



COMITÉ JURÍDICO
91º periodo de sesiones
Punto 11 del orden del día

LEG 91/11/1
24 marzo 2006
Original: INGLÉS

OTROS ASUNTOS

Resultados de la 94ª Reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo (Ginebra, 7 a 23 de febrero de 2006)

Adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Nota presentada por la Organización Internacional del Trabajo (OIT)

RESUMEN

Sinopsis:

En el presente documento se informa del resultado de la 94ª Reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo: la adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

Medidas que han de adoptarse: Véase el párrafo 8.

Documentos conexos: Ninguno.

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

1 El 23 de febrero de 2006, la 94ª Conferencia Internacional del Trabajo, en su décima Reunión marítima, adoptó el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, por 314 votos a favor y ninguno en contra.

2 El Convenio es el resultado de cinco años de exhaustivas consultas y labor preparatoria. En él se refunden y actualizan 68 convenios y recomendaciones marítimos existentes, adoptados por la OIT desde 1920. Los Miembros de la OIT que no ratifiquen el nuevo Convenio quedarán obligados por los Convenios anteriores que hayan ratificado, aunque tales instrumentos quedarán cerrados a nuevas ratificaciones cuando entre en vigor el nuevo Convenio (12 meses después de su ratificación por 30 miembros de la OIT cuyas flotas representen no menos del 33% del tonelaje bruto de la flota mundial).

3 El Convenio codifica fundamentalmente un acuerdo entre los propietarios de buques, la gente de mar y los Gobiernos con respecto a todos los elementos necesarios para lograr un "trabajo decente" para la gente de mar y contribuir a garantizar unas reglas de juego equitativas para los propietarios de buques. Establece requisitos mínimos en cuanto a las condiciones de trabajo de la gente de mar en un buque y contiene disposiciones sobre condiciones de empleo, horas de trabajo y de descanso, alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda, protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social. Aúna

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

derechos y principios con normas y orientaciones concretas sobre cómo llevar a la práctica dichas normas. El aspecto más importante, y de mayor trascendencia, es que introduce un sistema mediante el cual los Estados de abanderamiento u organizaciones reconocidas acreditarán que las condiciones de trabajo de la gente de mar a bordo del buque de que se trate satisfacen las prescripciones sobre "trabajo decente" del Convenio. Los Estados de abanderamiento expedirán un "certificado de trabajo marítimo" a los buques que se considere que, tras ser sometidos a una inspección, satisfacen las prescripciones del Convenio. Dicho certificado se complementará con una "Declaración de conformidad laboral marítima", expedida bajo la responsabilidad compartida del Estado de abanderamiento y del propietario del buque de que se trate. El certificado se expedirá a todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que efectúen viajes internacionales, los cuales deberán llevarlo a bordo junto con la declaración correspondiente, en la que se describirán detalladamente las medidas exigidas y adoptadas para garantizar el cumplimiento continuo de las prescripciones del Convenio.

4 El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, establece además un sistema exhaustivo de control de la aplicación y cumplimiento, fundado en la cooperación entre los Estados ratificantes. Dicho sistema, que aprovecha y desarrolla los acuerdos existentes en el marco de los diversos memorandos de entendimiento regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto, garantizará el mantenimiento de unas condiciones decentes de trabajo, una vez hayan sido acreditadas éstas por un Estado de abanderamiento, independientemente del lugar al que viaje el buque.

5 Entre otras características innovadoras del Convenio cabe mencionar las siguientes: un procedimiento acelerado de enmienda para permitir actualizar las disposiciones técnicas y abordar los cambios en el sector (basado en parte en los procedimientos utilizados en los Convenios de la OMI); procedimientos de tramitación de quejas a bordo y en tierra destinados a alentar, en la medida de lo posible, la solución rápida de los problemas; un sistema de tramitación de quejas y de inspección vinculado con el sistema de control de la OIT; disposiciones que garantizan que en el caso de que un Estado de abanderamiento delegue algunas funciones de inspección y control del cumplimiento a una organización reconocida, tal como una sociedad de clasificación, dicha organización satisfaga criterios específicos en cuanto a su independencia y competencia; y un enfoque modernizado de gestión en materia de seguridad y salud en el trabajo.

6 Este Convenio se convertirá en el "cuarto pilar" del régimen normativo internacional, junto al Convenio SOLAS, el Convenio de Formación y el Convenio MARPOL. El Secretario General de la OMI asistió a la Conferencia en calidad de invitado especial del Director General de la OIT. La Conferencia adoptó asimismo varias resoluciones, algunas de las cuales son de interés para la OMI. El Consejo de Administración de la OIT examinará las resoluciones en su 295ª reunión (marzo de 2006) y posteriormente se pondrán en conocimiento del Secretario General aquellas que sean de interés para la OMI.

7 Para más información, consúltese:

<http://www.ilo.org/public/english/bureau/inf/pr/2006/7.htm>

Medidas cuya adopción se pide al Comité Jurídico

8 Se invita al Comité a que tome nota de la información anterior y adopte las medidas que juzgue oportunas.