros puedan aplicar medidas equivalentes a las descritas en la misma parte A, aunque no sean iguales.

Estas dos herramientas hacen que el CTM sea muy flexible y que los Estados tengan menos dificultades para adoptarlos en su legislación nacional y para cumplirlo.

El CTM asegura que las condiciones laborales de la *gente de mar* sean justas. Para certificar esto, se utiliza dos documentos que son el “Certificado de Trabajo Marítimo” y la “Declaración de Conformidad Marítima”.

Estos dos documentos se deberán inspeccionar en los “Port State Control” de los puertos de Miembros del CTM 2006.

Sin embargo, el CTM 2006 no estaba completo en cuanto a repatriación se refiere, ya que no definía las garantías financieras que el armador debía aportar para asegurar el cobro de salarios atrasados, los costes de repatriación y las indemnizaciones de lesión y fallecimiento.

Al contar con una parte no obligatoria, los estados pueden no aplicar las recomendaciones del Convenio, pero las normas obligatorias son igual de estrictas que los convenios anteriores.

Así pues, si un Miembro decide no incluir ninguna recomendación en su legislación nacional, el CTM 2006 no supone un gran cambio respecto a la legislación anterior.

Esto se debe ir cambiando con enmiendas y con inspecciones más estrictas.

La Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo han promovido una serie de enmiendas para solucionar la falta de concreción de las garantías financieras que se mencionan en el CTM 2006. Estas enmiendas se aprueban por la OIT en 2014, y entran en vigor a principios de 2017.

A partir de la entrada en vigor de estas enmiendas, los armadores de buques que se encuentren dentro del ámbito de aplicación deberán aportar las mencionadas garantías financieras. Estas se definen en las enmiendas de 2014, aunque aún dejan lugar a dudas en su aplicación. Esto deberá ser un punto a mejorar en el futuro.

Para obtener estas garantías financieras, los armadores pueden recurrir a los seguros de compañías P&I, avales bancarios u otras formas legales de garantizar el cumplimiento de sus nuevas obligaciones.

La cobertura P&I estándar ya cubre los gastos de repatriación en situaciones normales, excepto en caso de abandono, y las nuevas normas sobre garantías financieras se han resuelto con una ampliación del seguro P&I. Sin embargo, esta ampliación pretende contentar legalmente con los nuevos requisitos desembolsando el mínimo capital posible, y solo protege y ayuda al armador.

Es necesario la implementación de otros sistemas para proteger al marino en caso de abandono de buques.

La situación más problemática para la repatriación y para la vida del marino en general es el abandono de buques. En esta situación el armador no lleva a cabo sus obligaciones concernientes al pago de salarios, repatriación y otros aspectos laborales.

Es en la situación de abandono dónde la OIT y la OMI deben trabajar para dar una solución efectiva.

El abandono de marinos en puerto extranjero está íntimamente relacionado con las banderas de conveniencia de ya que estos registros hacen que estas prácticas queden impunes.

Otro caso que encontramos es el relacionado con los buques que no tienen cobertura P&I. En los yates y en otras embarcaciones que no tengan un seguro P&I, pero que estén dentro del ámbito de aplicación del CTM 2006, también se deben aplicar las enmiendas 2014. Así pues, los armadores de estas embarcaciones deberán proveer otro tipo de garantía financiera, como un aval bancario, una carta de compromiso, u otra que cumpla con las enmiendas 2014, ya que si no lo hace, el buque puede ser detenido en un puerto de un Estado Miembro.

Si los medios contemplados por el CTM 2006 para asegurar el cumplimiento de sus normas fallan, el marino puede optar por embargar el buque.

El embargo preventivo de buques es una herramienta complementaria al CTM 2006 para asegurar el cobro de salarios atrasados, gastos de repatriación y de indemnizaciones por lesiones o fallecimiento.

El embargo preventivo de buques da una serie de ventajas al marino, ya que le sitúa en una posición de poder para efectuar reclamaciones, pedir préstamos o en un juicio. Esto es debido a que, en el embargo, el buque queda detenido en puerto y no puede seguir con su actividad.

El embargo preventivo de buques en el Derecho Español está regulado por la Ley de Navegación Marítima de fecha 24/07 de 2014, que se basa en la Convención de Ginebra de las Naciones Unidas de 1999.

VII Bibliografía

Libros

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006; Conferencia internacional del trabajo.

Fotinopoulou, B. O.; *El Contrato de trabajo de la gente del mar*. Estudio del problema de la determinación de la ley rectora al contrato de embarque en el contexto de los registros abiertos.; Primera edición.; Granada. Editorial Comares. 2008; ISBN 978-84-9836-351-7.

Convenciones

C023 - *Repatriation of Seamen Convention, 1926* (No. 23). Convention concerning the Repatriation of Seamen (Entry into force: 16 Apr 1928). Adoption: Geneva, 9th ILC session (23 Jun 1926) - Status: Outdated instrument (Technical Convention).

C166 - *Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987* (No. 166). Convention concerning the Repatriation of Seafarers (Revised) (Entry into force: 03 Jul 1991). Adoption: Geneva, 74th ILC session (09 Oct 1987) - Status: Up-to-date instrument (Technical Convention).

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO del viernes 25 de julio de 2014, Núm. 180.

Resolution A.930 (22). Adopted on 29 November 2001. (Agenda item 10). Guidelines on provision of financial security in case of abandonment of seafarers.

Material en línea

Abogados Díaz y Asociados

- El embargo preventivo de buques en la nueva ley de navegación marítima. Publicación de Sebastián Díaz Díaz y Sebastián Díaz Ribes. Consultado en abril de 2017.
<<http://www.bufetediaz.com/index.php/es/publicaciones/65-el-embargo-preventivo-de-buques-en-la-nueva-ley-de-navegacion-maritima>>

Actualidad Jurídica Uría Menéndez.

- Artículo de Fernández-Quirós, Tuñón, T. y Barros García, M. Publicado en 2013. Consultado en abril de 2017.
<<http://www.uria.com/documentos/publicaciones/3914/documento/fe5.pdf?id=4801>>
- Artículo de Quirós De Sas, A. El nuevo régimen del embargo preventivo de buques en el derecho español. Consultado en abril de 2017.
<<http://www.uria.com/documentos/publicaciones/3496/documento/foro14.pdf?id=4281>>

Coordination marée noire.

- *Los abandonos en España*. Artículo de octubre 2006. Consultado en abril de 2017.
<http://coordination-maree-noire.eu/spip.php?article4406&lang=fr&var_mode=calcul>

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF).

- ITF oficial. Página web actualizada en 2016. Consultada en marzo de 2017.
<<http://www.itfglobal.org/es/about-itf/what-we-do/>>

LONDON P&I CLUB

- Circular de LONDON P&I CLUB. Cláusula adicional. PDF en línea. Consultado en abril de 2017.
<<https://www.londonpandi.com/documents/maritime-labour-convention/>>
- Circular de LONDON P&I CLUB. Guía para la aplicación de las enmiendas 2014 al CTM 2006. PDF en línea. Consultado en abril de 2017.
<https://www.londonpandi.com/_common/updateable/downloads/a50576c7-22e4-4277-845d-1b0a62b0420a.pdf>

Ministerio de Empleo y Seguridad Social, Gobierno de España.

- Artículo de Fotinopoulou Basurko, O. PDF en línea. Consultado en marzo de 2017.
<http://www.empleo.gob.es/es/publica/pub_electronicas/destacadas/revista/numeros/82/219.pdf>
- Artículo de Vicente Palacio, A. PDF en línea. Consultado en marzo de 2017.
<http://www.empleo.gob.es/es/publica/pub_electronicas/destacadas/revista/numeros/82/291.pdf>
- Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.
<http://www.seg-social.es/Internet_1/Normativa/095259>

Organización internacional del trabajo.

- Enmiendas al Código para aplicar las reglas 2.5 y 4.2 y los anexos del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), adoptadas por el Comité Tripartito Especial el 11 de abril de 2014. PDF en línea. (Consultado en marzo de 2017).
<http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_249719.pdf>
- Estados Miembros OIT. PDF en línea. Lista actualizada en 2017. Consultada en abril de 2017.
<http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/info/translatns/pdf/186-states-members-june-2015_sp.pdf>
- Frequently Asked Questions (FAQ) *Maritime Labour Convention*, 2006 (MLC, 2006). Cuarta edición, 2015. PDF en línea. (Consultado en marzo de 2017).
<http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_237451.pdf>
- *Preguntas frecuentes acerca del Convenio sobre el Trabajo Marítimo*. Página web oficial. (Consultada en marzo de 2017).
<http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_CON_TXT_ILS_MAR_FAQ_ES/lang-es/index.htm#P35_6819>

PREVENCIÓN INTEGRAL

- Artículo de Raúl García Bercedo. Abandono de marinos en puerto extranjero. Consultado en abril de 2017.
<<https://www.prevencionintegral.com/canal-orp/papers/orp-2013/condiciones-vida-trabajo-bordo-abandono-marinos-en-puerto-extranjero>>

Seafarers Rights International.

- Abandono de Marinos. PDF en línea actualizado en 2013. Consultado en marzo de 2017.
<http://seafarersrights.org/wp/wp-content/uploads/2014/11/SPAIN.SUBJECTGUIDE.ABANDONMENTOFSEAFARERS_2013_ENG1.pdf>
- Embargo preventivo de buques. Web actualizada en 2016. Consultada en marzo de 2017
<<http://seafarersrights.org/seafarers-fact-file-ship-arrest/>>
- Organización inglesa especializada en los Derechos de los marinos. Web actualizada en 2016. Consultada en marzo de 2017.
<<http://seafarersrights.org/seafarers-subjects/abandonment/>>

SHIPOWNERS CLUB.

- Circular del 10 de octubre de 2016. PDF en línea. Consultado en abril de 2017.
<<https://www.shipownersclub.com/media/2016/10/Maritime-Labour-Convention-2006-As-Amended-MLC-Financial-Security-Requirements.pdf>>

THE AMERICAN CLUB; MUTUAL P&I ASSOCIATION

Documento sobre las reglas del club 2015 – 2016. PDF en línea. Consultado en abril de 2017.

<<http://www.american-club.com/files/files/1516.pdf#page=29>>

Medios de Comunicación

(Consultados en marzo y abril de 2017.)

Diario EL PAIS.

<http://economia.elpais.com/economia/2016/09/01/actualidad/1472749096_544593.html>

<http://economia.elpais.com/economia/2016/09/19/actualidad/1474273607_243615.html>

<http://economia.elpais.com/economia/2016/09/22/actualidad/1474528335_082586.html>

<http://economia.elpais.com/economia/2017/02/17/actualidad/1487319945_495584.html>

<http://economia.elpais.com/economia/2016/09/09/actualidad/1473435543_108090.html>

Diario EL ECONOMISTA

<<http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/7794888/08/16/EI-armador-surcoreano-Hanjin-quiebra-y-expone-la-crisis-de-la-industria-naviera.html>>

Medio THE ANGLICAN NEWS

<<http://www.anglicannews.org/news/2016/09/seafarers-mission-comes-to-aid-of-hanjin-crew-members.aspx>>

MEDIO THE MARITIME EXECUTIVE

<<http://www.maritime-executive.com/editorials/moral-hazard-case-study-hanjin-shiping>>

VIII Anexos

Anexo 1. Estados miembros de la OIT

Afganistán	Brunei Darussalam	Dinamarca
Albania	Bulgaria	Djibouti
Alemania	Burkina Faso	Dominica
Angola	Burundi	República Dominicana
Antigua y Barbuda	Cabo Verde	Ecuador
Arabia Saudita	Camboya	Egipto
Argelia	Camerún	El Salvador
Argentina	Canadá	Emiratos Árabes Unidos
Armenia	República Centroafricana	Eritrea
Australia	Chad	Eslovaquia
Austria	República Checa	Eslovenia
Azerbaiyán	Chile	España
Bahamas	China	Estados Unidos
Bahrein	Chipre	Estonia
Bangladesh	Colombia	Etiopía
Barbados	Comoras	Ex República Yugoslava
Belarús	Congo	Macedonia
Bélgica	Corea, República de	Fiji
Belice	Costa Rica	Filipinas
Benin	Côte d'Ivoire	Finlandia
Bolivia, Estado Plurinacional de	Croacia	Francia
Bosnia y Herzegovina	Cuba	Gabón
Botswana	República Democrática del Congo	Gambia
Brasil		

Georgia	Kazajstán	Mongolia
Ghana	Kenya	Montenegro
Granada	Kirguistán	Mozambique
Grecia	Kiribati	Myanmar
Guatemala	Kuwait	Namibia
Guinea	República	Nepal
Guinea-Bissau	Democrática Popular	Nicaragua
Guinea Ecuatorial	Lao	Níger
Guyana	Lesotho	Nigeria
Haití	Letonia	Noruega
Honduras	Líbano	Nueva Zelandia
Hungría	Liberia	Omán
India	Libia	Países Bajos
Indonesia	Lituania	Pakistán
Irán, República	Luxemburgo	Palau
Islámica del	Madagascar	Panamá
Iraq	Malasia	Papua Nueva Guinea
Irlanda	Malawi	Paraguay
Islandia	Maldivas, República	Perú
Islas Cook (las)	de	Polonia
Islas Marshall (las)	Malí	Portugal
Islas Salomón	Malta	Qatar
Israel	Marruecos	Reino Unido
Italia	Mauricio	Rumania
Jamaica	Mauritania	Rusia, Federación de
Japón	México	Rwanda
Jordania	Moldova, República	
	de	

Saint Kitts y Nevis	Sri Lanka	Túnez
Samoa	Sudáfrica	Turkmenistán
San Marino	Sudán	Turquía
San Vicente y las Granadinas	Sudán del Sur	Tuvalu
Santa Lucía	Suecia	Ucrania
Santo Tomé y Príncipe	Suiza	Uganda
Senegal	Suriname	Uruguay
Serbia	Swazilandia	Uzbekistán
Seychelles	Tailandia	Vanuatu
Sierra Leona	Tanzanía, República Unida de	Venezuela, República Bolivariana de
Singapur	Tayikistán	Viet Nam
República Árabe Siria	Timor-Leste	Yemen
Somalia	Togo	Zambia
	Trinidad y Tobago	Zimbabwe

Anexo 2. Estados Miembros del CTM 2006

Albania	Alemania	Países Bajos (sólo territorio europeo y Curaçao)
Argelia	Ghana	Nueva Zelanda
Antigua y Barbuda	Grecia	Nicaragua
Argentina	Hungría	Nigeria
Australia	India	Noruega
Bahamas	Irán	Palau
Bangladesh	Irlanda	Panamá
Barbados	Italia	Filipinas
Belice	Japón	Polonia
Bélgica	Jordania	Rumania
Benín	Kenia	Rusia
Bosnia y Herzegovina	Corea del Sur	Saint Kitts y Nevis
Bulgaria	Kiribati	San Vicente y las Granadinas
Canadá	Letonia	Samoa
Cabo Verde	Líbano	Serbia
República del Congo	Liberia	Seychelles
China (excluyendo Hong Kong)	Lituania	Singapur
Croacia	Luxemburgo	Eslovenia
Chipre	Malasia	Sudáfrica
Dinamarca (incluyendo Islas Faroe, excluyendo Groenlandia)	Maldivas	España
Fiji (islas)	Malta	Suecia
Finlandia	Islas Marshall	Suiza
Francia (incluyendo Nueva Caledonia)	Isla Mauricio	Sri Lanka
Gabón	Mongolia	Tailandia
	Montenegro	Togo
	Marruecos	
	Myanmar	

Túnez

Tuvalu

Reino Unido
(incluyendo
Bermudas, Islas

Caimán, Isla de Man
y Gibraltar)

Vietnam

Anexo 3. Artículo XV del CTM 2006

Enmiendas al Código

1. El Código podrá ser enmendado ya sea mediante el procedimiento estipulado en el artículo XIV o, salvo que se indique expresamente otra cosa, de conformidad con el procedimiento descrito en el presente artículo.
2. El gobierno de cualquier Miembro de la Organización o el grupo de representantes de los armadores o el grupo de representantes de la *gente de mar* que hayan sido designados para formar parte del Comité mencionado en el artículo XIII podrán proponer al Director General de la OIT enmiendas al Código. Toda enmienda propuesta por un gobierno deberá haber sido propuesta o apoyada al menos por cinco gobiernos Miembros que hayan ratificado el Convenio o por el grupo de representantes de los armadores o de la *gente de mar* a que se hace referencia en el presente párrafo.
3. Después de verificar que la propuesta de enmienda cumple con los requisitos del párrafo 2 que antecede, el Director General deberá comunicarla sin demora, junto con los comentarios o sugerencias que se consideren oportunos, a todos los Miembros de la Organización, invitándoles a enviar sus observaciones o sugerencias sobre la propuesta en un plazo de seis meses o cualquier otro plazo que fije el Consejo de Administración (que no podrá ser inferior a tres meses ni superior a nueve meses).
4. Al finalizar el plazo a que se refiere el párrafo 3 que antecede, la propuesta, acompañada de un resumen de cualesquiera observaciones o sugerencias hechas con arreglo a dicho párrafo, se remitirá al Comité para su examen en una reunión. Se considerará que una enmienda ha sido adoptada por el Comité si:
 - a) por lo menos la mitad de los gobiernos de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio están representados en la reunión en que se examine la propuesta;
 - b) una mayoría de por lo menos dos tercios de los miembros del Comité vota a favor de la enmienda, y
 - c) esta mayoría de votos favorables incluye por lo menos la mitad de los votos atribuidos a los gobiernos, la mitad de los votos atribuidos a los armadores y la mitad de los votos atribuidos a la *gente de mar* en su calidad de miembros del Comité inscritos en la reunión en que se someta a votación la propuesta.

5. Las enmiendas adoptadas de conformidad con el párrafo 4 que antecede deberán presentarse a la siguiente reunión de la Conferencia para su aprobación. Tal aprobación requerirá una mayoría de dos tercios de los votos emitidos por los delegados presentes. Si no se obtiene esa mayoría, la enmienda propuesta deberá remitirse al Comité para que éste la reexamine, si así lo estima conveniente.

6. Las enmiendas aprobadas por la Conferencia deberán ser notificadas por el Director General a cada uno de los Miembros cuya ratificación del presente Convenio se haya registrado antes de la fecha de la aprobación de la enmienda por la Conferencia. Estos Miembros son mencionados más adelante como «Miembros ratificantes». La notificación deberá contener una referencia al presente artículo y fijar el plazo que regirá para la comunicación de cualquier desacuerdo formal. Este plazo será de dos años a partir de la fecha de la notificación, a menos que, en el momento de la aprobación, la Conferencia haya fijado un plazo diferente, el cual será de por lo menos un año. A los demás Miembros de la Organización se les remitirá una copia de la notificación, con fines de información.

7. Toda enmienda aprobada por la Conferencia deberá considerarse aceptada, a menos que, al término del plazo fijado, el Director General haya recibido expresiones formales de desacuerdo de más del 40 por ciento de los Miembros que hayan ratificado el Convenio y que representen como mínimo el 40 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante de los Miembros que hayan ratificado el Convenio.

8. Toda enmienda que se considere aceptada entrará en vigor seis meses después del vencimiento del plazo fijado para todos los Miembros ratificantes, excepto para los que hubieren expresado formalmente su desacuerdo con arreglo al párrafo 7 que antecede y no hubieren retirado tal desacuerdo de conformidad con el párrafo 11.

Ello no obstante:

a) antes del vencimiento del plazo fijado, todo Miembro ratificante podrá comunicar al Director General que la enmienda entrará en vigor para dicho Miembro sólo después de que éste haya remitido una notificación expresa de su aceptación, y

b) antes de la fecha de entrada en vigor de la enmienda, todo Miembro ratificante podrá comunicar al Director General que se declara exento de la aplicación de dicha enmienda durante un período determinado.

9. Las enmiendas que estén sujetas a la notificación señalada en el apartado a) del párrafo 8 supra entrarán en vigor, para el Miembro que envíe dicha notificación, seis meses después de que éste haya comunicado al Director General su aceptación de la enmienda, o en la fecha en que la enmienda entre en vigor por primera vez, si esta fecha fuera posterior.

10. El período a que se refiere el apartado b) del párrafo 8 supra no deberá exceder de un año desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda ni superar cualquier otro plazo más largo que pueda haber fijado la Conferencia en el momento de la aprobación de la enmienda.

11. Todo Miembro que haya expresado formalmente su desacuerdo con una enmienda podrá retirarlo en todo momento. Si el Director General recibe la comunicación de ese retiro después de la entrada en vigor de la enmienda, ésta entrará en vigor para dicho Miembro seis meses después de la fecha en que se haya registrado dicha comunicación.

12. Después de la entrada en vigor de una enmienda, el Convenio sólo podrá ser ratificado en su forma enmendada.

13. En la medida en que un certificado de trabajo marítimo se refiera a cuestiones comprendidas en una enmienda al presente Convenio que haya entrado en vigor:

a) todo Miembro que haya aceptado dicha enmienda no estará obligado a hacer extensivos los privilegios del presente Convenio en lo que atañe a los certificados de trabajo marítimo expedidos a buques que enarbolen el pabellón de otro Miembro que:

i) en virtud del párrafo 7 del presente artículo, haya expresado formalmente su desacuerdo con la enmienda y no haya retirado dicho desacuerdo, o

ii) en virtud del apartado a) del párrafo 8 del presente artículo, haya anunciado que la aceptación está supeditada a su aprobación expresa ulterior y no haya aceptado la enmienda, y

b) todo Miembro que haya aceptado dicha enmienda deberá hacer extensivos los privilegios del Convenio en lo que atañe a los certificados de trabajo marítimo expedidos a buques que enarbolen el pabellón de otro Miembro que, en virtud del apartado b) del párrafo 8 supra, haya notificado que no aplicará la enmienda durante un período determinado, con arreglo al párrafo 10 del presente artículo.

Anexo 4. Artículo XIV del CTM 2006

Enmiendas al presente Convenio

1. La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo podrá adoptar enmiendas a cualesquiera disposiciones del presente Convenio, de conformidad con el artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo y con las normas y procedimientos de la Organización para la adopción de convenios.

También podrán adoptarse enmiendas al Código con arreglo a los procedimientos previstos en el artículo XV.

2. El texto de las enmiendas se remitirá, para su ratificación, a los Miembros cuyos instrumentos de ratificación del presente Convenio hayan sido registrados antes de la adopción de dichas enmiendas.

3. En el caso de los demás Miembros de la Organización, el texto del Convenio en su forma enmendada se les remitirá para su ratificación de conformidad con el artículo 19 de la Constitución.

4. Se considerará que las enmiendas han sido aceptadas en la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones – de la enmienda o del Convenio en su forma enmendada, según el caso – de al menos 30 Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

5. Las enmiendas que se adopten de conformidad con el artículo 19 de la Constitución serán obligatorias únicamente para los Miembros de la Organización cuyas ratificaciones hayan sido registradas por el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

6. En lo que atañe a los Miembros a que se refiere el párrafo 2 del presente artículo, las enmiendas entrarán en vigor doce meses después de la fecha de aceptación mencionada en el párrafo 4 supra o doce meses después de la fecha en que se haya registrado su ratificación de la enmienda, si esta fecha fuera posterior.

7. En lo que atañe a los Miembros a que se refiere el párrafo 3 del presente artículo, y a reserva de lo dispuesto en el párrafo 9 del mismo, el Convenio en su forma enmendada entrará en vigor doce meses después de la fecha de aceptación mencionada en el párrafo 4 supra o doce meses después de la fecha en que se haya registrado su ratificación del Convenio, si esta fecha fuera posterior.

8. El presente Convenio permanecerá en vigor en su forma y contenido no enmendados para los Miembros cuya ratificación del Convenio se haya registrado antes de la adopción de la enmienda de que se trate, pero que no hayan ratificado dicha enmienda.

9. Todo Miembro cuya ratificación del presente Convenio se registre después de la adopción de la enmienda pero antes de la fecha a que se refiere el párrafo 4 del presente artículo podrá especificar, en una declaración anexa al instrumento de ratificación, que su ratificación se refiere al Convenio sin la enmienda en cuestión. En el caso de una ratificación que venga acompañada de dicha declaración, el Convenio entrará en vigor para el Miembro de que se trate doce meses después de la fecha en que se haya registrado la ratificación. Cuando el instrumento de ratificación no venga acompañado de dicha declaración o cuando la ratificación se registre en la fecha o después de la fecha a que se refiere el párrafo 4, el Convenio entrará en vigor para el Miembro de que se trate doce meses después de la fecha en que se haya registrado la ratificación; después de su entrada en vigor de conformidad con el párrafo 7 del presente artículo, el Miembro en cuestión quedará obligado a respetar la enmienda, salvo que en dicha enmienda se estipule otra cosa.

Anexo 5. El “Certificado de Trabajo Marítimo”

Certificado de Trabajo Marítimo (Nota: Al presente Certificado deberá
adjuntarse una Declaración de Conformidad Laboral Marítima)

Expedido de conformidad con las disposiciones del artículo V y el Título 5 del
Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (en adelante, «el Convenio») y en
virtud de la autoridad del Gobierno de:

.....
(designación completa del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a
enarbolar)

por:

.....
(designación completa y dirección de la autoridad competente u
organización reconocida debidamente autorizada en virtud de las
disposiciones del Convenio)

Datos del buque

Nombre del buque:

.....

Letras o número distintivos:

.....

Puerto de matrícula:

.....

Fecha en que se matriculó el buque:

.....

Arqueo bruto:

.....

Número OMI:

.....

Tipo de buque:

Nombre y dirección del
armador:.....

.....

Se certifica que:

1. Este buque ha sido inspeccionado y se ha verificado su conformidad con los requisitos del Convenio y con las disposiciones de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima adjunta.
2. Se consideró que las condiciones de trabajo y de vida de la *gente de mar* que se especifican en el anexo A5-I del Convenio se ajustan a las disposiciones nacionales del país arriba indicado por las que se aplica el Convenio. En la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, parte I, figura un resumen de estas disposiciones nacionales.

El presente Certificado es válido hasta, a reserva de las inspecciones que se efectúen de conformidad con las normas A5.1.3 y A5.1.4 del Convenio.

Este Certificado sólo es válido cuando se le adjunta la Declaración de
Conformidad Laboral Marítima expedida en

.....el.....

Fecha de finalización de la inspección en la que se basó el presente
Certificado

.....

Expedido en el.....

Firma del funcionario debidamente habilitado que expide el Certificado

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

*Endosos del certificado de la inspección intermedia obligatoria y, si procede,
de otras inspecciones adicionales*

Se certifica que el buque fue inspeccionado de conformidad con las
normas A5.1.3 y A5.1.4 del Convenio y que se determinó que las condiciones
de trabajo y de vida de la *gente de mar* que se especifican en el anexo A5-I
del Convenio se ajustan a las disposiciones nacionales del país arriba indicado
por las que se aplica el Convenio.

Inspección intermedia (se efectuará entre el segundo

*Firmado..... y el tercer año a partir de la (Firma del
funcionario habilitado) fecha de expedición del certificado) Lugar*

.....

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad, cuando proceda)

Endosos adicionales (si procede)

Se certifica que el buque fue objeto de una inspección adicional a fin de comprobar si seguía cumpliendo con las disposiciones nacionales por las que se aplica el Convenio, con arreglo a lo previsto en el párrafo 3 de la norma A3.1 del Convenio (nueva matrícula del buque o modificación importante del alojamiento) o por otros motivos.

Inspección intermedia:

Firmado (si procede) (Firma del
funcionario habilitado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad, cuando proceda)

Inspección intermedia: Firmado
(si procede) (Firma del funcionario habilitado)

Lugar

Fecha.....

(Sello o estampilla de la autoridad, cuando proceda)

Inspección intermedia: Firmado (si procede)

(Firma del funcionario habilitado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad, cuando proceda)

Anexo 6. “La Declaración de Conformidad Laboral Marítima”. Parte I

(Nota: la presente Declaración deberá adjuntarse al *Certificado de Trabajo Marítimo* del buque)

Expedida en virtud de la autoridad de:
(insertar el nombre de la autoridad competente definida en el párrafo 1, a),
del artículo II del Convenio)

En lo que respecta a las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, el buque cuyas referencias se indican a continuación:

Nombre del buque	Número OMI	Arqueo bruto

se mantiene en conformidad con la norma A5.1.3 del Convenio.

El/la que suscribe declara, en nombre de la autoridad competente antes mencionada, que:

- a) las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo están plenamente incorporadas en los requisitos nacionales a que se hace referencia más abajo;
- b) estos requisitos nacionales están recogidos en los requisitos nacionales a que se hace referencia más abajo; se facilitan explicaciones relativas al contenido de dichos requisitos cuando es necesario;

- c) los detalles de toda disposición de equivalencia sustancial adoptada en virtud de los párrafos 3 y 4 del artículo VI se indican <frente a los epígrafes pertinentes de los requisitos nacionales enumerados a continuación> <más adelante, en el párrafo previsto a tal efecto> (sírvese tachar la descripción que no corresponde);
- d) toda exención concedida por la autoridad competente de conformidad con el Título 3 se indicará con claridad en la sección que aparece más abajo a estos efectos, y e) en el marco de dichos requisitos nacionales, también se hace referencia a todo requisito previsto en la legislación nacional para una categoría específica de buques.

1. Edad mínima (regla 1.1)

.....

2. Certificado médico (regla 1.2)

.....

3. Calificaciones de la *gente de mar* (regla 1.3)

.....

4. Acuerdos de empleo de la *gente de mar* (regla 2.1)

.....

5. Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado (regla 1.4)

.....

6. Horas de trabajo y de descanso (regla 2.3)

.....

7. Niveles de dotación del buque (regla 2.7)

.....

8. Alojamiento (regla 3.1)

.....

9. Servicios de esparcimiento a bordo (regla 3.1)

.....

10. Alimentación y servicio de fonda (regla 3.2)

.....

11. Salud y seguridad y prevención de accidentes (regla 4.3)

.....

12. Atención médica a bordo (regla 4.1)

.....

13. Procedimientos de tramitación de quejas a bordo (regla 5.1.5)

.....

14. Pago de los salarios (regla 2.2)

.....

Nombre:

.....

Cargo:

.....

...

Firma:

.....

...

Lugar:

.....

...

Fecha:

.....

...

(Sello o estampilla de la
autoridad expedidora, cuando
proceda)

Equivalencias sustanciales (Nota: táchese el párrafo que no proceda)
Conforme a lo previsto en los párrafos 3 y 4 del artículo VI del Convenio, se indican las siguientes disposiciones de equivalencia sustancial, con excepción de las que ya se han señalado en la lista que antecede (incluir una descripción, según proceda):

.....
..... No se aplica ninguna disposición de equivalencia sustancial.

Nombre:

.....

Cargo:

.....

...

Firma:

.....

...

Lugar:

.....

...

Fecha:

.....

...

(Sello o estampilla de la
autoridad expedidora, cuando
proceda.

Exenciones de conformidad con el
Título 3 (Nota: táchese el párrafo que
no proceda)

Conforme a lo previsto en el Título 3 del Convenio, se indican
las siguientes exenciones aplicadas por la autoridad competente:

.....
.....

No se aplica ninguna disposición de equivalencia sustancial

Nombre:

.....

Cargo:

.....

Firma:

.....

Lugar:

.....

Fecha:

.....

(Sello o estampilla de la
autoridad expedidora, cuando
proceda)

Anexo 7. “La Declaración de Conformidad Laboral Marítima”. Parte II

Medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento continuo entre las inspecciones.

El armador, cuyo nombre figura en el Certificado de Trabajo Marítimo al que se adjunta la presente Declaración, ha adoptado las siguientes medidas para asegurar el cumplimiento continuo de las disposiciones del Convenio entre las inspecciones:

(Indique a continuación las medidas redactadas para asegurar el cumplimiento de cada uno de los puntos que figuran en la parte I.)

1. Edad mínima (regla 1.1)

.....

2. Certificado médico (regla 1.2)

.....

3. Calificaciones de la *gente de mar* (regla 1.3)

.....

4. Acuerdos de empleo de la *gente de mar* (regla 2.1)

.....

5. Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado (regla 1.4)

.....

6. Horas de trabajo y de descanso (regla 2.3)

.....

7. Niveles de dotación del buque (regla 2.7)

.....

8. Alojamiento (regla 3.1)

.....

9. Servicios de esparcimiento a bordo (regla 3.1)

.....

10. Alimentación y servicio de fonda (regla 3.2)

.....

11. Salud y seguridad y prevención de accidentes (regla 4.3)

.....

12. Atención médica a bordo (regla 4.1)

.....

13. Procedimientos de tramitación de quejas a bordo (regla 5.1.5)

.....

14. Pago de los salarios (regla 2.2)

.....

Por la presente certifico que las medidas arriba mencionadas fueron redactadas para garantizar entre las inspecciones el cumplimiento continuo, de conformidad con los requisitos enumerados en la parte I.

Nombre del armador:

.....
.....

Dirección de la empresa:

.....
.....

Nombre de la autoridad competente:

.....
.....

Cargo:

.....

Firma de la autoridad competente:

.....

Fecha:

.....

(Sello o estampilla del armador)

Las medidas antes mencionadas han sido examinadas por (insértese el nombre de la autoridad competente u organización debidamente reconocida) y, tras haberse inspeccionado el buque, se ha considerado que satisfacen los objetivos establecidos en el apartado b) del párrafo 10 de la norma A5.1.3, en relación con las medidas destinadas a asegurar el cumplimiento inicial y continuo de los requisitos estipulados en la parte I de la presente Declaración.

Nombre:

.....

Cargo:

.....

Dirección:

.....

.....

Firma:

.....

Lugar:

.....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Certificado Provisional de Trabajo Marítimo expedido de conformidad con las disposiciones del artículo V y el Título 5 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (en adelante, «el Convenio») y en virtud de la autoridad del Gobierno de:

.....

(designación completa del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar) por:

.....

(designación completa y dirección de la autoridad competente u organización reconocida debidamente autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio)

Datos del buque

Nombre del buque:

.....

Letras o número distintivos:

.....

Puerto de matrícula:

.....

Fecha en que se matriculó el buque:

.....

Arqueo bruto:

.....

Número OMI:

.....

Tipo de buque:

.....

Nombre y dirección del armador:

.....

Se certifica que, a los efectos del párrafo 7 de la norma A.5.1.3 del Convenio:

- a) este buque ha sido inspeccionado, en la medida de lo razonable y factible, con respecto a las materias que figuran en el anexo A5-I del Convenio, teniendo en cuenta la verificación de los aspectos señalados a continuación en b), c) y d);

- b) el armador ha demostrado a la autoridad competente o a una organización reconocida que el buque cuenta con procedimientos adecuados para dar cumplimiento al Convenio;

- c) el capitán conoce las disposiciones del Convenio y las responsabilidades de aplicación, y

- d) se ha presentado información pertinente a la autoridad competente o a una organización reconocida para la expedición de una Declaración de Conformidad Laboral Marítima.

El presente Certificado es válido hasta, a reserva de las inspecciones que se efectúen de conformidad con las normas A5.1.3 y A5.1.4.

La fecha de finalización de la inspección mencionada en el apartado a) supra fue el

.....

Expedido enel

Firma del funcionario debidamente habilitado que expide el Certificado Provisional

.....

(sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

Anexo 8. Anexo B4-I de las enmiendas de 2014 al CTM 2006.

Anexo B4-I

Modelo de finiquito y de recibo liberatorio mencionado en la pauta B4.2.2

Buque (nombre, puerto de matriculación y número OMI):

Incidente (lugar y fecha):

Marino/heredero legítimo/persona a cargo:

Armador:

El abajo firmante [marino] [heredero legítimo y/o persona a cargo del marino] *, reconoce por la presente haber recibido como finiquito la suma de [moneda e importe] en cumplimiento de la obligación del armador de pagar una indemnización contractual por lesión corporal y/o muerte en virtud de las condiciones [de su empleo] [del empleo del marino] * y por la presente hace constar que el armador queda eximido de sus obligaciones en virtud de dichas condiciones.

El pago se efectúa sin admisión de responsabilidad ante cualquier reclamación y se acepta sin perjuicio del derecho del abajo firmante [marino/heredero legítimo y/o persona a cargo del marino] * a presentar una reclamación por vía legal, por negligencia, daño o violación de una obligación legal o cualquier otra reparación legal que pueda invocarse a consecuencia del incidente arriba mencionado.

Fecha:

Marino/heredero legítimo/persona a cargo del marino:

Firma:

Aceptación:

Armador/Representante del armador:

Firma:

Proveedor de la garantía financiera/Representante del armador:

Firma:

* Táchese según corresponda.

