

El impacto de la seguridad marítima en las condiciones sociales a bordo de buques

San Sebastián, 21 de junio 2018
Prof. Dra. Isabel Ribes Moreno

Email: isabel.ribes@uca.es

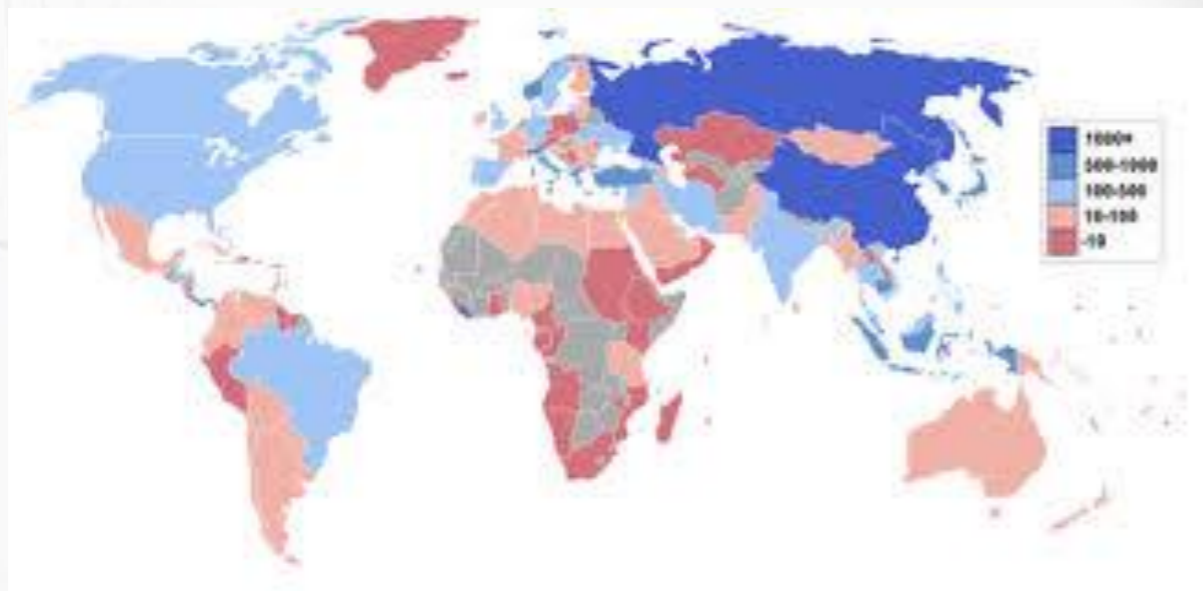
LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO



SECTOR CLAVE

Mundialmente

- 90 % del comercio mundial recurre al transporte marítimo o fluvial
- Más de 11 millones de puestos de trabajo



Unión Europea

- El 75% del comercio europeo con otros países y el 40% del transporte europeo de mercancías
- Supone un 4,8% del valor añadido bruto en Europa equivalente a 548.000 millones de €
- Casi 200.000 empleos dependen del transporte marítimo

PROBLEMÁTICA INICIAL: DOS PERSPECTIVAS

Punto de vista objetivo ↔ Punto de vista subjetivo

- El mar: medio de expansión económica, cultural y política
 - Actividad sujeta a grandes riesgos
 - Buque: elementos para la navegación, relaciones jurídicas, instituciones.
 - Actividad muy regulada por normas administrativas, mercantiles y laborales.
- Actividad humana
 - Todo ello tiene un efecto sobre el personal navegante
 - ¿problemática laboral?

GENTE DE MAR

Trabajadores: elemento estratégico para mejorar el rendimiento económico de la actividad

Casi el 40% de los costes totales de un buque son los laborales.



¿esclavitud silenciosa del siglo XXI?

El lugar de prestación y las normas aplicables exigen respuestas internacionales

LA SEGURIDAD MARÍTIMA: SAFETY VS SECURITY



LA SEGURIDAD MARÍTIMA

- El término **seguridad marítima** en español incluye dos acepciones, que en inglés se denominan de forma diferente y tienen distinto significado: **safety and security**.
- **SAFETY**: reglas y procedimientos para garantizar la seguridad de la nave previniéndola de los peligros naturales, derivados del mar, así como, los propios riesgos que el buque puede provocar durante la navegación. Seguridad del buque y del medio marino.
- **SECURITY**: proteger el buque de acciones voluntarias, o actos criminales. Terrorismo, piratería, tráfico de estupefacientes y personas.
- Ambas dimensiones AFECTAN AL PERSONAL A BORDO DE BUQUES, pero las normas internacionales atienden a la seguridad de la navegación, en principio sin tomar como elemento el factor humano (HF)

LA SEGURIDAD EN EL MAR

- La seguridad en el mar aparece establecida en los convenios como una de las obligaciones que tienen los Estados en relación con los buques que enarbolan su pabellón.
- Esta obligación intenta materializarse en la práctica en la adopción de convenios internacionales que refuercen y garanticen el cumplimiento de las obligaciones por parte de los Estados.
- Se introducen normas uniformes de derecho sustancial en las legislaciones de los distintos Estados, formándose y difundiéndose reglas de usos uniformes, por un lado, mediante convenios internacionales que establecen normas homogéneas y convenios elaborados para evitar conflictos de leyes cuando participan buques o personas de distintas nacionalidades; por otro lado, mediante convenios relacionados con aspectos de la seguridad marítima en el más amplio sentido.
- Sin embargo, existen Estados cuyo cumplimiento de las normas es menor, o sencillamente no han suscrito compromisos internacionales.

SEGURIDAD MARÍTIMA

- Actividades dirigidas a tutelar intereses estrictamente económicos
- Actividades dirigidas a tutelar intereses públicos de seguridad y defensa nacionales y seguridad del tráfico y las comunicaciones.
- Actividades dirigidas a tutelar el medioambiente marino
- Actividades dirigidas a tutelar los **intereses directos de las personas que navegan** para hacerlo en condiciones seguras para su vida, su integridad psicofísica y su salud.

Pero ¿cuál es la razón que nos lleva a tener en consideración la seguridad marítima como elemento de cambio? ¿cuál es el motivo que parece justificar la interconexión entre ambas materias, la seguridad y el factor humano?

LA SEGURIDAD MARÍTIMA

- 11 de noviembre de 2002
- Barco petrolero Prestige, abanderado en Bahamas
- Capitán de nacionalidad griega
- Tripulación compuesta por nacionales filipinos y rumanos
- Fletado por una empresa registrada en Liberia con base en Suiza
- Probablemente, propiedad de nacionales rusos, entró en una tormenta mientras transportaba fuel de Letonia a Singapur

¿derechos sociales?

¿DONDE ESTÁ EL FACTOR HUMANO?



BREVE APROXIMACIÓN HISTÓRICA

- La peligrosidad ha acompañado a la actividad marítimo mercante desde siempre (antigüedad, Roma)
- Usos y costumbres
- Lex Rhodia
- S. XIII Francobordo, s. XVIII condiciones de calado, estiba, o supervisión
- S. XIX el transporte marítimo se incrementa significativamente



DE LO NACIONAL A LO INTERNACIONAL

- S. XIX aumentan también los riesgos, buques mayores, más velocidad, no hay reglas para la seguridad (contra la libre competencia), sí se intentan minimizar los accidentes, surgen las reglas de clasificación
- Será a mediados de siglo cuando **dentro de un marco oficial** aparecen normas sobre “prevención”, que afectan al transporte marítimo. Esta novedad obedece a dos razones fundamentales:
 - Primero, porque el transporte marítimo era el más importante, una industria floreciente, que requería de las autoridades vigilancia respecto a sus condiciones de seguridad. No solo para aplicar a los marinos, también a los pasajeros
 - Segundo, porque era necesario homogeneizar las reglas aplicativas a nivel nacional, con los usos y costumbres navales, lo que permitió un aumento de las disposiciones de derecho público relativas a la seguridad de los buques y la navegación.

DE LO NACIONAL A LO INTERNACIONAL

Fue también en este momento cuando **se intentó llegar a una cierta uniformidad internacional sobre las normas aplicables a la seguridad** en el mar. Esta situación se dio por varios factores:

- Un objetivo era acabar con la anarquía que suponía la libertad en la navegación. Para ello, se intentó consensuar unas normas comunes sobre ciertos aspectos
- Evitar también la inseguridad respecto a la situación que se encontraban los buques extranjeros que llegaban a puertos. Enorme inseguridad jurídica, hasta el punto de que buques que realizaban travesías internacionales, en distintos Estados, cumpliesen normas contradictorias de seguridad
- Por último, la necesidad de regular la competencia, puesto que los accidentes marítimos convencieron de la necesidad de mantener normas uniformes que mejorasen la seguridad

DE LO NACIONAL A LO INTERNACIONAL

- En efecto, la ausencia e incumplimiento de estas normas podría poner en peligro la utilización de este tipo de transporte, pero también disminuir ventajas competitivas
- En principio se pensó que era conveniente un acuerdo de Estados
- En varias ocasiones a finales del siglo XIX se propuso la creación de un órgano marítimo permanente de carácter internacional que se encargase de esas medidas y de otras que pudieran darse en el futuro.
- No obstante, ante el desacuerdo, se detectó que era más sencillo establecer una norma internacional general, para evitar que Estados más cumplidores o estrictos se vieran perjudicados por aquellos otros cuya normativa era más laxa.

NUEVAS REGLAS

- En 1879, diecinueve Estados adoptaron de forma conjunta, el Código Internacional de Señales.
- En 1880, tras una Convención Internacional, se establecieron las primeras reglas para prevenir los abordajes.
- En 1881 se firmó el primer Convenio sobre salud y seguridad para la navegación de vapores de línea regular
- En 1889 se celebró la primera conferencia marítima en Washington DC, cuya finalidad fue redactar un código sobre la navegación marítima. Dicho código estaba orientado a normas generales de navegación, señalización y señales de socorro.
- Los siguientes fueron el Convenio y reglas de Berlín de 1906 sobre telegrafía y, posteriormente, otros dos de 1910, uno sobre abordajes y otro sobre salvamento y asistencia en la mar
- A principios del siglo XX, se celebraron unas primeras jornadas internacionales sobre la seguridad del transporte marítimo, donde se establecieron ciertas reglas comunes.

SINIESTROS Y SEGURIDAD MARITIMA

- Fueron los accidentes los que dieron el empuje necesario para que los Estados cooperasen mediante instrumentos internacionales, organizándose su construcción en varias etapas.
- Primero se unificaron diversas regulaciones nacionales a través de tratados bilaterales o acuerdos entre las potencias marítimas como Francia e Inglaterra.
- A continuación, estos mismos países, a través de conferencias internacionales, consensuaron normas de carácter universal.
- Finalmente, se materializó un marco de organizaciones intergubernamentales, que han adoptado instrumentos internacionales para regular la seguridad marítima y protección del medio marino

SINIESTROS Y SEGURIDAD MARITIMA

- En 1912 se produjo el famoso hundimiento del barco de pasajeros, lo que actuó como un revulsivo no solo en la opinión pública sino también en los Estados para consensuar acuerdos y acordar Tratados internacionales.
- En enero de 1914 se celebró en Londres la primera Conferencia Internacional sobre la seguridad de la vida en la mar, a iniciativa del gobierno británico, (SOLAS)
- Aunque se habían producido varios intentos de conformar una organización internacional no fue hasta la constitución de la ONU cuando se hizo posible.

LA NECESIDAD DE RESPUESTA INTERNACIONAL



REGULACIÓN DEL ABANDERAMIENTO

- Matriculación: Acto administrativo que otorga nacionalidad al buque
- Consecuencia: la aplicación de las normas correspondientes al Estado de pabellón: fiscales, laborales, seguridad marítima, etc.
- En 1958, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, elaboró la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, otorga libertad a los Estados para establecer los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques
- En la actualidad, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Convenio de Montego Bay de 1982 (CNUDM) y el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Registro de los Buques de 7 de febrero de 1986
- También se exige la existencia de una relación auténtica o *genuine link*.

LA INCIDENCIA DE LOS PABELLONES DE CONVENIENCIA

- **PABELLONES DE CONVENIENCIA:** Estados que permiten el abanderamiento de buques a armadores que no tienen vinculación alguna con el Estado de bandera.



- Elemento distorsionador = costes reducidos
- Se trata de Estados que no establecen controles sobre los buques abanderados y además sus normas laborales y de seguridad social son inferiores o inexistentes

LA INCIDENCIA DE LOS PABELLONES DE CONVENIENCIA

- No es un fenómeno nuevo, desde el s. XVI ya se utilizaban. Su finalidad era evitar restricciones monopolísticas establecidas por los gobiernos, por cuestiones políticas o para evitar la piratería
- En la actualidad, el objetivo es evitar que el buque esté ligado al país de registro que por lógica le correspondería, vinculándolo a otros países donde se aplica una normativa más favorable de carácter social y económica, lo que mejora su competitividad y reduce los costes sociales
- La gran mayoría de la flota mercante mundial se encuentra bajo pabellones de conveniencia

PROBLEMA INTERNACIONAL MULTINIVEL

LA ACCIÓN DE LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES



Organización
Internacional
Del Trabajo

OMI

- Se constituye mediante un convenio adoptado en Ginebra el 6 de marzo de 1948. Sin embargo, su entrada en vigor se produjo el 17 de Marzo de 1958.
- Su creación parte de la necesidad derivada de la internacionalización del transporte marítimo.
- Inicialmente tomó el nombre de Organización Consultiva marítima intergubernamental (OCMU)
- Cambió su nombre a OMI en el año 1982
- Agencia especializada de las Naciones Unidas, implantación universal, si bien inicialmente no incluía la seguridad marítima entre sus funciones.
- En la actualidad es un órgano permanente internacional con competencia para aprobar legislación respecto de los asuntos de seguridad marítima

OMI y accidentes marítimos

Efectivamente, el impacto de los accidentes marítimos han servido para ajustar las disposiciones de los convenios que afectan al trabajo a bordo de buques. A tal efecto, cada uno de ellos ha justificado un nuevo convenio o modificaciones en los distintos convenios OMI

- 1912 Titanic (**SOLAS**)
- 1967 **Torrey Canyon** (**STCW-OILPOL /MARPOL**) FH
- 1976 Argo Merchant (MARPOL protocolo 78)
- 1978 Amoco Cádiz(STCW-MARPOL)
- 1987 **Harald of Free Enterprise** (STCW + ISM code) FH
- 1980 Scandinavian Star (SOLAS)
- 1985 Achille Lauro
- 1989 Exxon Valdez (MARPOL + OPA)
- 1995 Estonia (SOLAS)
- 1998 Derbyshire (SOLAS)
- 1999 Erika (MARPOL + OPA)
- 2002 Prestige (STCW-MARPOL)

OMI

- Desde el principio se marca el objetivo “Navegación segura y mares limpios”.
- Elabora 3 Convenios fundamentales motivados, en gran parte, por los accidentes marítimos:
 - Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida humana en el mar (SOLAS), “Safety of life at sea”
 - Convenio para prevenir la contaminación de los buques, convenio MARPOL, “Maritime Pollution” 73, 78, 2009
 - Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar STCW 78/95/2010
- Son normas relacionadas con la seguridad marítima y el control de los buques por los Estados de puerto que han venido a tener señalada influencia sobre las normas OIT y las europeas.
- Además, también elabora otro tipo de instrumentos no obligatorios, de carácter orientativo, participando asimismo con la OIT conjuntamente mediante el grupo de expertos OMI/OIT
- Dificultad de imponer sus normas al carecer de poder coercitivo. PDC

OMI

- La primera conferencia organizada por la OMI, en 1960, adoptó el Convenio SOLAS, que entró en vigor en 1965 y que abarcaba un amplio espectro de medidas concebidas para mejorar la seguridad de la navegación
- Se actualizó en 1974 y ahora incorpora un procedimiento de modificación con el que el convenio puede actualizarse con frecuencia para tener en cuenta los cambios en el sector marítimo sin necesidad de convocar una conferencia
- Protocolo 78 buques tanque y prev contaminación
- Ultimas modificaciones en 2014
- Cap. V trata el factor humano, también recogido en el ISM

- Además, también elabora otro tipo de instrumentos no obligatorios, de carácter orientativo, participando asimismo con la OIT conjuntamente mediante el grupo de expertos OMI/OIT
- Dificultad de imponer sus normas al carecer de poder coercitivo. PDC

OMI

- El Convenio STCW nace a consecuencia del accidente del Torrey Canyon.
- Se aprueba en 1978 y entró en vigor en 1984
- Aborda el factor humano incluyendo cuestiones sobre la formación y evaluación de los profesionales para una seguridad mínima.
- Se enmendó por la OMI a principios de los 90 y a resultas es el STCW95
- Aquí se aborda la fatiga, mediante la limitación del el tiempo de trabajo, guardias, incluso certificados médicos
- Pasa a tomar un nuevo formato similar a lo que será el CTM con reglas y capítulos, crea un código de formación. La parte A es de obligado cumplimiento y la B es recomendatoria.
- Última actualización 2010 con las Enmiendas de Manila. No motivada por accidentes marítimos.
- BRM necesidad de coordinación del trabajo en equipo

SISTEMAS DE CONTROL - PSC

- Ante la inexistencia de poder coercitivo y la necesidad de luchar contra los buques de segundos registros y evitar accidentes marítimos, la OIT ideó el mecanismo de control del Estado de puerto, incluido en los convenios MARPOL 73 Y SOLAS 74 por vez primera.
- Con el principio de **trato no más favorable**: por el que los Estados que no han ratificado no tiene que recibir un trato más favorable que los que sí lo han hecho. El sistema permite a los Estados de puerto el control de todos los buques que navegan por sus aguas o en su jurisdicción y que arriban a puerto.
- El control persigue verificar la presencia a bordo de los certificados preceptivos mediante la normativa internacional, solo excepcionalmente el control directo por un inspector.
- Sin embargo no fue lo suficientemente efectivo y requirió de un paso adicional.

SISTEMAS DE CONTROL - PSC

- Sin embargo, aunque el sistema o la técnica instaurada por la OMI fue muy adecuada, no llegó a ser efectiva, CMB 1982, p XII
- Ello motivó la búsqueda de otros sistemas alternativos.
- En este contexto figura la firma del Memorando de París para el control de los buques París-MoU, 1982
- Acuerdo administrativo firmado por los Ministros de Transporte de varios Estados Europeos y de Canadá, para erradicar los buques subestándares. A día de hoy cuenta con 27 miembros.
- Buque subestándar es aquel que no cumple con los niveles de seguridad establecidos en los convenios de la OMI.
- Sus inicios están ligados al cumplimiento del C147 OIT

OIT

- La OIT ha tenido un papel decisivo en la regulación del sector. A ello, por otras razones, se ha unido la OMI.
- Desde su inicio se dedicó de forma continuada a la regulación de condiciones de trabajo en la industria o el mar. En 1920 ya había elaborado 3 convenios dedicados al trabajo en el mar (edad mínima, indemnización por desempleo y colocación).
- En 1942 ya manifestó su interés por realizar una Carta Marítima Internacional, en el que se incluyese los principios básicos aplicables a los marinos de todas las nacionalidades.
- Ha realizado más de 69 instrumentos normativos sobre el particular, que constituyen un “compendio de normas relativas al trabajo en el mar”.

OIT

- Entre sus convenios destaca por su sistema de control el **C147 sobre normas mínimas en la marina mercante** que recogía la obligación del Estado de puerto de supervisar el cumplimiento de medidas respecto a formación y seguridad y salud a bordo, alojamiento, duración del trabajo, identidad, representantes y asistencia médica.
- Para llevar a cabo esta función algunos Estados europeos firmaron un acuerdo en La Haya en 1978
- Tras el accidente del Amoco Cádiz en Bretaña, se endureció en Europa las normativas sobre seguridad en la navegación
- Se firmaría el Memorando de Paris para el Entendimiento de los Estados de Control del Puerto en enero de 1982, integrando las exigencias de seguridad y medio ambiente marítimo establecidas por los instrumentos OMI.

OIT

- Asimismo el C180 sobre tiempo de trabajo a bordo de buques (1996) que incluye un modelo de cuadro en el que se recoge la organización del trabajo a bordo y registro de las horas de trabajo o descanso, siguiendo las directrices del STCW, al que hace referencia en el propio convenio, también redirigiendo al Estado de puerto
- Con el MLC 2006 se negocia un convenio marco sobre la legislación laboral marítima, instrumento único y coherente que recogiese todas las normas y convenios adoptados por la OIT Código de Trabajo Marítimo Universal
- Tipo diferente de convenio, no numerado, inspirado en su estructura en el STCW, disposiciones obligatorias y no obligatorias, y en sus enmiendas.
- Dividido en 5 títulos,
 - Requisitos mínimos para trabajar a bordo
 - Condiciones de empleo
 - Alojamiento
 - Protección de la salud, atención médica y protección social
 - Cumplimiento y control de la aplicación

OIT

- Sistema de certificación que acredita el cumplimiento de las condiciones de trabajo decente, buques comerciales (500 Ton) que efectúen viajes internacionales, y también los que enarboleden el pabellón de un Miembro y operen desde un puerto, o entre puertos, de otro país:
 - **Certificado de Trabajo Marítimo** : certificado que confirma la inspección de las condiciones de vida y trabajo a bordo del buque y que cumple con el MLC y normas nacionales de aplicación
 - **Declaración de conformidad laboral marítima** : resumen de la legislación nacional sobre estas cuestiones
- Sistema de trato no más favorable, desplaza el control del Estado de pabellón al Estado de puerto en línea con lo anteriormente indicado, integrándolo en las disposiciones MoU, art. 5.2 título V

OIT

- **Certificado de Trabajo Marítimo** : certificado que confirma la inspección de las condiciones de vida y trabajo a bordo del buque y que cumple con el MLC y normas nacionales de aplicación

- Edad mínima
- Certificado médico
- Titulaciones
- Acuerdos de empleo
- Utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado certificado o reglamentado.
- Horas de trabajo y descanso
- Niveles de dotación de buque
- Alojamiento
- Servicios de esparcimiento a bordo
- Alimentación y servicios de fonda
- Salud y seguridad y prevención de accidentes
- Atención médica a bordo
- Procedimientos de tramitación de quejas a bordo
- Pago de salarios

-

OIT

- Al decidir crear el MLC la OIT considera que es la primera industria de alcance mundial que requería de normas globales aplicables.
- Unifica la mayor parte de los instrumentos OIT, refundiendolos se remite para numerosas cuestiones a los convenios OMI
- “Carta de derechos de los marineros”
- Junto a los convenios de la OMI constituye el 4º pilar del derecho marítimo
- También la UE fue consciente de la importancia de este convenio que fue calificado por la Comisión como esbozo del primer código universal sobre el trabajo marítimo

OIT + OMI

- Mantienen un estrecho contacto
- Colaboran para cuestiones relacionadas con el safety y el factor humano
- También para el security y el factor humano
- No se trata de acciones cerradas, mantiene una constante evolución anudada al desarrollo de la navegación marítima, la siniestralidad y la influencia de ambos factores en la situación de los trabajadores

LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL MARCO DE LA UE



UE

- La propia UE también ha realizado una importante actuación normativa con el objetivo de establecer una regulación que afecte a cuestiones como:
 - el principio de libre prestación de servicios y la correcta aplicación de las normas de competencia
 - incrementar el nivel de seguridad
 - buenas condiciones de trabajo
 - medio ambiente
- La Comisión Europea en 1989 elaboró la comunicación “A future for the Community Shipping Industry: Measures to improve the operating conditions of Community Shipping”. En ella se valora acerca de la pérdida de empleos (incentiva el reconocimiento de títulos) y proponía la idea de que los Estados ratificasen el convenio 147 OIT sobre normas mínimas en la marina mercante para incorporar cuestiones sociales en el control del Estado del puerto

UE

- No será hasta principios de los años 90 cuando la Comisión Europea aprecia la necesidad de modificar su política respecto a la seguridad marítima, dadas las consecuencias económicas que exhiben las catástrofes medioambientales causadas por el naufragio de buques, como el Exxon Valdez en 1989, el Erika en 1999 en las costas francesas o el Prestige en noviembre del 2002
- Para ello elabora un paquete de medidas el Erika I, II y III que tienen como finalidad establecer un marco seguro en el ámbito de la UE.

UE

- Así, establece un buen número de normas relacionadas con la seguridad marítima en sentido amplio, recogiendo normas elaboradas por la OMI, en particular:
- Desarrollo de la **formación y cualificación** de las tripulaciones
- Normativa relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores regulada en la Directiva 1999/63/CE, de 21 de junio de 1999, hoy modificada mediante la Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE
- La Directiva 1992/29/CEE, del Consejo de 31 de marzo de 1992, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques

UE

- Todas las normas reflejaban la importancia que se le da al ámbito de la seguridad y salud laborales, donde el tiempo de trabajo es un factor importantísimo para evitar la fatiga e impedir que con ello se produzcan los accidentes
- Posteriormente, normas relativas a la modificación de los poderes gubernamentales en la verificación de las cuestiones técnicas, administrativas y, **sociales** sobre los buques
- Traslado del control de los **aspectos mencionados desde el Estado del pabellón** hacía los Estados del puerto (C147 OIT – MOU)

UE y el PSC

- Directiva 1995/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de Seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto), modificada por Directiva 1999/97/CE de la Comisión de 13 de diciembre de 1999.
- Reglamento (CE) 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009 sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (versión refundida)

UE

- La Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009 por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE. Recientemente modificada por la Directiva 2018/131/UE de 23 de enero, para incluir las enmiendas al CTM
- Hay cuestiones que no se incluyen en la Directiva como la regla 1.4 relativa a “Contratación y Colocación”, la regla 2.2. sobre “Salarios”, no se incorpora la regla 4.5 “Seguridad Social”. Tampoco transcribe ni la regla 5.2 “Responsabilidad del Estado rector del puerto” ni la 5.3 “Responsabilidad en relación con el suministro de mano de obra” del Convenio. Eso no es obstáculo para que los Estados tengan que respetarlo. Reconocimiento fraccionado.
- Para la incorporación efectiva del control del cumplimiento se han incorporado mecanismos específicos sobre la aplicación del MLC.

UE

- La Directiva 2009/21/CE, modificada por la 2013/54/UE, de 20 de noviembre, sobre determinadas **responsabilidades del Estado del pabellón** en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006.
- La Directiva 2009/16/CE de 23 de abril sobre los poderes de supervisión del Estado de puerto, que refundió normas anteriores e integró, además, otras facultades de control que se hallaban dispersas en la normativa comunitaria, concretamente en materia de titulación y formación (Directiva 2008/106/CE de 19 de noviembre) y en materia de tiempo de trabajo (Directiva 1999/95/CE de 13 de diciembre).
- La finalidad de la refundición era tratar de forma unitaria todas estas cuestiones y, en particular, los documentos a controlar por **el inspector del Estado del Puerto**. Esta norma ha sido objeto asimismo de modificación mediante la Directiva 2013/38/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de agosto de 2013 para adecuarla a la aplicación del MLC y del sistema de certificados que incorpora.

UE

- La normativa establece un sistema diferente al anteriormente existente para el control de Estado de puerto. Lo que en su momento se realizaba atendiendo a un criterio cuantitativo que se fijaba en un 25%, pasa a tomar un doble criterio cualitativo y cuantitativo para la supervisión. Los datos se extraen de la base de datos Thetis de la Agencia Europea de Seguridad Marítima
- Además se calcula una cuota anual de inspecciones
- Conforme a ello se atiende a criterios como tipo de buque, edad, historial del Estado de abanderamiento, organizaciones reconocidas que intervienen e historial de la empresa (perfil de riesgo derivado de parámetros genéricos).
- Además se combina este criterio con parámetros históricos (numero de deficiencias e inmovilizaciones)

CONCLUSIONES

- Mercado globalizado
- Gran incidencia de organizaciones internacionales, OMI y OIT, reglamentación internacional, uniformidad
- Códigos de competencia global
- La seguridad marítima ha tenido un protagonismo destacado que ha impactado en los derechos sociales de los trabajadores del mar, y se encuentra en constante evolución
- A tal efecto, la supervisión mediante PSC es una pieza esencial para su efectividad



GRACIAS POR SU ATENCIÓN
Eskerrik asko