

El Convenio de Trabajo Marítimo 2006 y la gente de mar. A propósito de sus dos lustros en vigor

*The Maritime Labour Convention 2006 and
seafarers. Regarding its ten years in force*

C H R I S T I A N R O D R Í G U E Z M A R T Í N E Z

Abogado de la Universidad del Magdalena, magíster en Derecho Constitucional de la Universidad de La Sabana y doctorando en Derecho de la Universidad de Cádiz (España), docente de planta Facultad de Humanidades – Programa de Derecho, miembro del Grupo de Investigación Saberes Jurídicos -GRISJUM-, docente responsable del Semillero de Investigación en Estudios Constitucionales y Legislativos “Jacobo Pérez Escobar” de la Universidad del Magdalena, director académico del Centro de Estudios Derecho Prudente e investigador junior reconocido por MinCiencias. crodriguezma@unimagdalena.edu.co <https://orcid.org/my-orcid?orcid=0000-0001-6251-7679>

Resumen

El 20 de agosto de 2013 entró en vigencia el Convenio de Trabajo Marítimo 2006 o *Maritime Labour Convention* 2006, luego que 30 países miembros de la Organización Internacional del Trabajo lo ratificaran y adoptaran a nivel interno. Desde entonces se ha convertido en la carta de derechos de la gente de mar y en una garantía para la protección de sus derechos laborales a bordo de los buques. Por tal motivo, este artículo tiene como propósito examinar la implementación, alcance y logros del convenio, con ocasión de los diez años de su entrada en vigor; con un especial énfasis en Colombia, toda vez que nuestro país aún no ha ratificado dicho convenio a pesar de estar rodeado por dos océanos y tener más de 15 000 trabajadores del mar.

PALABRAS CLAVE

Organización Internacional del Trabajo, Convenio de Trabajo Marítimo 2006, Estado Pabellón, Estado Puerto, gente de mar, derechos laborales.

Abstract

On August 20, 2013, the Maritime Labour Convention 2006 entered into force, after 30 countries that make up the International Labor Organization ratified and internally adopted it. Since then, it has become the Seafarers' Bill of Rights and a guarantee for the protection of their human labor rights on board ships. For this reason, this article has the purpose of carrying out an analysis of its implementation, achievements, and challenges, on the occasion of the 10 years of its entry into force; with special emphasis on Colombia, since our country has not yet ratified said agreement despite being surrounded by two oceans and having more than 15,000 sea workers.

KEYWORDS

International Labor Organization, Maritime Labour Convention 2006, Flag State, Port State, seafarers, labors rights.

INTRODUCCIÓN

Los derechos fundamentales y sociales de la gente de mar han sido reconocidos por la Organización Internacional del Trabajo (en adelante OIT) en su Convenio de Trabajo Marítimo 2006 o *Maritime Labour Convention 2006* (en adelante CTM2006). Conforme a lo dispuesto en el CTM2006, los Estados ratificantes deben establecer mecanismos internos que permitan proporcionar un marco jurídico adecuado para la aplicación efectiva de estos derechos.

No obstante, existen vacíos frente al alcance de estos derechos y su reglamentación en algunos Estados, y más específicamente en los países que no han podido ratificar este convenio, como es el caso de Colombia, a pesar de que este convenio se constituye como la carta fundamental de derechos de la gente de mar, relacionando y garantizando condiciones dignas de trabajo para el colectivo, toda vez que incorpora varios convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo.

Así las cosas, este artículo pretende realizar un análisis a su implementación, logros, desafíos, trabajadores a los que le aplica, responsabilidad de los Estados, frente al CTM2006, para luego aterrizar al caso colombiano, a propósito de sus dos lustros de vigencia.

1. ANTECEDENTES Y ALCANCE DEL CONVENIO DE TRABAJO MARÍTIMO 2006 O *MARITIME LABOUR CONVENTION 2006*

El CTM2006 se adoptó en el marco de la 94ª Conferencia Internacional del Trabajo, luego del trabajo realizado por el Grupo de Trabajo Tripartito de Alto Nivel, al que se le encargó la misión de revisar las distintas normas y convenios existentes en materia de trabajo marítimo, para así construir una propuesta que permitiera actualizar y fortalecer la normatividad relacionada con la protección de los derechos fundamentales de los trabajadores del mar en relación con las nuevas exigencias del comercio mundial.

Es importante destacar que este convenio logró un gran consenso en su aprobación, toda vez que fue aprobado con 314 votos a favor, 4 abstenciones y sin votos en contra, producto de un proceso de negociación tripartita entre trabajadores, empleadores y gobiernos a través 900 delegados de los trabajadores y armadores y 100 delegados de los gobiernos.

Según el profesor Silvio Bologna (2019), el CTM2006

se constituye en el 4º pilar de regulación del transporte marítimo, junto a la normativa adoptada por la Organización Marítima Internacional, agencia especializada de las Naciones Unidas creada en 1948 y responsable de la seguridad del transporte marítimo, de la eficiencia de la navegación y de la protección del medio-ambiente marítimo: SOLAS, Convenio internacional para la Seguridad

de la Vida Humana en la Mar de 1974; STWC, Convenio Internacional de Formación, Titulación y Guardias para la gente de mar de 1978; y por fin MARPOL, Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973. (p. 1458)

Convirtiéndose estos instrumentos en el *Corpus Juris* internacional de la gente de mar.

En ese orden de ideas, el CTM2006 entró en vigencia el 20 de agosto de 2013, luego de cumplir con el procedimiento establecido que este estableció:

El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial. (Artículo VIII)

Lo anterior significa que el CTM2006 es la carta de derechos o principal instrumento internacional que en la actualidad tiene la gente de mar o *seafers* para la garantía de sus derechos, en especial los laborales, ya que este tiene como finalidad la promoción y garantía de condiciones de trabajo decente y digno que contribuya a la calidad de vida a bordo de un buque¹. Resulta pertinente señalar que este convenio incorpora sesenta y ocho convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo existentes, como lo indica su artículo décimo.

A continuación, y para efectos ilustrativos se relaciona el listado de convenios y normas internacionales revisados por el CTM2006, al tenor de su artículo 10:

¹ En relación con el concepto de “buque”, el Convenio de Trabajo Marítimo 2006 lo define como toda embarcación 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.

Convenio Número	Año	Temática
7	1920	Edad mínima (trabajo marítimo),
8	1920	Indemnizaciones de desempleo (naufragio),
9	1920	Colocación de la gente de mar
16	1921	Examen médico de los menores (trabajo marítimo)
22	1926	Contrato de enrolamiento de la gente de mar
23	1926	Repatriación de la gente de mar
53	1936	Certificados de capacidad de los oficiales
54	1936	Vacaciones pagadas de la gente de mar
55	1936	Obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar
56	1936	Seguro de enfermedad de la gente de mar
57	1936	Horas de trabajo a bordo y la dotación
58	1936	Edad mínima (trabajo marítimo)
68	1946	Alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques)
69	1946	Certificado de aptitud de los cocineros de buque
70	1946	Seguridad social de la gente de mar
72	1946	Vacaciones pagadas de la gente de mar
73	1946	Examen médico de la gente de mar
74	1946	Certificado de marinero preferente
75	1946	Alojamiento de la tripulación
76	1946	Salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación
91	1949	Vacaciones pagadas de la gente de mar
92	1949	Alojamiento de la tripulación
93	1949	Salarios, horas de trabajo a bordo y dotación
109	1958	Salarios, horas de trabajo a bordo y dotación
133	1970	Alojamiento de la tripulación
134	1970	Prevención de accidentes (gente de mar)
145	1976	Continuidad del empleo (gente de mar)
146	1976	Vacaciones anuales pagadas (gente de mar)
147	1976	Marina mercante (normas mínimas)
147	1976	Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas)
163	1987	Bienestar de la gente de mar
164	1987	Protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar)
165	1987	Seguridad social de la gente de mar
166	1987	Repatriación de la gente de mar
178	1996	Inspección del trabajo (gente de mar)
179	1996	Contratación y la colocación de la gente de mar
180	1996	Horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques

Fuente: elaboración propia.

El CTM2006 no contiene una numeración como los convenios anteriores, por lo que rompe con esta regla en la OIT. Los artículos III y IV del convenio establecen una serie de derechos y principios que deben respetar y verificar los Estados miembros con el objetivo de que sus legislaciones internas garanticen sus derechos fundamentales y sociales, es decir, derechos humanos laborales de la gente de mar. Entre ellos se encuentran, por ejemplo, el derecho al trabajo y el derecho a la seguridad social. Es así como la gente de mar tiene derecho 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; (iv) la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación; (v) a un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad; (vi) a condiciones de empleo justas (vii) a condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo; (viii) a la protección de la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social. Es importante resaltar que estos derechos aplican a toda persona que se encuentre contratada o trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque, incluso aquellos trabajadores temporales o eventuales y personal de hotel de los buques dedicados a cruceros, en últimas, a toda persona que trabaje a bordo.

Este convenio ha sido ratificado por 104 países, siendo el último la República Árabe Siria, el cual entrará en vigor el 6 de abril de 2024. En el caso de Latinoamérica y del Caribe, los países que han incorporado a su ordenamiento jurídico interno el CTM2006 son: Antigua y Barbuda, Argentina, Bahamas, Barbados, Belice, Brasil, Chile, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, San Vicente y las Granadinas y Curazao².

Por lo tanto, estos Estados tienen la responsabilidad de asegurar un goce efectivo de los derechos fundamentales y sociales, a través de sus legislaciones nacionales, estableciendo procedimientos razonables ya sean administrativos o judiciales ante la amenaza o vulneración de estos derechos. Este control habrá de realizarse a partir de la regulación que cada uno expida para hacer cumplir los términos establecidos en esta convención, así como la adopción de procedimientos judiciales internos que permitan el respeto de las obligaciones contraídas en este instrumento internacional a los buques y gente de mar bajo su jurisdicción.

² Para ampliar información respecto a los países que han ratificado el CTM2006 puede consultar https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:31233

2. ESTRUCTURA E IMPORTANCIA DEL CTM2006

El CTM2006 inicia con un preámbulo o una parte considerativa que permite contextualizar su adopción. Seguido a ello, continúan los artículos que establecen las obligaciones de los Estados que ratifican el convenio, para luego relacionar los derechos y principios que rigen su aplicación y operatividad del convenio. Así mismo, incorpora un reglamento y código que contiene los siguientes temas:

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

Por tanto, el CTM2006 resulta importante, en la medida que contempla los derechos fundamentales de los trabajadores del mar, los cuales se encuentran relacionados en su artículo tercero:

Todo Miembro deberá verificar que las disposiciones de su legislación respetan, en el contexto del presente Convenio, los derechos fundamentales relativos a:

- a) la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva;
- b) la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio;
- c) la abolición efectiva del trabajo infantil, y
- d) la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación. (Artículo III)

Adicionalmente, el artículo cuarto complementa la anterior disposición:

1. Toda la gente de mar tiene derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad.
2. Toda la gente de mar tiene derecho a condiciones de empleo justas.
3. Toda la gente de mar tiene derecho a condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo.
4. Toda la gente de mar tiene derecho a la protección de la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social. (CTM2006)

El CTM2006 dispone igualmente que a efectos del control de cumplimiento de dichos compromisos internacionales, habrán de ser los Estados ratificantes los que dispongan mecanismos tanto a nivel interno como para aplicarlo a los buques que arriban a sus puertos.

Ahora bien, los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas que realicen viajes internacionales deben tener un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima, los cuales son expedidos por el Estado del pabellón. Este tipo de documentos resultan relevantes en la práctica, ya que permiten indicar o dar fe de que el buque por el *Flag State* (Estado de abanderamiento) cumple con lo establecido en el CTM2006. Lo anterior no es óbice para que el Estado Puerto pueda verificar o corroborar dichos documentos. Por tanto, las autoridades, al momento de controlar el CTM2006, deben procurar que los buques que se encuentren abanderados por los Estados que no hayan ratificado este instrumento internacional en garantías de los derechos de los trabajadores del mar no tengan ventajas frente a los buques que alzan la bandera de países que sí han ratificado el CTM2006, para que no se genere una vulneración a la cláusula denominada “no otorgamiento de un trato más favorable”.

En la estructura de este convenio se contempló que este puede ser actualizado a través de enmiendas, en relación con sus aspectos técnicos y detallados de los mandatos básicos:

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. (Artículo XIV)

Conforme a lo anterior, desde 2014 se han adoptado cuatro enmiendas al convenio, relacionadas con los siguientes temas: a) abandono de la gente de mar y de la responsabilidad de los armadores en caso de muerte o de discapacidad prolongada de la gente de mar (Enmienda 2014), b) eliminación del acoso y la intimidación a bordo de los buques y la prórroga de la validez de los certificados de trabajo marítimo (Enmienda 2016), c) protección de los salarios y las prestaciones de la gente de mar en el evento que sean mantenidos en cautiverio por actos de piratería o de robo a través del uso de armas contra los buques (Enmienda 2018), y d) los Estados faciliten la repatriación de la gente de mar abandonada y fallecida a bordo, atención médica inmediata a los que la requieran, registro de todas las muertes de la gente de mar y se comuniquen anualmente a la OIT y se publiquen los datos correspondientes, la gente de mar a ser informada sobre sus derechos en relación con la obligación de los servicios de contratación y colocación de indemnizarlos por las pérdidas monetarias; disponer de equipos de protección personal con tamaño adecuado y a disponer de agua potable de buena calidad y gratuita, a una conectividad social

adecuada y que los Estados proporcionen acceso a internet en sus puertos a la gente de mar (Enmienda 2022). Esta última enmienda aún no ha entrado en vigor.

Observamos entonces que el CTM2006 tiene como objetivo principal la mejora de las condiciones laborales y de seguridad de más de 1.6 millones de personas que trabajan en el mar a bordo de un buque, ya sea en operaciones directas relacionadas con la navegación, o en las indirectas, como es el caso de los trabajadores del sector de turismo y recreativo, como lo buques de crucero y comerciales. Otro elemento que merece ser destacado de este instrumento internacional se vincula a las obligaciones que tienen el Estado Pabellón y el Estado Puerto respecto a la inspección, vigilancia y cumplimiento de los buques que enarbolan sus banderas y en los puertos donde realicen escala.

3. OBLIGACIONES DEL ESTADO PABELLÓN Y EL ESTADO PUERTO

Para asegurar su cumplimiento, el CTM2006 establece una serie de compromisos a los Estados Pabellón y Puerto frente a las condiciones de vida y empleo de la gente de mar, así como el control e inspección que estos deben ejercer a través de sus autoridades para que respeten y den cumplimiento a las obligaciones contenidas en el convenio.

3.1 Obligaciones del Estado Pabellón

Se debe entender por Estado Pabellón aquel país donde es registrado el buque y por tanto puede enarbolar su bandera. Esto le permite a este país ejercer jurisdicción y control frente a sus buques, sin tener en cuenta el lugar del mundo en el que viajen o se encuentren. En ese sentido, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece una serie de obligaciones para el Estado Pabellón desde 1982:

1. Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón.
2. En particular, todo Estado:
 - a) Mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarbolan su pabellón, con excepción de aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas; y
 - b) Ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque

3. Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarbolan su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a:

- a) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques;
- b) La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables. (Artículo 94)

No obstante, el CTM2006 logró avanzar de forma específica en cuanto a su responsabilidad en materia de inspección y certificación de las condiciones de trabajo y vida a bordo de los buques las banderas de los Estados ratificantes del convenio. En ese orden de ideas, la regla 5.1.1. establece que:

[...] 2. Los Miembros deberán establecer un sistema eficaz de inspección y certificación de las condiciones de trabajo marítimo, de conformidad con las reglas 5.1.3 y 5.1.4, velando por que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan su pabellón cumplan, y sigan cumpliendo, las normas del presente Convenio.

Como consecuencia de estas labores de inspección y certificación, le corresponde al Estado Pabellón generar dos documentos que den fe del cumplimiento del convenio por parte de sus buques registrados: 1. Certificado de Trabajo Marítimo y 2. La Declaración de Conformidad Laboral Marítima. A propósito de estos documentos, la profesora Vicente (2004) considera que:

Por el primero, que debe llevarse a bordo y mantenerse actualizado, se acredita, tras inspección por el Estado del Pabellón, que determinadas condiciones laborales han sido inspeccionadas y satisfacen la normativa nacional en los términos previstos en el CTM (2006). Mediante la segunda, que consta de dos partes y que también debe llevarse en el buque y mantenerse actualizada, se indican las disposiciones nacionales por las que se aplica el CTM (2006) (primera parte) describiendo las medidas adoptadas por el armador para garantizar el cumplimiento de dichas disposiciones en el buque, durante el periodo comprendido entre las inspecciones, así como las medidas propuestas para garantizar una mejora continua (segunda parte). (p. 657)

Lo anterior significa que para poder un expedir un certificado de trabajo marítimo, por parte del Estado Pabellón, sus los buques deben cumplir con los siguientes requisitos, contenidos en el anexo A5-I del convenio:

Actualmente contiene 16 ámbitos tras la entrada en vigor de las enmiendas de 2014 al Código del MLC, 2006, a través de las cuales se añadieron los dos últimos ámbitos:

1. edad mínima;
2. certificado médico;
3. calificaciones de la gente de mar;
4. acuerdos de empleo de la gente de mar;
5. utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado;
6. horas de trabajo y de descanso;
7. niveles de dotación del buque;
8. alojamiento;
9. servicios de esparcimiento a bordo;
10. alimentación y servicio de fonda;
11. salud y seguridad y prevención de accidentes;
12. atención médica a bordo;
13. procedimientos de tramitación de quejas a bordo;
14. pago de los salarios;
15. garantía financiera para casos de repatriación, y
16. garantía financiera relacionada con la responsabilidad de los armadores. (Organización Internacional del Trabajo [OIT], 2019, p. 102)

En cuanto a la declaración de conformidad laboral marítima, la Norma A5.1.3 del convenio contempla:

10. La declaración de conformidad laboral marítima deberá adjuntarse al certificado de trabajo marítimo. Constará de dos partes: a) la parte I deberá redactarla la autoridad competente, la cual deberá: i) señalar la lista de cuestiones que deberán inspeccionarse de conformidad con el párrafo 1 de la presente norma; ii) indicar los requisitos nacionales que incorporan las disposiciones pertinentes del presente Convenio, haciendo referencia a las disposiciones legales nacionales pertinentes y proporcionar, de ser necesario, información concisa sobre el contenido principal de los requisitos nacionales; iii) hacer referencia a los requisitos específicos para cada tipo de buque previstos en la legislación nacional; iv) recoger toda disposición sustancialmente equivalente adoptada en virtud del párrafo 3 del artículo VI, y v) indicar con claridad toda exención acordada por la autoridad

competente de conformidad con lo previsto en el Título 3, y b) la parte II deberá redactarla el armador y en ella deberán indicarse 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.

Finalmente, es importante aclarar en este acápite que los documentos relacionados anteriormente no son obligatorios para los buques de arqueo bruto inferiores a 500 toneladas que realicen viajes internacionales y para aquellos que, con un arqueo superior a 500 toneladas, no realicen viajes internacionales. En torno a la vigencia del certificado de trabajo marítimo, el párrafo 1 de la norma A5.1.3. del convenio dispone que su vigencia es de cinco años.

3.2 Obligaciones del Estado Puerto

En la cadena de inspección y control que instaura el CTM2006 respecto al cumplimiento de las normas internacionales relacionadas con las condiciones laborales y de vida de la gente de mar, se suman los Estados Puertos. El profesor Piniella, de la Universidad de Cádiz, define este tipo de control de la siguiente manera:

Podríamos definir el control del Estado Rector de Puerto, como la inspección de buques de extranjeros en puertos nacionales, con el propósito de verificar que las condiciones del buque, su equipo y su tripulación, cumplen con los requisitos exigidos en los Convenios Internacionales. (p. 196)

Ergo, el control que efectúa el Estado Puerto una vez los buques realicen escalas en sus puertos es la verificación y revisión de los certificados que emiten los Estados Pabellón, es decir; el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima. Si bien el Estado Puerto debe limitarse en principio a este tipo de actividad, lo anterior no impide que se pueda inspeccionar el buque cuando se presente una denuncia o queja por incumplimiento del CTM2006, o cuando el buque esté abanderado por un Estado no ratificante del convenio, en la medida que este no cuenta con los citados certificados, y por consiguiente, para no vulnerar el principio de trato no más favorable pueden ser objetos de inspección e incluso de inmovilización del buque.

Sobre este tema, la profesora Iliana Christodoulou (2012) considera que este tipo de control se ha convertido en una herramienta importante para la verificación de las condiciones sociales y laborales de la gente de mar por parte de los Estado Puerto:

Port State Control (PSC) has been a most important tool for the verification of applicable international maritime standards, especially in the area of International Maritime Organization (IMO) maritime safety conventions. PSC is affected in the context where foreign ships call at port other than those of their registration country.

Port State Control on social and labour conditions of seafarers has somewhat developed in the margin of the competency of the registration country and the port State. (p. 486)

Corolario de lo anterior, la profesora Ribes (2012) ha sostenido frente al control de los Estados Puerto sobre los buques en relación con el CTM2006 lo siguiente:

La supervisión de cumplimiento de las normas que regulan la actividad en los buques, si bien recae en los Estados de pabellón, también se asigna a los Estados de puerto con independencia de sus bandera. Los Estados reforzaron el ejercicio del derechos a inspeccionar a los buques que acudían a sus puertos, ante la gran cantidad de accidentes marítimos, sus nefastas consecuencias y la preocupación por el sostenimiento del medio ambiente. (p. 8)

Se puede apreciar cómo en la garantías de los derechos de la gente de mar, no solo basta el control que ejerce el Estado de Pabellón, sino que se requiere de la participación del Estado Puerto, con un especial llamado a sus empleadores para que cumplan con el marco jurídico internacional en la materia *so pena* de ser sancionados.

4. ¿QUIÉNES SE ENCUENTRAN PROTEGIDOS POR EL CTM2006?

El trabajo en el mar o a bordo de barcos o buques es uno de los más antiguos y que ha permitido movilizar el comercio internacional y la economía en varios países en el mundo. Incluso en tiempos de la pandemia originada por la Covid-19, este sector no se detuvo sino que logró transportar y permitir el consumo de muchos productos en estos tiempos atípicos para la humanidad. Por tal razón, el CTM2006 busca proteger a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente convenio. Esto incluye a los trabajadores eventuales y el personal de hotel en los buques dedicados a cruceros, es decir, a todas las personas que trabajen a bordo.

En caso de duda con respecto a la posibilidad de que una categoría de buque o persona esté contemplada en el convenio, la situación debe aclararse entre las autoridades estatales en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar pertinentes.

Ergo, resulta pertinente cuestionarnos ¿quiénes son los trabajadores del mar o gente de mar? Para responder a esta pregunta es necesario remitirse al CTM2006, particularmente al literal f del artículo 2, que contempla:” [L]os términos gente de mar o marino designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio”.

Por último, es importante aclarar que la expresión “gente de mar”, en virtud del CTM2006, se conecta con las personas relacionadas con la actividad laboral en el mar tanto en el comercio, transporte y turismo, entre otros. En ese orden de ideas, la OIT ha aclarado en varios documentos cuáles trabajadores se encuentran protegidos o amparados por el CTM2006:

El Convenio se aplica a «la gente de mar o marinos» con arreglo a la definición del apartado f) del párrafo 1 del artículo II, es decir, «a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio». Por consiguiente, esta definición no solo incluye a la tripulación que interviene en la navegación o las operaciones del buque, sino también, por ejemplo, al personal de hostelería del buque. (...) [E]l mismo abarca a todos los trabajadores, incluidos el personal de camarotes y de limpieza, personal de bar, camareros, animadores, cantantes, personal de cocina, personal de casino y esteticistas. Esta disposición se aplica independientemente de si la gente de mar ha sido contratada directamente por un armador o ha sido empleada con arreglo a un acuerdo de subcontratación. (OIT, pp. 34-35)

Al margen de lo anterior, no se puede desconocer que aún queda camino por recorrer en cuanto a la sensibilización o socialización del alcance de este convenio, en especial a qué tipo trabajadores aplica. Por ejemplo, en los contenidos de los microdiseños o *syllabus* de las asignaturas de Derecho Laboral Individual o Colectivo no se incluye o desarrolla, al menos en el caso colombiano.

Ante ese desafío, la Organización Marítima Internacional (OMI) promulgó en la Conferencia de Manila de 2010 el día 25 de junio como Día de la Gente de Mar, como un reconocimiento a su importante contribución en el desarrollo del comercio internacional, en algunos casos con condiciones laborales que no se ajustan al convenio.

5. EL CTM 2006 EN COLOMBIA

Colombia ha sido de los países que no ha logrado ratificar el convenio, a pesar de que más 14.000 personas conforman la gente de mar, de los cuales 2557 cuentan con títulos de navegación internacional y 11.695 tienen licencia de navegación. En la actualidad, 495 mujeres poseen título y licencia de navegación (Dirección General Marítima, 2020). Lo cual sorprende, puesto que hemos ratificado 61 convenios de la OIT, entre ellos el constitutivo de este organismo, mediante el Tratado de Versalles de 1919, incorporado a nuestra legislación interna mediante la Ley 49 de 1919.

Por lo tanto, no ha logrado armonizar su legislación interna a la luz del convenio sobre trabajo marítimo, sino que se siguen aplicando normas como el Decreto 1015 de 1995, que establece el contrato de enrolamiento³ (y lo sujeta a las cláusulas contenidas en el contrato, bajo la inspección de las autoridades administrativas del trabajo. Hay que recordar que el contrato de enrolamiento tiene como sustento internacional el convenio número 22 de la Organización Internacional del Trabajo, el cual fue revisado y ajustado por el CTM2006.

A continuación, nos permitimos referenciar el cuerpo normativo vigente en Colombia que se conecta con la gente de mar:

³ El artículo 2 del Decreto 1015 de 1995 define el contrato de enrolamiento de la siguiente forma:

“Es aquél por el cual una persona que pertenezca a la clasificación de Gente de Mar, se obliga a prestar un servicio personal en un buque bajo la continua dependencia o subordinación del empleador y mediante remuneración. El contrato de enrolamiento será suscrito por el empleador o su representante y por la Gente de Mar. Deberán darse facilidades al trabajador y a sus consejeros para que examinen el contrato de enrolamiento antes de ser firmado. Una vez firmado, copia del mismo, será remitida al inspector de trabajo de su jurisdicción para su depósito y posterior constatación del cumplimiento de las condiciones establecidas en él. Los contratos de enrolamiento celebrados en el exterior, para prestar servicios en naves de bandera colombiana, se registrarán por las leyes colombianas aunque el contrato se inicie en puerto extranjero. Tal como lo dispone el Decreto-ley 2324 de 1984, en las naves de matrícula colombiana, el capitán, los oficiales y como mínimo el ochenta por ciento (80 %) del resto de la tripulación deberá ser colombiana. El castellano deberá usarse obligatoriamente en las órdenes de mando verbales y escritas y en las anotaciones, libros o documentos exigidos. La Dirección General Marítima autorizará a los armadores la contratación de personal extranjero, cuando en el país no lo hubiere capacitado o idóneo en número suficiente”.

Tipo de Norma	Número	Año	Temática
Ley	35	1981	Esta ley ratifica y por tanto incorpora a nuestro ordenamiento jurídico el Convenio Internacional sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente del Mar firmado en Londres el 7 de julio de 1978, mejor conocido por su sigla STCW.
Decreto Ley	2324	1984	Este Decreto preconstitucional establece la naturaleza, organización y competencias de la Dirección General Marítima -DIMAR-
Decreto Ley	1597	1988	Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984”.
Decreto Reglamentario	1015	1995	Esta Decreto reglamenta la Ley ratificadora del STCW, por lo que se dedica a establecer las normas y los requisitos para la formación, titulación y ejercicio profesional de la gente de mar que compone las tripulaciones de los buques de la Marina Mercante Colombiana dedicados al transporte marítimo, la pesca, las actividades de recreo y otras.
Decreto Reglamentario	1070	2015	Es una norma bastante extensa, ya que es compila aspectos relacionados con el sector administrativo de defensa. No obstante, en su parte 4, Capítulo I, relaciona normas y requisitos para la formación, titulación y ejercicio profesional de la gente de mar.

Fuente: elaboración propia a partir del rastreo normativo.

Por consiguiente, consideramos preciso clarificar los recursos o procedimientos efectivos que permitan garantizar los derechos laborales de la gente de mar, especialmente en los Estados que no han ratificado el CTM2006, como es el caso de Colombia, toda vez que gran parte de la normatividad vigente a nivel nacional es anterior a la promulgación del CTM2006 e incluso a la Constitución Política de 1991.

Los trabajadores de mar han solicitado a los Gobiernos de turno la ratificación por parte de Colombia del CTM2006, ya que sostiene que actualmente trabajan con una ley ordinaria que los pone en desventaja internacionalmente frente a los 102 países que cumplen con este convenio, pues es la carta de los derechos fundamentales de los marinos a nivel mundial.

En este punto se hace menester resaltar la sentencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Laboral, con radicación número 38272 del 30 de enero de 2013, ya que al interpretar

el artículo 19 del Código Sustantivo del Trabajo se refiere a los convenios de la OIT que no hayan sido ratificados por un Estado miembro de este organismo internacional:

1. Es de esta manera como un convenio de la OIT no ratificado por el Estado colombiano puede fungir como norma subsidiaria o supletoria. O sea, tal convenio únicamente sería aplicable en ausencia, o ante insuficiencia, de una norma principal vigente, exactamente idónea para subsumir al caso controvertido, y además cuando sea ese instrumento internacional el que, comparativamente con otras fuentes supletorias, ofrezca una regulación más específica y favorable.
2. Pero, aparte de contener regulaciones de las que adolezca la normativa principal vigente, para poder ser aplicados como normas subsidiarias los convenios de la OIT no ratificados deben reunir una segunda condición, según las voces del citado artículo 19 del CST: deben ser funcionales al sistema normativo laboral colombiano. Utilizando la expresión literal del legislador, esos convenios no ratificados solamente podrán fungir como normas de aplicación supletoria *“en cuanto no se opongan a las leyes sociales del país”*. Con otras palabras, el convenio no ratificado debe armonizar axiológica o ideológicamente con el sistema jurídico laboral colombiano.

Esta decisión judicial puede ser una luz de esperanza para los trabajadores del mar, ya que permite la aplicación del CTM2006 vía interpretación, toda vez que este no se opone a nuestras leyes, e incluso resulta más garantista. Adicionalmente, la Corte Constitucional destacó lo siguiente:

[E]l Gobierno colombiano, al ratificar la Constitución de la OIT y los posteriores convenios sobre libertad sindical (es decir, habiendo demostrado su voluntad de asumir políticas institucionales para la protección y el progreso de los derechos de los trabajadores colombianos, y en especial, de los sindicalizados) adquirió, en el ámbito internacional, la obligación de no menoscabar los derechos que había concedido y, aún más, de implementar los que mediante esos instrumentos se comprometía a llevar a cabo. (Sentencia T-568 de 1999)

Las anteriores sentencias relacionadas nos llevan a preguntar: ¿un juez Laboral puede aplicar el CTM2006 al momento de resolver un caso relacionado con trabajo marítimo y gente de mar? La respuesta puede ser afirmativa en virtud de la sentencia de la Sala de Casación Laboral relacionada anteriormente:

[E]l juez tiene siempre el deber de fallar de forma integral y no puede rehusarse a hacerlo bajo el pretexto de *“silencio, oscuridad o insuficiencia de la ley”*. Es decir, cuando el juez encuentre lagunas o vacíos normativos, por ausencia de norma principal que regule el caso, o por insuficiencia de la que exista, deberá recurrir a las fuentes supletorias. Es de esta manera como un convenio de la OIT no ratificado por el Estado colombiano puede fungir como norma subsidiaria o supletoria. O sea, tal convenio únicamente sería aplicable en ausencia, o ante insuficiencia, de una norma principal vigente, exactamente idónea para subsumir al caso controvertido, y además cuando sea ese

instrumento internacional el que, comparativamente con otras fuentes supletorias, ofrezca una regulación más específica y favorable. (Corte Suprema de Justicia, 2013)

Por último, se puede mencionar que en el caso colombiano, el debate continúa hasta lograr la ratificación del CTM2006 y luego su implementación, para que así nuestra legislación interna frente a los derechos de la gente de mar se ajuste a los mandatos internacionales, en especial de la Organización Internacional del Trabajo, ya que resulta paradójico que un país rodeado por dos océanos aún no haya incorporado en su legislación interna este importante instrumento internacional.

CONCLUSIONES

El Convenio de Trabajo Marítimo 2006 surge como una necesidad de actualizar las distintas normas que se habían expedido por la Organización Internacional del Trabajo desde 1919; constituyéndose en el principal instrumento internacional para la gente de mar en defensa de sus derechos laborales en el mar y en tierra, siendo importante la labor que realicen los Estados, tanto Pabellón como Puerto, al momento de inspeccionar y vigilar el cumplimiento de este convenio, para que así no se vulneren sus derechos por parte de los empleadores.

Si bien ha sido significativa la ratificación del CTM2006 por parte de muchos países, es necesario seguir promoviendo su adopción en Latinoamérica y el Caribe. Toda vez que este convenio, al sistematizar las distintas normas internacionales relacionadas con la gente de mar, se constituye en la fuente reguladora de sus derechos laborales, para así generar condiciones de trabajo justas y dignas que contribuyan a su calidad de vida.

Las responsabilidades atribuidas a los Estados Pabellón y de Puerto han permitido consolidar al CTM2006 con una herramienta importante para la garantía de los derechos laborales de la gente de mar y calidad de vida a bordo de los buques. Así mismo, ha permitido ampliar la expresión gente de mar a otros tipos de actividades y categoría de trabajadores a bordo de buques que anterior a este no resultaba tan claro.

En el plano colombiano, el panorama es incierto, ya que no se avanza en la ratificación del CTM2006 pese a la solicitud insistente de la gente de mar; no obstante, existen decisiones judiciales que vía interpretación se pueden aplicar como norma supletoria en los eventos que se presenten casos relacionados con el trabajo marítimo ante los jueces laborales nacionales.

REFERENCIAS

- Bologna, S. (2019). Convenio sobre el trabajo marítimo 2006 (MLC,2006). *Revista Internacional y Comparada de Relaciones Laborales y Derecho del Empleo*, 7 (número especial de conmemoración del Centenario de la OIT, 2019).
- Christodoulou-Varotsi I. (2012). Critical review of the consolidated maritime labour convention (2006) of the international labour organization: Limitations and perspectives. *J Maritime Law Commerce*, 43(4), 467-489.
- Corte Constitucional (1999). Sentencia T-568, M.P. Carlos Gaviria Díaz.
- Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Laboral (2013). Sentencia del 30 de enero de 2013. M.P. Carlos Ernesto Molina Monsalve. Radicado número 38272.
- Organización de las Naciones Unidas [ONU]. *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, 10 de diciembre, 1982. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convenmar_es.pdf
- Organización Internacional del Trabajo [OIT] (2019). *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada 2006 (MLC, 2006). Preguntas más frecuentes*. https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/faq/WCMS_827079/lang--es/index.htm
- Organización Internacional del Trabajo [OIT] (2006). *Convenio de Trabajo Marítimo 2006*. https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:91:0::NO:91:P91_INSTRUMENT_ID:312331:NO
- Piniella, F. (2016). El convenio internacional del trabajo marítimo: Análisis de un año de inspecciones en el MoU de París. En J. Cabeza y E. Rodríguez (Coords.), *El trabajo en el mar: los nuevos escenarios jurídicos-marítimos* (pp. 187-202). Bormazo.
- Presidencia de la República (1988). Decreto-Ley 1597, *por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto - ley 2324 de 1984*.
- Presidencia de la República (1984). Decreto-Ley 2324, *por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria*.
- Presidencia de la República (1995). Decreto 1015, *por el cual se reglamenta la Ley 129 de 1931 aprobatoria del Convenio número 22 de la Organización Internacional del Trabajo sobre contrato de enrolamiento de la gente de mar*.
- Presidencia de la República (2015). Decreto 1070, *por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa*.
- Dirección General Marítima. (25 de junio de 2020). Gente de Mar: protagonista y soporte de la Colombia Bioceánica. Bogotá, D.C., Colombia. <https://www.dimar.mil.co/gente-de-mar-protagonista-y-soporte-de-la-colombia-bioceanica>
- República de Colombia (1919). Ley 49, *por la cual se concede una autorización al Gobierno*.

República de Colombia (1981). Ley 35, *por medio de la cual se aprueba el “Convenio Internacional sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente del Mar”, firmado en Londres el 7 de julio de 1978.*

Ribes, M. (2012). El CTM06 y las cuestiones laborales en la supervisión de la seguridad marítima. *Revista General de Derecho del Trabajo y de Seguridad Social*, 32, (pp. 1-17) .

Vicente, A. (2014). El control de las condiciones de trabajo en el ámbito marítimo. Facultades del Estado del Pabellón y del Estado del Puerto: previsiones internacionales y comunitarias. En O. Fotinopoulou (Coord.), *La seguridad marítima y los derechos laborales de la gente de mar* (pp. 645-703). Gomylex.