

MÁSTER UNIVERSITARIO EN NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO

TRABAJO FIN DE MASTER

ESTUDIO DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO EN LA MARINA MERCANTE, MLC 2006 Y SU IMPACTO EN LA INDUSTRIA MARÍTIMA



Estudiante: Ferrando García, Rafael

Director/Directora: Sanchez-Beaskoetxea Gómez, Javier

Curso: 2022-2023

Fecha: Portugalete, 2, junio, 2023



Resumen

El trabajo de fin de master se centra en el análisis del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo (MLC 2006). El objetivo principal es examinar este convenio y evaluar su eficacia en la protección de los derechos laborales de los trabajadores marítimos.

El estudio también se enfoca en identificar y analizar las deficiencias encontradas en las inspecciones de Control del Estado Rector del Puerto (PSC, por sus siglas en inglés) relacionadas con el cumplimiento de las normas laborales establecidas en el MLC 2006. Estas inspecciones se llevan a cabo para garantizar que los buques cumplan con los estándares de seguridad y protección del medio ambiente, pero también abordan aspectos laborales asegurando el cumplimiento del MLC 2006.

Se trata de analizar la eficacia del sistema regulatorio actual en materia laboral para la industria marítima, para ello se estudian informes e investigaciones realizadas en los últimos años que analizan la efectividad del sistema actual en la promoción de condiciones laborales justas y seguras para los trabajadores marítimos

Finalmente se buscan propuestas para mejorar el cumplimiento de las normas laborales en el sector marítimo, así como fortalecer el sistema regulador actual. Estas recomendaciones pueden estar orientadas a mejorar la implementación del MLC 2006, fortalecer las inspecciones PSC en materia laboral y promover una mayor cooperación internacional para abordar las deficiencias identificadas.

Palabras Clave: Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC 2006), trabajo, condiciones laborales, trabajadores marítimos.



Abstract

The master's thesis focuses on the analysis of the Maritime Labour Convention of the International Labour Organization (MLC 2006). The main objective is to review this convention and assess its effectiveness in protecting the labour rights of maritime workers.

The study also focuses on identifying and analysing deficiencies found in Port State Control (PSC) inspections related to compliance with the labour standards established in the 2006 MLC. These inspections are carried out to ensure that ships meet safety and environmental protection standards, but also address labour issues ensuring compliance with the 2006 MLC.

In order to assess the effectiveness of the current regulatory system in labour matters for the maritime industry, reports and investigations carried out in recent years that analyse the effectiveness of the current system in promoting fair and safe working conditions for maritime workers are studied.

Finally, proposals are sought to improve the compliance with labour standards in the maritime sector, as well as strengthening the current regulatory system. These recommendations may be aimed at improving the implementation of the 2006 MLC, strengthening PSC inspections in labour matters, and promoting greater international cooperation to address identified deficiencies.

Keywords: Maritime Labour Convention (MLC 2006), work, working conditions, maritime workers.



Laburpena

Master Amaierako Lanaren Nazioarteko Erakundearen (MLC 2006) Itsas Lan Hitzarmenaren analisisian oinarritzen da. Helburu nagusia da hitzarmen hau berrikustea eta itsas langileen lan-eskubideak babesteko duen eraginkortasuna ebaluatzea.

Azterketa, halaber, MLC 2006 ezarritako lan-arauak betetzearekin zerikusia duten Portu Estatuaren Kontroleko (PSC) ikuskapenetan aurkitutako gabeziak identifikatzean eta aztertzen ditu. Ikuskapen hauek itsasontziek segurtasun- eta ingurumen-babeserako arauak betetzen dituztela ziurtatzeko egiten dira, baina aldi berean jorratzen dira. MLC 2006 betetzen dela ziurtatzen duten lan-arazoak.

Lan-gaietan indarrean dagoen arau-sistemak itsas industriarako duen eraginkortasuna aztertzea da, horretarako, itsas langileen lan-baldintza bidezko eta seguruak sustatzeko indarrean dagoen sistemaren eraginkortasuna aztertzen duten azken urteotan egindako txostenak eta ikerketak. aztertu.

Azkenik, itsas sektoreko lan-arauak betetzen hobetzeko proposamenak bilatzen dira, bai eta indarrean dagoen arau-sistema indartzeko ere. Gomendio hauek MLC 2006 ezarpena hobetzera, lan-gaietan PSC ikuskapenak indartzera eta identifikatutako gabeziak konpontzeko nazioarteko lankidetzara handiagoa sustatzea izan daitezke.

Gako-hitzak: Itsas Laneko Hitzarmena (MLC 2006), lana, lan baldintzak, itsas langileak.



Tabla de contenido

Resumen	1
Abstract	2
Laburpena	3
Tabla de contenido	4
Lista de ilustraciones	6
Lista de gráficas	7
Lista de tablas	8
Lista de siglas y acrónimos	9
1. Memoria	10
1.1. Introducción.....	10
1.2. Contexto Histórico	12
1.3. Objetivos y Beneficios	14
1.4 Estado del Arte	15
2. Metodología	21
3. Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.....	23
3.1. Estructura del convenio.....	25
3.2. Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques.....	26
3.3. Título 2: Condiciones de empleo	27
3.4. Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda.....	31



3.5. Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social	33
3.6. Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación	37
3.6.1. Responsabilidad del estado de pabellón	38
3.6.2. Responsabilidades del Estado rector del puerto	40
3.6.3. Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra	41
3.7. Anexos del convenio	41
4. Estudio del nivel de cumplimiento del convenio mediante estadísticas de deficiencias detectadas en materia laboral por inspecciones Port State Control	43
5. Efectividad de la regulación en materia de trabajo para prevenir la fatiga, ajuste de registros de horas de trabajo a bordo para cumplir con la normativa	50
Conclusiones	55
Bibliografía	58
Anexo 1. Certificado de trabajo marítimo	65
Anexo 2. Declaración de conformidad laboral marítima	69
Anexo 3. Solicitud de actividad inspectora	75
Anexo 4. Formulario de quejas para tripulantes en buques de pabellón español	77
Anexo 5. Modelo de cuadro de horas de trabajo	79
Anexo 6. Registro de horas de trabajo y descanso	82



Lista de ilustraciones

Ilustración 1. Actividad Inspectora; Fuente: (Gobierno de España, Memoria de Actividades de Marina Mercante 2021)	44
---	----



Lista de gráficas

Gráfica 1. Comparativa de las inspecciones PSC realizadas en España; Fuente: Elaboración propia con datos oficiales.....	45
Gráfica 2. Buques con deficiencias detectadas en PSC; Fuente: Elaboración propia con datos de Paris Mou.....	47
Gráfica 3. Deficiencias detectadas en inspecciones PSC; Fuente: Elaboración propia con datos de Paris Mou.....	48



Lista de tablas

Tabla 1. Ámbitos generales objeto de inspección; Fuente: (Conferencia Internacional del Trabajo 2018).....	42
Tabla 2. Sistema de selección de buques para inspección PSC; Fuente: (Paris MoU, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control 2022)	46
Tabla 3. Principales deficiencias en materia laboral desde el 2020 hasta la actualidad; Fuente: (Paris MoU, Inspection Results Deficiencias 2023)	49



Lista de siglas y acrónimos

- IMO: International Maritime Organization
- ILO: International Labour Organization
- OIT: Organización Internacional del Trabajo
- MLC 2006: Maritime Labour Convention
- EMSA: European Maritime Safety Agency
- AMSA: Australian Maritime Safety Agency
- ICS: International Chamber of Shipping
- MoU: Memorandum of Understanding
- BOE: Boletín Oficial del Estado
- DGMM: Dirección General de la Marina Mercante
- ITF: Federación Internacional de Trabajadores del Transporte
- TMA: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- SEA: Seafarers Employment Agreement
- ISM: International Safety Management
- SGS: Sistema de Gestión de la Seguridad
- SOLAS: Safety of Life at Sea
- GMDSS: Global Maritime Distress and Safety System

1. Memoria

En este capítulo se empieza introduciendo el trabajo poniendo en situación al lector y describiendo la motivación y los beneficios que se han tenido en cuenta a la hora de realizar este trabajo haciendo un análisis de la situación de las condiciones laborales en la marina mercante y como su relevancia ha ido evolucionando en los últimos años y recopilando estudios y documentos relevantes acerca de la materia a tratar.

1.1. Introducción

El 28 de julio de 2022, la BIMCO y la Cámara Naviera Internacional (ICS) presentaron el Seafarer Workforce Report 2021 (International Chamber of Shipping y BIMCO 2021), un informe sobre la mano de obra en la mar, en el que se advierte de la escasez de marinos para el año 2026 y que esta carencia tendrá especial relevancia en la categoría de oficiales. El informe ofrece información variada de manera global y por países sobre la oferta y la demanda actual de marinos, así como la tendencia de los próximos cinco años en la flota mundial y anota también que, actualmente, ya existe escasez de oficiales con experiencia técnica y con titulación avanzada, es decir, capitanes, primeros oficiales y jefes de máquinas. Además la Agencia Europea de Seguridad Marítima EMSA por sus siglas en inglés recalca una vez más en su reporte sobre seguridad marítima del 2022 (European Maritime Safety Agency 2022) la importancia de las condiciones de trabajo de los marinos para la seguridad marítima internacional, ya en el “EMSA Annual Overview of Marine Casualties and Incidents” del 2019 se reflejaba que el 65,8% de los accidentes marítimos se atribuían al factor humano, apuntando además que en las estadísticas institucionales en ningún momento se hace referencia a todos los accidentes que se previenen gracias a la actuación de los marinos, por lo que la relación entre la seguridad marítima y la capacidad de los marinos de realizar su trabajo en buenas condiciones queda más que probada.



Por estas razones me parece relevante hacer un estudio de las condiciones de trabajo de los marinos mercantes en la actualidad así como del marco legal que regula el trabajo marítimo a nivel internacional ya que por el carácter internacional del transporte marítimo derivado de la globalización los marinos trabajan sin fronteras requiriendo una regulación y control internacional sobre la profesión de manera que la educación, training, cualificaciones profesionales, condiciones de trabajo y seguridad puedan estar en concordancia con los acuerdos internacionales.

Entre los objetivos de este trabajo está el estudiar la relación directa que existe entre las condiciones de trabajo de los marinos con la captación de talentos para el sector, así como con la prevención de accidentes marítimos, analizar en marco legal en materia de trabajo para el sector marítimo y finalmente estudiar el grado de aplicación de la normativa vigente en la materia mediante estadísticas de resultados de inspecciones de buques, de informes sobre accidentes marítimos y estudios académicos realizados sobre el tema.

Para realizar el trabajo se van a estudiar los reportes de los últimos años de los organismos institucionales a nivel internacional y europeo para emplear información actualizada y objetiva, se va a analizar la normativa vigente en materia laboral la cual es el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo o MLC 2006 (Conferencia Internacional del Trabajo 2018) y se van a estudiar estadísticas proporcionadas por los organismos de Port State Control a nivel europeo, los cuales componen el Memorándum de Paris sobre inspecciones marítimas (Paris MoU), se van a analizar diferentes estudios realizados sobre las condiciones de trabajo en los buques, el cumplimiento de la normativa y la eficacia del marco legal actual.

Respecto a la estructura del trabajo se va a comenzar analizando el marco legal para la materia a tratar, es decir el convenio sobre trabajo marítimo, MLC 2006, posteriormente se pasa a estudiar la actualidad laboral del sector marítimo estudiando la demanda frente a la oferta de marinos cualificados, los mecanismos de control de dicho nivel de cualificación y las vías y entidades existentes para la colocación de marinos en el sector



entre otros aspectos para formar una imagen general de cómo está organizado el trabajo en el sector marítimo. Posteriormente pasaría a trabajar con las estadísticas del Paris MoU para calcular en que porcentaje de la flota operando en aguas europeas se incumplen las bases del convenio y estudios de campo en el cual se analiza la eficacia del marco regulatorio actual mediante investigaciones, entrevistas y encuestas a los propios marinos.

1.2. Contexto Histórico

Actualmente las condiciones de trabajo varían en función de la empresa naviera y el país de abanderamiento del buque, sin embargo, es importante tener en cuenta que las condiciones de trabajo en el mar han variado enormemente a lo largo de la historia.

Durante gran parte de la historia los marinos trabajaban largas horas, sin apenas descansos y en condiciones peligrosas lo cual se atribuía a la condición especial de dicho trabajo llegando incluso en muchos casos a utilizar mano de obra esclava a bordo de los buques como era el caso de las antiguas galeras. Poca poco con la evolución de la industria estas prácticas se han ido abandonando y reconociendo la importancia del descanso y las buenas condiciones de trabajo tanto por derechos humanos como por la propia seguridad de la navegación por lo que se han ido implementando medidas para reducir los riesgos laborales y proteger a los trabajadores.

En la actualidad, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) establece las normas y pautas a seguir con el fin de mejorar las condiciones de trabajo en la marina mercante, estas normas abarcan un amplio abanico de temas, tratando desde la seguridad en el trabajo, la jornada laboral, las condiciones de vida a bordo hasta el desarrollo de habilidades la capacitación de los trabajadores y la igualdad de oportunidades.

Con el fin de que estas medidas se apliquen a nivel internacional se han establecido acuerdos internacionales que regulen las condiciones de trabajo y los derechos de los marinos a bordo de los buques, siendo hoy en día el principal el Convenio sobre el



Trabajo Marítimo de la OIT de 2006 (Conferencia Internacional del Trabajo 2018) el cual establece los mínimos a nivel internacional en materia de derechos y condiciones laborales. Posteriormente son los países los que mediante leyes laborales nacionales establecen condiciones superiores a las establecidas por el convenio internacional.

Pese a que la comunidad internacional ya reconoce la importancia de asegurar las condiciones de trabajo mínimas aún quedan muchos desafíos por superar ya que no todos los países les dan la misma importancia a estos temas existiendo pabellones de conveniencia que tratan de abaratar costes a los armadores con el fin de conseguir más flota registrada siendo en materia fiscal y laboral donde se recortan gastos principalmente propiciando condiciones precarias a bordo de los buques, marinos sin protección social adecuada poniéndolos en situaciones peligrosas para su salud y seguridad y por tanto afectando al trabajo que realizan trasladando la falta de seguridad a la operativa de dichos buques .

Como suceso reciente de interés hay que comentar que la pandemia que hemos sufrido ha repercutido con gran medida en los trabajadores del mar ya que con las restricciones de viaje y las medidas sanitarias implementadas globalmente muchos marinos se han encontrado con graves dificultades para embarcar o desembarcar de los buques prolongándose sus contratos laborales de forma casi indefinida viviéndose casos de personas que han permanecido a bordo periodos superiores al año sin bajar a tierra en todo el periodo por las medidas sanitarias además del miedo y el estrés añadido ante la posibilidad de contraer el virus en cualquiera de las escalas de buque ya que los marinos debida a la naturaleza esencial de su trabajo debían seguir desempeñando su trabajo enfrentándose a un riesgo de exposición mucho mayor, por lo que a su vez se han tenido que implementar por parte de las navieras nuevos protocolos y medidas de seguridad para prevenir dichos contagios lo que en muchos casos suponía una aumento de la carga de trabajo para los propios marinos o trabajar con más equipos de protección individual adicionales como monos desechables mascarillas o pantallas protectoras haciendo más difícil aun la realización de sus funciones. En algunos países se impusieron restricciones



de cuarentena requiriendo periodos de aislamiento al embarcar o desembarcar aumentando la duración de los viajes para los marinos y añadiendo estrés adicional e inseguridad. Una vez suavizadas las restricciones sanitarias impuestas por los países muchos marinos embarcados en buques de navegación internacional han visto prologadas muchas de las medidas preventivas de la pandemia bastante más que la gente en tierra por el miedo de las propias navieras al contagio de alguno de sus tripulantes y la detención del buque consiguiente por parte de las autoridades, por lo que derechos de los marinos como el del permiso para bajar a tierra cuando el buque esté en puerto se han visto sistemáticamente vulnerados haciendo los embarques aún más duros.

En conclusión, aunque a lo largo de la historia ha habido claras mejoras en las condiciones laborales y la opinión mundial se decante por la necesidad de asegurar dichas condiciones y derechos mínimos, claramente aún hay mucho en lo que trabajar para trasladar los avances tecnológicos y sociales globales a la seguridad y condiciones de trabajo de los marinos y dejar de atribuir las malas condiciones de trabajo, largas jornadas y duras condiciones de vida a bordo al sector marítimo.

1.3. Objetivos y Beneficios

La motivación para realizar este trabajo parte de la necesidad de los oficiales de los buques de conocer bien la normativa en materia de trabajo marítimo al igual que cualquier otra normativa de seguridad pero además de analizar la normativa vigente a nivel internacional como es el Convenio sobre Trabajo Marítimo o MLC 2006 (Conferencia Internacional del Trabajo 2018) quería recalcar con argumentos de peso y hechos la importancia de respetar las condiciones planteadas en el convenio y no solo las normas de obligado cumplimiento sino todas las pautas opcionales también, con el fin de seguir mejorando en materia laboral en el sector marítimo y a su vez modernizar la profesión del marino mercante, lo cual creo que es una necesidad cada vez más clara dada la crisis que existe en la industria ante la falta de marinos competentes de la cual



ya ha alertado EMSA (European Maritime Safety Agency 2022) lo cual es una clara consecuencia de las condiciones laborales desfavorables existentes a bordo respecto a otros sectores en tierra, por ello creo de interés analizar la normativa existente en materia laboral para ver dónde queda aún espacio de mejora y ver si realmente se cumple toda la regulación existente y si los instrumentos para su control son suficientes o si al contrario habría que realizar un mayor hincapié en las condiciones laborales en los buques con el fin no solo de que se cumplan los derechos humanos sino que realmente se pueda asegurar que los marinos realizan sus funciones sin influencia de la fatiga, aumentando de forma efectiva la seguridad marítima.

1.4 Estado del Arte

El tema de las condiciones de trabajo a bordo de los buques ha sido un asunto muy estudiado en los últimos años, al igual que el factor humano como causa de los accidentes marítimos ya que pese a todos los avances tecnológicos que se han ido dando como pueden ser los diferentes equipos y ayudas a la navegación o la maquina desatendida, los cuales han permitido ir reduciendo las tripulaciones de los buques los accidentes marítimos siguen siendo bastante más frecuentes de lo que deberían, esto se debe a que aunque tengamos mejores buques y cada vez más autónomos aún sigue siendo necesaria la labor de los marinos y estos tienen límites provenientes de la propia naturaleza humana como puede ser la necesidad de descansar, de estar bien formados, de sentirse cómodos en su lugar de trabajo y con su empresa para poder realizar su trabajo de una forma proactiva y eficiente, para ello deben darse una serie de circunstancias con las cuales los humanos somos capaces de mostrar todo nuestro potencial, esto es hasta cierto punto lo que se intenta con la regulación internacional en materia de trabajo marítimo, que además de respetar los derechos humanos de los marinos estos sean capaces de desempeñar sus funciones en buenas condiciones y sin ver sus capacidades disminuidas.



El primer recurso sobre la materia a mencionar sería la propia normativa en materia de trabajo marítimo de la cual la principal sería el propio MLC 2006 (Conferencia Internacional del Trabajo 2018), el cual es la norma base a nivel internacional en materia de trabajo marítimo siendo un tratado internacional que aplica a todos los barcos comerciales que operan en aguas internacionales y establece normas sobre cuestiones como el empleo, la protección social, la seguridad y la salud en el trabajo, el alojamiento y las condiciones de vida, la alimentación, el descanso y la recreación, y la formación y certificación de los trabajadores marítimos. El convenio se adoptó por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 94.^a reunión (2006), entrando en vigor en España el 20 de agosto de 2013 tras su ratificación mediante el (Gobierno de España, Instrumento de Ratificación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, 2013).

Como normativa interna ya existía previamente al MLC 2006 el Real Decreto 285/2002 (Gobierno de España, Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la mar. 2002), mediante el cual ya se regulaban en nuestro país las jornadas laborales de la gente del mar. Posteriormente se publica en el BOE el Real Decreto 357/2015 (Gobierno de España, Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles 2015), mediante el cual se establecen las reglas para el control del cumplimiento del convenio tras su entrada en vigor. Además, también son de interés los Reales Decretos 877/2011 (Gobierno de España, Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima. 2011), 927/2020 (Gobierno de España, Real Decreto 927/2020, de 27 de octubre, por el que se amplía el ámbito de actuación de las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y se modifican el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, y el Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo. 2020) y 587/2022 (Gobierno de España, Real Decreto 587/2022, de 19 de



julio, por el que se modifican diversas normas reglamentarias en materia de seguridad marítima. 2022), mediante los cuales se establecen medidas de reconocimiento e inspección de buques.

El siguiente recurso a tratar serían los informes de organismos oficiales, artículos y ponencias de miembros de la comunidad marítima internacional de los que cabe destacar los propios informes y textos aclarativos de la OIT sobre el convenio (Organización Internacional del Trabajo (OIT) 2023), el Seafarer Workforce Report, 2021 (International Chamber of Shipping y BIMCO 2021) en el cual se hace un repaso de los cambios en la oferta y la demanda de marinos las condiciones laborales y la satisfacción laboral, así como en las tendencias y desafíos actuales en la industria marítima con aportaciones de distintos expertos de la industria marítima tanto de la administración como de compañías navieras e instituciones educativas. La Agencia Europea de Seguridad Marítima EMSA también publica informes periódicos analizando la situación de la industria y sus principales retos, en el informe del año pasado (European Maritime Safety Agency 2022) se trataban temas como el factor humano en los accidentes marítimos, las condiciones laborales de los marinos, la importancia de que las tripulaciones puedan trabajar en condiciones óptimas y estén bien formadas, así como el reto de implementar poco a poco los buques autónomos que por el momento no va a hacer desaparecer el factor humano en la industria sino que al revés cada vez las tripulaciones se van a ir reduciendo por lo que los marinos van a tener que ser capaces de actualizarse y adaptarse a los nuevos tipos de buques, a la vez que en las estadísticas se puede percibir un envejecimiento de la media de los marinos siendo cada vez menos atractiva la profesión para los jóvenes. Además, hay multitud de ponencias, entrevistas y artículos periodísticos que tratan el tema del trabajo marítimo como por ejemplo la entrevista del director de AMSA para el medio SAFETY4SEA (Kinley 2022) en la que se comentaba la necesidad de que la industria marítima cambie sus estrategias de tripulación y trate a los marinos con más decencia, según Kinley, la pandemia había destacado la importancia de los marinos para la economía global y la necesidad de



garantizar su seguridad y bienestar. También señalaba que la crisis expuso las deficiencias en la manera en la que se trata a los marinos, como la falta de consideración por su bienestar mental y emocional y la explotación en términos de horas de trabajo y salarios. Por lo que destacaba la necesidad de tratar los problemas a los que se enfrentan los marinos pasando por revisar las estrategias de reclutamiento existentes y de considerar cambios en las rotaciones de tripulaciones eliminando los contratos de gran duración y mejorando las condiciones de vida a bordo.

Posteriormente hay que analizar la extensa bibliografía que hay en el ámbito de la investigación acerca del factor humano en los buques, las condiciones de trabajo en la mar y como la industria marítima aborda estos temas. Como por ejemplo el artículo publicado por la Universidad de La Coruña (Louro Rodríguez 2016) tras la entrada en vigor del convenio en el cual se analiza el convenio y en especial la aplicación del convenio a la industria marítima en ese momento y los puntos más cruciales. Otro Artículo de interés es “¿Quién se ocupará de dar cumplimiento al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006?” (Piniella, Silos y Bernal, ¿Quién se ocupará de dar cumplimiento al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006? 2013) que trata el reto de hacer cumplir el ya instaurado como el cuarto pilar de la normativa internacional marítima en una sociedad en la que proliferan los pabellones de conveniencia. Del mismo autor también está el libro “La seguridad en el transporte marítimo Retos del siglo XXI” (Piniella, La seguridad en el transporte marítimo Retos del siglo XXI 2009) que, aunque se publicó antes de la entrada en vigor del convenio marítimo hace un repaso interesante de la seguridad a bordo de los buques y de la importancia del factor humano en ella. Otro artículo de interés es el de “Ship first: Seafarers’ adjustment of records on work and rest hours” (Baumler, Bhatia y Kitada 2021) el que se trata un tema interesante como es el ajuste que se realiza en los registros de horas de trabajo y descanso para que estos cuadren con la normativa existente haciendo inefectivas las medidas para controlar las jornadas excesivas, ajustes que generalmente se realizan por los propios oficiales que se ven obligados a trabajar más horas de las que debieran para conseguir



sacar el trabajo adelante y mantener el buque operando. Otro tema interesante a tratar es el sistema de reclutamiento que existe en la actualidad en su mayoría de la mano de agencias de reclutamiento externas a las empresas navieras que es de lo que trata el artículo “La contratación y colocación de la gente del mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo” (Ballester Pastor 2009) en el que proporciona una visión general sobre los requisitos y regulaciones en la contratación y colocación de la gente del mar en el MLC, y destaca la importancia de una implementar adecuadamente estas normas para mejorar las condiciones de trabajo y los derechos laborales de los marinos a nivel internacional. En el artículo “España y la ratificación de la convención sobre trabajo marítimo (2006)” (Rodrigo de Larrucea 2010) se trataba los retos para la ratificación en España del MLC 2006 antes de su entrada en vigor en España. Otro artículo de interés es “Testing the associations between different aspects of seafarers’ employment contract and on-board internet access and their job and life satisfaction and health” (Slišković y Penezić 2016) que trata el tema de los contratos marítimos así como la salud y satisfacción laboral a bordo de los buques mercantes internacionalmente recalando la conexión a internet y la comunicación con tierra como uno de los principales retos actualmente. El artículo “Acerca de las disposiciones sobre niveles de dotación y protección de la seguridad y salud a bordo de buques contenidas en el Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo, 2006” (Miñarro Yanini 2009) hace un repaso de los niveles de dotación desde el punto de vista de la seguridad dispuestos en el Convenio. Y en el ámbito de la aplicación del convenio, su impacto y el control realizado por el estado rector del puerto está el artículo “The impact of the Maritime Labor Convention on seafarers’ working and living conditions: an analysis of port state control statistics” (Liselotte Fotteler, Andrioti Bygvraa y Chresten Jensen 2020).

Por ultimo mencionar la amplia variedad de trabajos de fin de grado master de las distintas escuelas de náutica que hay tratando temas relativo al factor humano en la marina mercante, condiciones de trabajo a bordo o sobre el MLC 2006 algunos de ellos son “El Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 y su Implementación en la Gestión



Naviera” (Vera Andreu 2016), “La seguridad en el trabajo a bordo de los buques mercantes: Análisis de los accidentes laborales y propuestas para su reducción.” (Ugarte Miguel 2013), “Gestión de un accidente marítimo: agentes implicados, coordinación y movimiento de información” (Sánchez Muñoz 2019) o “El Factor Humano” (González Fernández 2013).



2. Metodología

Para realizar este trabajo en primer lugar, se comenzó realizando una revisión bibliográfica para obtener una comprensión general de las condiciones de trabajo en la marina mercante y como estas son fundamentales para la seguridad y la eficiencia de la industria marítima en general, el funcionamiento del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, MLC 2006, las inspecciones PSC y el sistema regulatorio en el ámbito marítimo. Para ellos se buscaron tanto investigaciones académicas en materia laboral del sector marítimo, como informes periódicos oficiales, bases de datos sobre inspecciones y encuestas realizadas a marinos. Esta revisión de fuentes bibliográficas, informes oficiales y normativa relevantes proporcionó el marco teórico necesario para el estudio.

Posteriormente, se recopilaron datos correspondientes a las deficiencias en materia laboral detectadas en inspecciones PSC como ejemplo de los casos de incumplimiento de las normas laborales en el sector marítimo detectadas por el sistema de control del convenio así como datos que reflejaran la actividad inspectora y el funcionamiento del control del estado del puerto, como elemento de control más imparcial e internacional ya que no depende de la nacionalidad de los marinos ni del estado en el que se abandere cada buque.

Una vez recopilada la información, se procedió a evaluar en detalle el Convenio MLC 2006. Se analizaron sus disposiciones y los mecanismos para su implementación con el fin de estudiar las condiciones laborales mínimas que deberían respetarse en la flota mercante a nivel internacional y su efectividad a la hora de proteger los derechos laborales de los trabajadores marítimos y asegurar unas condiciones de trabajo y vida a bordo dignas, saludables y seguras.

Una vez estudiadas las condiciones laborales mínimas dispuestas por el convenio se pasó a estudiar el grado de cumplimiento y la efectividad de las medidas descritas usando los datos oficiales recopilados de inspecciones PSC del Paris MoU con el fin de reflejar la



importancia del control del estado del puerto para asegurar la aplicación del convenio en la totalidad de la flota mercante independientemente del estado de abanderamiento o nacionalidad de los marinos a bordo consiguiendo un régimen uniforme y sin competencia desleal en la industria marítima. Para ello también se estudia el funcionamiento de las inspecciones PSC en el Paris MoU y las obligaciones de cada estado en materia de inspección.

A continuación, se trata de ir más allá y estudiar mediante informes e investigaciones realizadas por investigadores profesionales y organismos gubernamentales la efectividad actual del marco regulatorio y de control a la hora de asegurar las condiciones laborales mínimas dispuestas en el convenio y si estas son siquiera compatibles con las características de todas las operaciones y tipos de buques existentes en la industria marítima, con los sistemas de trabajo actuales y los medios de los que disponen los marinos a bordo de los buques.

Finalmente se trata de extraer unas conclusiones de todo lo estudiado junto a mi experiencia personal como alumno de puente de como es la realidad de las condiciones laborales a bordo de los buques, cual es la mentalidad predominante de los marinos y las compañías navieras a la hora de abordar las condiciones laborales y controlar la aparición de la fatiga a bordo de los buques y de cuales podrías ser los pasos para que la industria marítima y la flota mercante vaya evolucionando y modernizándose consiguiendo ser mas justa, eficiente y a la vez segura.



3. Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Desde 1919 año en el que se fundó la Organización Internacional del Trabajo o OIT se han ido desarrollando un sistema de normas internacionales del trabajo con el objetivo de mejorar las oportunidades de hombres y mujeres de conseguir trabajos decentes y productivos en condiciones de libertad, igualdad, seguridad y dignidad. Para defender los intereses de los trabajadores en la actualidad con una economía globalizada son necesarias las normas internacionales que garantizan la competencia sana internacionalmente y que el crecimiento de la economía sea beneficioso para todos tanto empresarios como trabajadores de todo el mundo.

La gente de mar son trabajadores especialmente afectados por la globalización, con un peso realmente importante en la economía global ya que se estima que el 90 por ciento del comercio mundial transcurre en alguna etapa mediante el transporte marítimo o fluvial dependiendo de los marinos que lo hacen posible. Generalmente en el transporte marítimo como actividad fundamentalmente internacional los trabajadores son contratados a bordo de buques abanderados en un estado diferente a su nacionalidad propia, comúnmente por una empresa o armador de una nacionalidad distinta también a las dos anteriores. Estando los marinos regidos por la normativa del país de abanderamiento de su buque independientemente de su nacionalidad o la de su empleador, lo cual abre la posibilidad a los estados con intereses económicos sobre los buques de atraer más buques siendo menos control sobre sus buques lo cual es el caso de los pabellones de conveniencia en los cuales no se realiza el control como se exige en el derecho internacional. Por estas razones en el caso de los marinos cobra aun mayor importancia la existencia de normas internacionales que se apliquen igual en cualquier parte del mundo y puedan ser exigidas a buques de cualquier bandera.

A lo largo de los años la OIT en el marco de las reuniones marítimas especiales de la Conferencia Internacional del Trabajo ha ido adoptando diversas medidas y convenios con el fin de regular las condiciones mínimas de trabajo decente en el mar abordando



temas desde los requisitos iniciales de contratación como es la edad mínima y el certificado médico hasta las características de los empleos como salarios, periodos de descanso, alojamiento entre otros. Por lo que ya se acumulaban un gran número de convenios y normas distintas para tratar cada uno de los aspectos a regular. Por esta razón en febrero de 2006, con ocasión de la 10.^a reunión marítima, la 94.^a Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), en el cual se revisaban y se refundían 37 convenios existentes con el fin de crear un único instrumento con formato de fácil actualización e implementación en el cual se recogen los derechos de todos los trabajadores del mar.

Para su entrada en vigor el MLC, 2006 requería las ratificaciones de como mínimo 30 estados miembros lo que representaba en su momento un tercio del arqueado bruto de la flota mundial, el 20 de agosto de 2012 se cumplieron dichas condiciones entrando en vigor el convenio 12 meses después el 20 de agosto de 2013. En España se ratificó el convenio el 10 de marzo de 2011. En junio de 2013, el Consejo de Administración de la OIT adoptó el Reglamento del Comité Tripartito Especial con el fin de cumplir el artículo XIII del MLC, 2006 el cual permite el examen y la evolución constante del convenio, teniendo el comité competencias para Conferencia Internacional del Trabajo enmiendas al Código del Convenio. Mediante el trabajo de este comité se han ido redactando enmiendas al convenio las cuales han sido aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en 2014, 2016 y en 2018 respectivamente añadiendo temas como el establecimiento de la garantía financiera para indemnizar a la gente de mar en caso de abandono o de incapacidad de larga duración causados por un accidente de trabajo o por fallecimiento, la prevención del acoso o la situación de la gente de mar víctima de actos de piratería, actualizando así el convenio a las situaciones y necesidades de la gente de mar conforme la industria va avanzando.

3.1. Estructura del convenio

El convenio consta de tres partes relacionadas entre sí con el fin de definir unos derechos claros y firmes para los trabajadores marítimos, pero al mismo tiempo dar la posibilidad de que el convenio vaya evolucionando conforme lo hace la industria marítima cumpliendo los tres objetivos del convenio respecto a su estructura que son establecer conjunto solido de principios y derechos, permitir que los Miembros tengan un grado considerable de flexibilidad en la manera de aplicar esos principios y derechos, y asegurar que el cumplimiento y el control de la aplicación de los principios y derechos se haga de manera apropiada.

Las partes son los artículos, el reglamento y el código, los artículos se recogen al principio del convenio y disponen las bases generales del convenio y las obligaciones básicas de los miembros ratificantes, son dieciséis artículos entre los cuales se encuentra el artículo VIII Entrada en vigor, mediante el cual el convenio entró en vigor el 20 de agosto del 2013 al cumplirse el requisito de la ratificación de 30 estados miembros o el artículo XIII mediante el cual se establece el comité tripartito espacial encargado de revisar el convenio e ir desarrollando las enmiendas necesarias, también se establece mediante los artículos XIV y XV los procedimientos de enmiendas a cada una de las partes facilitando la enmienda del código mediante el procedimiento simplificado descrito dándose por aprobadas las enmiendas una vez cumplido sin necesidad de que sean ratificadas por los estados uno a uno.

Una vez concretadas las obligaciones y el ámbito de aplicación del convenio en los artículos el reglamento el cual dispone los derechos bases de los marinos y el código en el cual se detalla las medidas concretas a tomar para la aplicación de dichos derechos se dividen en cinco títulos diferentes para tratar los diferentes aspectos que atañen al trabajo a bordo de los buques.

Los títulos son:

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

En cada uno de los títulos encontraremos grupos de disposiciones relativas a diferentes derechos y principios entre los cuales encontraremos una regla perteneciente al reglamento en la cual se dispone el derecho base, una norma de obligatorio cumplimiento perteneciente a la parte A del código y una pauta recomendada perteneciente a la parte B del código, de esta manera se establecen los derechos mientras que se da flexibilidad a los estados a la hora de aplicarlos y trasladarlos a su normativa interna pudiendo trasladar las normas de la parte A del código aplicando medidas equivalentes, y apoyándose en la parte B más concreta y específica para aclarar cómo debe de aplicarse las normas de la parte A.

Como se recoge en el título 5 las inspecciones en materia laboral realizadas tratarán únicamente con los requisitos dispuestos en el convenio en los artículos, reglas y normas de la parte A excluyendo la parte B de las inspecciones, aunque si se exige que se tengan en cuenta a la hora de aplicar las normas obligatorias de la parte A

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

En este título se tratan cuatro derechos fundamentales trabajando de la mano al SCTW para asegurar que no se permita trabajar a bordo de los buques a los trabajadores que no sean adecuados ya bien sea por su edad, aptitud médica, formación o bien su forma de reclutamiento y colocación.

Respecto a la edad mínima para trabajar en un buque se establece que no se embarcará ningún marino menos de 16 años dando especial reconocimiento y atención a los marinos menores de 18.



Con respecto al certificado médico se hace referencia al Convenio SCTW y a las directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos, OIT/OMS. Se establece la validez general del certificado por dos años salvo a marinos menores de 18 años para los que es de un año y se establecen las excepciones en las cuales podrá trabajar un marino con el reconocimiento caducado.

En la regla, norma y pauta 1.4 se regulan los servicios de contratación y colocación de marinos ya bien sean de carácter público o privado estos deberán cumplir unos requisitos mínimos de certificación y publicidad, asegurándose que no se cobre en ningún caso al marino ninguna tasa por su colocación y que los gastos de su contratación corran a cargo del armador, los estados miembros serán los encargados de asegurar que los servicios de colocación cumplan con los requisitos y respeten las condiciones laborales dispuestas en el convenio mediante certificaciones y licitaciones que no se entregarán hasta que se hayan comprobado que se cumplen todos los requisitos.

3.3. Título 2: Condiciones de empleo

El título 2 algo más extenso que el anterior se compone de ocho reglas diferentes con sus respectivas normas y pautas. En la primera regla la 2.1 se regulan los acuerdos de empleo obligando a la forma escrita para los mismos, cumpliendo con los requisitos dispuestos y asegurando la libertad de ambas partes a la hora de firmarlos, así mismo en la norma correspondiente se obliga a que dichos acuerdos se mantengan disponibles a bordo para una posible inspección o para cualquiera de las partes interesadas, se recoge también la obligación de las compañías a redactar y entregar a los marinos un documento en el cual se recojan los servicios prestados el cual es España es el anexo IV Certificado de Empresa Naviera (MINISTERIO DE FOMENTO 2001) básicamente La Norma A2.1 busca garantizar que los trabajadores marítimos tengan contratos de empleo claros y justos, que protejan sus derechos y condiciones laborales, y que establezcan un marco adecuado para resolver cualquier conflicto o disputa que pueda surgir durante su empleo.



A continuación, se regulan los salarios de los marinos garantizando que se reciban salarios justos y oportunos, especificando aspectos como la forma de cálculo del salario, los métodos y plazos de pago, y las deducciones permitidas. Se establece además la obligación de los armadores de mantener registros precisos de los salarios y proporcionar a los marinos extractos detallados de sus pagos, se deberá dan opciones a los marinos para enviar parte o la totalidad del salario a su familia o cobrarlo en la forma que sea conveniente y a tiempo. En la Pauta 2.2 se insta a los estados a regular el cálculo de las horas extras contando las mismas como un 25 extra respecto a las horas normales de trabajo que no deberían exceder las 48 horas semanales, a su vez en la pauta no obligatoria se recoge la obligación de no hacer distinción en cuanto a la cuantía del salario en función de la raza, color, sexo, religión, convicciones políticas, ascendencia nacional u origen social (Conferencia Internacional del Trabajo 2018), hecho que en la actualidad aún no se cumple en la mayoría de las compañías existiendo diferentes salarios en función de la nacionalidad de los marinos principalmente.

En la regla 2.3 es en la que se regula el derecho a unas horas de trabajo y descanso mínimas a bordo de los buques la cual se hace aplicar mediante la norma 2.3 la cual estipula que la jornada normal debe basarse en las ocho horas diarias con un día de descanso a la semana sin perjuicio a que se adopte un sistema no menos favorable mediante la negociación colectiva, además dando atención a la seguridad para prevenir la fatiga a bordo se establecen los parámetros de horas de descanso mínimas o bien máximas de trabajo que se deben respetar para todos los marinos, en el caso de horas de trabajo estas deberán ser como máximo 14 horas en cada intervalo de 24 o 72 en cada periodo de 7 días, si se prefiere contabilizar las horas de descanso serán 10 horas por cada periodo de 24 y 77 en cada intervalo de 7 días, además se establece que los descansos deberán realizarse como máximo en dos periodos siendo uno de ellos de 6 horas ininterrumpidas como mínimo con el fin de asegurar un descanso mínimamente adecuado entre jornadas de trabajo, aunque generalmente en el ámbito de la salud se reconoce que el sueño mínimo para un adulto debería ser de entre 7 y 8 horas



(Departamento de Salud y Servicios Humanos de los Estados Unidos 2022). Todos los estados miembros deberán exigir a los buques de su flota que se mantengan registros de las horas de trabajo los cuales vayan firmados tanto por el capitán como por el marino interesado, los cuales deberán ser conservados a bordo para una posible inspección, a su vez deberá entregarse una copia a los marinos y deberá estar disponible a bordo un cuadro informativo en el cual se recojan los máximos de horas de trabajos recogidos por la legislación nacional y convenios así como la organización de los servicios a bordo tanto en el mar como en puerto. Estas disposiciones no impiden al capitán del buque a suspender las jornadas de trabajo normales anteponiendo la seguridad del buque y su tripulación pudiendo exigir que un marino preste servicio el tiempo que sea necesario y que a la situación requiera, debiendo asegurar un periodo de descanso suficiente a dichos marinos una vez que la situación se normalice.

En la regla 2.4 se recogen dos derechos fundamentales para los marinos, que son el derecho a vacaciones pagadas de los marinos, así como el derecho al permiso para bajar a tierra durante las estancias en puerto cuando las funciones operativas así lo permitan en las horas de descanso con el fin de mejorar la salud y el bienestar de los marinos, en la norma correspondiente se establece el mínimo de 2,5 días de vacaciones remuneradas por mes de servicio.

A continuación se establece el derecho de los marinos a la repatriación o lo que es lo mismo a volver a su hogar sin coste alguno para ellos independientemente de donde se encuentre el buque en caso de que se expire el acuerdo de trabajo vigente o este se termine por parte del armador o del trabajador por causas justificadas o bien no se pueda por parte del marino seguir desempeñando su función, para ello los estados miembros deberán aportar garantías financieras para asegurar las repatriaciones necesarias, con el fin de asegurar la repatriación de los marinos se reconoce la posibilidad de que en caso de que el armador no cumpla la repatriación se realice por el estado del pabellón del buque o por consiguiente el estado desde el que deban ser repatriados los marinos o el estado del cual sea nacional el marino, pudiendo cualquiera



de estos repercutir el gasto al armador posteriormente, haciendo referencia al Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999 dando la posibilidad de embargar el buque hasta que el armador pague los gastos de repatriación correspondientes. A efectos del convenio se reconoce que el marino ha sido abandonado cuando el armador o bien no sufrague los gastos de repatriación, haya dejado de pagar la manutención o haya roto los vínculos unilateralmente o no haya pagado los salarios durante un mínimo de dos meses, en caso de abandono se podrá acceder a los fondos que cada miembro debe asegurar como garantía para estos casos. A efectos del convenio se entiende como manutención a todos los gastos de alimentación, alojamiento, abastecimiento de agua potable, combustible necesario para la supervivencia a bordo del buque, y la atención médica necesaria debiendo todo ello ser proporcionado por parte del armador en todo momento.

En la regla 2.6 se reconoce el derecho de los marinos a recibir una indemnización en caso de naufragio del buque bien sea por lesiones, pérdidas o por el desempleo causado por la pérdida del buque se establece hasta dos meses de salario en virtud del acuerdo de empleo.

En la regla 2.7 Niveles de dotación se reconoce el derecho a trabajar en un buque con personal suficiente para que las operaciones del buque se hagan en condiciones de seguridad, eficiencia y protección para esto deberán poseer certificación sobre dotación mínima segura en la cual deberán tenerse en cuenta la necesidad de evitar o de reducir al mínimo el exceso de horas de trabajo para asegurar un descanso suficiente y limitar la fatiga de los marinos en cualquier condición operativa del buque. Además, como pauta a seguir se establece la necesidad de crear un mecanismo que se encargue de la resolución de conflictos respecto a los niveles de dotación en los buques.

Por último, en este título se regula también el derecho de los marinos a la progresión profesional y desarrollo de sus aptitudes, la norma insta a los estados miembros a adoptar políticas para alentar la progresión profesional, el desarrollo de las aptitudes y las oportunidades de empleo de la gente del mar.



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

En este título bastante extenso y detallado se recogen dos derechos principales el de que se disponga de un alojamiento y e instalaciones de esparcimiento decentes para los marinos que aseguren la salud y el bienestar de los marinos, así como asegurar que se disponga de una alimentación y agua potable de calidad suministrada en condiciones higiénicas y reglamentadas de forma gratuita durante todo el periodo de embarque para los marinos.

En materia de construcción las prescripciones descritas en el convenio solo aplicarán para buques construidos tras la entrada en vigor del convenio es decir construidos a partir del 20 de agosto de 2013, se exige que los trabajadores marítimos tengan acceso a alojamiento seguro, limpio y cómodo a bordo del buque. Esto implica que deben contar con suficiente espacio personal, camas, ropa de cama y armarios para almacenar sus pertenencias. Además, se establece la importancia de mantener estándares adecuados de higiene y limpieza en las instalaciones de alojamiento y servicios sanitarios. Los trabajadores marítimos deben tener acceso a agua potable, instalaciones sanitarias adecuadas y suministros para el aseo personal, se aborda la importancia de la ventilación y la iluminación adecuadas en el alojamiento, con el fin de asegurar condiciones de vida saludables y confortables para los trabajadores marítimos. La privacidad es otro aspecto clave contemplado en esta norma, los trabajadores marítimos deben tener acceso a áreas de alojamiento que les brinden privacidad suficiente, especialmente en sus camarotes y en las instalaciones sanitarias. Además, se reconoce la importancia de proporcionar a los trabajadores marítimos servicios de esparcimiento que les permitan descansar y recrearse durante su tiempo libre a bordo. Esto puede incluir áreas de recreación, instalaciones deportivas y el acceso a medios de comunicación, como internet y televisión. Asimismo, se promueve la participación en actividades sociales a bordo. Por último, la Norma A3.1 hace énfasis en la seguridad y la prevención de riesgos. Se deben tomar las medidas necesarias para garantizar la



seguridad de los trabajadores marítimos en el alojamiento y las áreas de esparcimiento, incluyendo la prevención de riesgos de incendio, el uso seguro de equipos y materiales, y la implementación de medidas para prevenir accidentes y lesiones.

Algunas de las prescripciones generales respecto a la habilitación que se hacen en la norma son la altura de los espacios de habilitación de 203 centímetros salvo reducciones aprobadas por la autoridad competente, los espacios de habilitación deberán estar adecuadamente aislados y los dormitorios no podrán comunicar directamente con espacios de carga o de sala de maquinas y los mamparos que separen estos espacios con la habitación y los mamparos exteriores deberán estar contruidos con materiales aprobados estancos al agua y al gas. Respecto a los sistemas de aire acondicionado y calefacción estos serán obligatorios salvo para los buques cuya navegación los restrinja exclusivamente a zonas en las que estos no sean necesarios. Cuando se deba disponer de camarotes para los marinos embarcados estos deberán cumplir una serie de condiciones, en buques que no sean de pasaje se deberá disponer de camarotes individuales salvo excepciones en buques de arqueo menor a 3000 pero en cualquier caso se proporcionarán camarotes separados para hombres y para mujeres, se dispone que en cualquier caso se deberá disponer de literas individuales de tamaño 198 por 80 centímetros como mínimo para cada tripulante, a su vez se regula el espacio mínimo para cada camarote individual pudiendo ser de 4,5 5,5 o 7 en función del arqueo del buque bien sea inferior a 3000, hasta 10000 o superior a este respectivamente, el espacio podrá reducirse en buques de pasaje con el fin de facilitar camarotes individuales, además se regula camarotes más amplios para tripulantes con la condición de oficial y la obligatoriedad de disponer una sala contigua al camarote para el capitán, jefe de maquinas y primer oficial salvo buques de arqueo menor a 3000 los cuales podrán estar eximidos. Respecto al mobiliario se regula que los camarotes deberán disponer de un armario con espacio suficiente y de un escritorio. Respecto a las instalaciones sanitarias estas deberán estar disponibles y de fácil acceso desde el puente de mando, sala de maquinas y centro de control, a su vez se deberá disponer un mínimo



de una un retrete, un lavabo, una bañera y/o una ducha por cada grupo de seis o menos personas que no dispongan de instalaciones individuales y cuando no se disponga de servicios individuales los camarotes deberán disponer de lavabos con agua dulce corriente, caliente y fría. Los buques que realicen viajes de más de tres días con 15 tripulantes o mas deberán de disponer de enfermería que se utilice exclusivamente con fines médicos. Se deberá reservar en todos los buques de una cubierta abierta y segura a la cual pueda tener acceso los marinos fuera de servicio. En las pautas no obligadas a continuación se procede a dar mayores especificaciones de lo que debería deponerse en la habilitación de los buques como pueden ser los comedores separados para oficiales y demás marinos, estaciones de lavandería equipadas con lavadora, secadora y plancha, posibilidad de incluir instalaciones recreativas para la gente del mar donde puedan fumar, ver la televisión, escuchar música, biblioteca etc.

Respecto a los servicios de alimentación y fonda en la norma 3.2 se establece que los empleadores son responsables de proporcionar a los trabajadores marítimos alimentos en cantidad y calidad suficientes para satisfacer sus necesidades nutricionales. Esto implica ofrecer una variedad de opciones y dietas equilibradas, teniendo en cuenta las preferencias y culturas de los marinos embarcados. Además, se exige que la alimentación se prepare y se sirva en condiciones higiénicas, siguiendo las normas de seguridad alimentaria y la prevención de enfermedades. Se deberán mantener registros adecuados del almacenamiento, preparación y manipulación de alimentos. La norma también destaca la importancia de asegurar que los trabajadores marítimos tengan acceso a agua potable en cantidad suficiente y en condiciones seguras para su consumo.

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

Este título se compone de cinco reglas en las cuales se regulan los derechos de los marinos en materia de salud, atención médica, bienestar y protección social con el fin de salvaguardar la salud, el bienestar y los derechos de los trabajadores marítimos y



promover condiciones laborales justas y seguras alguno de los aspectos que se regulan son la atención médica a bordo, ya que los buques deben tener instalaciones adecuadas para proporcionar atención médica a los trabajadores marítimos a bordo, esto incluye el acceso a personal médico capacitado, medicamentos y equipos médicos adecuados. La protección de la salud y la seguridad, los empleadores deben garantizar que se tomen medidas para prevenir y controlar los riesgos para la salud y la seguridad de los trabajadores marítimos a bordo de los buques. Esto implica la implementación de políticas y procedimientos de seguridad, el suministro de equipos de protección personal y la capacitación en temas de seguridad. Los servicios de bienestar se debe proporcionar servicios de bienestar a los trabajadores marítimos, como instalaciones de recreación, medios de comunicación, acceso a actividades sociales y oportunidades de educación y formación profesional. Y la protección social ya que los trabajadores marítimos tienen derecho a la protección social, que incluye la seguridad social, la cobertura de seguro, el acceso a servicios de atención médica y la protección contra los riesgos económicos asociados con enfermedades o lesiones relacionadas con el trabajo.

En la regla 4.1 se describe el derecho de los marinos a que se proteja su salud y se les asegure una atención medica suficiente tanto en la mar como cuando se encuentren en puerto para ello se dispone que los estados miembros deberán facilitar el acceso a sus instalaciones sanitarias a los marinos que se encuentren en su territorio. Mediante el código obliga a los estados a cumplir y aplicar todas las disposiciones generales sobre protección de la salud en el trabajo y atención médica para los trabajos a bordo, tratando de facilitar una atención médica a bordo lo más parecida posible a la existente en tierra por lo menos en cuanto a disponibilidad de medicamentos y equipos. Las legislaciones nacionales en la materia deberán recoger como mínimo la existencia de un botiquín, equipo médico y guía médica a bordo de todos los buques sujetos a inspecciones periódicas teniéndose en cuenta el tipo de buque del que se trate, las personas que vayan a bordo y el tipo de navegación que realice, se dispone también que todo buque que transporte a más de 100 personas a bordo y que realice travesías



internacionales de más de tres días deberá llevar un médico cualificado encargado de prestar la atención médica y por el contrario los buques que carezcan de médico profesional deberán disponer de un marino cualificado para otorgar primeros auxilios que sea el responsable de la atención médica el cual deberá haber completado satisfactoriamente una formación en atención médica que esté en conformidad con los requisitos del SCTW, además los estados miembros deberán de asegurar la asistencia medica mediante radio o satélite a los marinos debiendo esta ser de carácter gratuito y estar disponible a cualquier hora del día o de la noche.

A continuación, en la regla 4.2 se recogen las responsabilidades del armador como responsable de la evolución financiera de la empresa sin que los marinos se vean afectadas por ello, la regla describe el derecho de los marinos a recibir ayuda y apoyo material del armador en relación con las consecuencias financieras de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras presten servicio o estos se hayan ocasionado durante el servicio. El código aplica este derecho obligando a los estados miembros a incluir en su normativa la obligación del armador de cubrir todos los gastos por enfermedades y accidentes laborales, los gastos de atención médica derivados del trabajo y todos los gastos de sepelio en caso de fallecimiento durante el periodo de contratación, para ello los armadores deberán disponer una garantía financiera para asegurar estos pagos llevando a bordo prueba documental que certifique la misma. A su vez se obliga a los estados a asegurar que existan medios eficaces para la recepción, tramitación y resolución imparcial de las reclamaciones contractuales relacionadas con las indemnizaciones descritas anteriormente.

En la regla 4.3 se recoge el derecho a que el entorno laboral en el que trabajan los marinos sea seguro e higiénico y que se proporcione formación en materia de prevención de riesgos en los lugares de trabajo, los miembros deberán elaborar y promulgar orientaciones nacionales para la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques. La Norma A4.3 exige a los armadores realizar el análisis de riesgos para la seguridad de los trabajadores marítimos, llevando a cabo evaluaciones



periódicas y tomando medidas preventivas para mitigar los riesgos identificados. Asimismo, los empleadores deben desarrollar y aplicar planes y procedimientos de seguridad que aborden los riesgos identificados. Estos planes deben incluir medidas para prevenir y controlar incendios, proteger contra caídas, manejar sustancias peligrosas, asegurar el equipo y las maquinarias, y responder a situaciones de emergencia a bordo entre otros. La norma también establece que los empleadores deben proporcionar formación adecuada en materia de seguridad y prevención a los trabajadores marítimos. Esto implica asegurarse de que estén conscientes de los riesgos a los que se enfrentan y de que sepan cómo responder ante situaciones de emergencia. La formación incluirá el uso de equipos de protección personal, los procedimientos de evacuación y las medidas de prevención de incendios. Se deberán realizar inspecciones regulares del buque para verificar que se mantengan las condiciones de seguridad adecuadas. También se debe llevar a cabo el mantenimiento y la reparación necesarios de los equipos y sistemas de seguridad a bordo. La norma establece la obligación de los empleadores de reportar y registrar los incidentes relacionados con la seguridad que ocurran a bordo del buque. Además, se deben tomar medidas para investigar y analizar los incidentes con el fin de prevenir su recurrencia. En la pauta 4.3 Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes, la cual se divide a su vez y distintos apartados especifica aun más todos los aspectos que debe cubrir tanto la formación de los marinos como las medidas a adoptar a bordo en materia de prevención de riesgos.

A continuación, se recoge el derecho de los marinos a acceder a las instalaciones de bienestar existentes en tierra y se insta a los estados miembros a construir en determinados puertos instalaciones de este tipo con el fin de que los marinos que hagan escala en los puertos tengan fácil acceso a las mismas. El acceso a dichas instalaciones se deberá permitir sin hacer distinción alguna en función de la nacionalidad, raza, color, sexo, religión, convicciones políticas u origen social e independientemente de cuál sea el Estado del pabellón del buque en que la gente de mar trabaje. Este tipo de instalaciones podrán incluir salas de reuniones, instalaciones deportivas, instalaciones



educativas, instalaciones religiosas cuando proceda, así como instalaciones de alojamiento para los marinos las cuales deberán estar disponible en los puertos los cuales ofrezcan servicios de calidad y a precio razonable.

Por último, de este título, en la regla 4.5 se recoge el derecho a la seguridad social para los marinos debiendo los estados miembros disponer de una protección social para los marinos que naveguen bajo su bandera, dicha protección deberá cumplir como mínimo con lo dispuesto en el código sin menoscabar cualquier disposición mas favorable que exista en la normativa interna de cada estado. Según el código la seguridad social deberá cubrir la atención médica, las prestaciones de enfermedad, las prestaciones de desempleo, las prestaciones de vejez, las prestaciones por lesiones profesionales, las prestaciones familiares, las prestaciones de maternidad, las prestaciones de invalidez, y las prestaciones de supervivencia, siendo estas las ramas que deberán considerarse para lograr una seguridad social completa que complemente a la protección por cuenta del armador regulada en las reglas 4.1 y 4.2. En principio a fecha de la ratificación del convenio cada miembro debía incluir tres de las ramas mencionadas anteriormente en su abanico de coberturas, pero posteriormente deberá incluir en las memorias presentadas a la Oficina Internacional del Trabajo las medidas implementadas para extender la protección a las demás ramas.

3.6. Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación

En este título se recogen las reglas que describen la responsabilidad de los estados miembros de cumplir con el convenio y controlar adecuadamente su aplicación por todas las partes involucradas. Se divide en tres reglas principales que definen las obligaciones del estado de pabellón del buque, del estado rector del puerto y de los estados miembros en materia de contratación y colocación de gente del mar.

3.6.1. Responsabilidad del estado de pabellón

Respecto a las responsabilidades del estado de pabellón se establece que todos los miembros asumen la responsabilidad de inspeccionar y certificar a sus buques velando por que se cumpla todo lo dispuesto en el convenio, para ello deberá establecer un sistema de inspección y de expedición del certificado de trabajo marítimo esta tarea podrá ser delegada por el estado a otra organización, pero ello no le exonerará de la responsabilidad. El certificado una vez expedido acompañado de una declaración de conformidad laboral marítima servirá como presunción salvo que haya pruebas en contra de que el buque cumple con las condiciones laborales y de vida a bordo exigidas por el convenio. Se obliga a los buques a mantener a bordo el certificado, así como una copia del del convenio marítimo ambos disponibles para la tripulación.

Respecto a la autorización a organizaciones reconocidas para actuar en nombre del país de pabellón del buque en materia de inspecciones y certificación, estas deberán ser organizaciones independientes y suficientemente cualificadas para realizar su función siendo responsabilidad del estado parte el garantizar la idoneidad de la labor realizada por la organización, además deberá proporcionar a la a Oficina Internacional del Trabajo la lista actualizada de las organizaciones a las cuales ha autorizado a actuar en su nombre, poniendo la oficina esta lista a disposición del público.

El certificado de trabajo marítimo se expedirá por un máximo de cinco años debiéndose realizar una inspección intermedia para comprobar que se siguen cumpliendo todas las disposiciones del convenio. En caso de buques de nueva construcción, cambio de pabellón o de armador podrá expedirse un certificado provisional con validez máxima de seis meses hasta que se realice la inspección completa y se expida el certificado correspondiente. Al certificado deberá adjuntarse una declaración de conformidad laboral marítima la cual constará de dos partes, la primera será cumplimentada por la autoridad competente describiendo las cuestiones inspeccionadas, los requisitos nacionales en los cuales se incorporan las disposiciones del convenio, así como cualquier



disposición específica o adicional que se recoja en el ordenamiento nacional, así como cualquier excepción acordada. La segunda parte será completada por el armador en la cual recogerá las medidas implementadas a bordo con el fin de asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en el convenio. El certificado, aunque este en vigor dejara de tener validez cuando no se realicen las inspecciones requeridas o no se refrende el certificado en la inspección intermedia, si el buque cambia de pabellón, cuando se cambie de armador o cuando se realicen modificaciones sustanciales a la estructura o el equipo del buque referido en el título 3 del convenio.

Todos los miembros deberán de un sistema de sistema de inspección y control de la aplicación efectivo con el que asegurar el cumplimiento del convenio en sus buques, para ello deberán nombrar a un número suficiente de inspectores en función de la flota del país, a su vez estos deberán poseer la suficiente formación, competencia, mandato, atribuciones, condición jurídica e independencia con el fin de que puedan desempeñar su función sin ningún tipo de influencias y de la forma más imparcial posible, defendiendo las disposiciones del convenio. Siempre que se reciba una queja respecto a un buque del pabellón del estado miembro y esta se considere con fundamento se deberá adoptar las medidas necesarias para comprobar y asegurar el cumplimiento de las condiciones laborales, estas quejas deberán tratarse con carácter completamente confidencial para proteger a las partes perjudicadas. Se deberá realizar informes escritos para cada inspección que se realice y este deberá ser entregado al buque quedando el mismo expuesto en el tablón de anuncios de abordaje, a su vez el miembro deberá mantener un registro de las inspecciones realizadas y este publicará un informe anual sobre las actividades de inspección realizadas.

Todos los miembros deberán exigir a los buques que naveguen bajo su pabellón que dispongan de un sistema de tramitación de quejas a bordo y se deberá proporcionar una copia de los procedimientos de tramitación de quejas a bordo junto al acuerdo de empleo, asegurando la protección de cualquier marino que presente una queja.



3.6.2. Responsabilidades del Estado rector del puerto

Las mismas se regulan en la regla 5.2 con el fin de que todos los estados miembros cumplan con sus obligaciones respecto a la cooperación internacional necesaria para asegurar la puesta en práctica y el control de la aplicación de las normas de este Convenio a bordo de buques extranjeros.

Todos los buques que hagan escala en un puerto de un estado miembro podrán ser sujetos a una inspección con el fin de comprobar que cumplan los requisitos del presente convenio, el certificado de trabajo marítimo deberá ser tomado como prueba del cumplimiento de las condiciones ya que estas deberán haber sido infeccionadas por el estado de pabellón previamente a la expedición del certificado, por lo que de forma general las inspecciones por estado rector del puerto se limitarán a examinar el certificado y la declaración adjunta, solo en caso de que dichos documentos no se presenten o no sean validos o bien se tenga motivos o quejas que induzcan a creer que no se cumplen las disposiciones del presente convenio se procederá a realizar una inspección más detallada. Cuando tras realizar una inspección se compruebe que condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a lo dispuesto en el presente convenio se procederá a notificar al capitán del buque con el plazo designado para su rectificación, en caso necesario se notificará a un representante del estado de pabellón y a las autoridades competentes del siguiente puerto de escala, cuando se perciba un peligro grave o una infracción grave o recurrente de los requisitos del convenio el funcionario podrá adoptar medidas para que el buque no navegue hasta que se rectifiquen dichas deficiencias.

Al igual que para los buques del pabellón los estados miembros deberán asegurar la disponibilidad del sistema de tramitación de quejas a todos los marinos que hagan escala en sus puertos.

3.6.3. Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra

Todos los miembros tendrán a su vez responsabilidades como suministradores de mano de obra debiendo cumplir con sus responsabilidades para asegurar que se cumplan las disposiciones del convenio en materia de contratación y colocación de gente de mar, así como con la protección social de la gente del mar. Los miembros deberán incluir en sus sistemas de inspección a toda actividad de reclutamiento y colocación de gente del mar en su territorio o de trabajadores establecidos en su territorio. Se hará responsables a los servicios de contratación privados establecidos en territorio de estados miembros de velar por que los armadores cumplan con el convenio.

3.7. Anexos del convenio

El convenio contiene siete anexos en los cuales se especifican los aspectos formales de los documentos y procedimientos dispuestos en el convenio, se trata la información que debe incluir las pruebas documentales a aportar con el fin de probar la garantía financiera dispuesta en la norma A2.5.2 para la repatriación de los marinos y para la dispuesta en la norma A4.2.1 para cubrir la responsabilidad del armador frente a enfermedad, lesión o muerte ocurridas durante la prestación del servicio. Se establecen también los modelos de la declaración de finiquito para el pago de una reclamación contractual, el modelo de Certificado de Trabajo Marítimo, el de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima con sus dos partes I y II, y del Certificado Provisional de Trabajo Marítimo. Se da también el tipo de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que deben ser inspeccionadas y aprobadas tanto por el estado del pabellón como por el estado rector de puerto en las inspecciones más detalladas que se realicen, estas se describen en la tabla a continuación las cuales van a ser las mismas que deberá recoger el armador en la parte II de la declaración de conformidad laboral marítima.



Edad mínima (regla 1.1)
Certificado médico (regla 1.2)
Calificaciones de la gente de mar (regla 1.3)
Acuerdos de empleo de la gente de mar (regla 2.1)
Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado (regla 1.4)
Horas de trabajo y de descanso (regla 2.3)
Niveles de dotación del buque (regla 2.7)
. Alojamiento (regla 3.1)
Servicios de esparcimiento a bordo (regla 3.1)
Alimentación y servicio de fonda (regla 3.2)
Salud y seguridad y prevención de accidentes (regla 4.3)
Atención médica a bordo (regla 4.1)
Procedimientos de tramitación de quejas a bordo (regla 5.1.5)
Pago de los salarios (regla 2.2)
Garantía financiera para casos de repatriación (regla 2.5)
Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador (regla 4.2)

Tabla 1. Ámbitos generales objeto de inspección; Fuente: (Conferencia Internacional del Trabajo 2018)



4. Estudio del nivel de cumplimiento del convenio mediante estadísticas de deficiencias detectadas en materia laboral por inspecciones Port State Control

La razón de ser del Port State Control (Control del Estado del Puerto) es garantizar la seguridad marítima, la protección del medio ambiente marino y las condiciones de trabajo adecuadas para los trabajadores marítimos. Esta entidad desempeña un papel crucial en la supervisión y control de los buques que visitan los puertos de un país para asegurarse de que cumplan con los estándares y requisitos establecidos en los convenios internacionales, como el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 (MLC).

El control por estado de pabellón, que es la responsabilidad que ostenta el país en el que un buque está registrado, la cual es la principal en materia de control de la aplicación de los convenios internacionales, ha demostrado ciertas limitaciones y deficiencias en la supervisión y aplicación de los estándares internacionales en la industria marítima. Esto ha llevado a la necesidad de incrementar el peso y la importancia del Port State Control como un mecanismo complementario y más efectivo en el control y la aplicación de dichos estándares. El control por estado de pabellón ha presentado ciertos desafíos por varias razones, para empezar, se ha dado la competencia desleal entre países ya que algunos países ofrecen registros de buques más laxos en términos de requisitos de seguridad, protección y condiciones de trabajo. Así mismo algunos estados de pabellón pueden tener recursos limitados para llevar a cabo inspecciones exhaustivas y supervisar adecuadamente la flota bajo su jurisdicción. Esto puede resultar en una supervisión deficiente y una aplicación inadecuada de los estándares internacionales. Finalmente, la industria marítima mueve grandes sumas de dinero por lo que los estados de pabellón pueden tener intereses económicos en mantener una flota marítima numerosa bajo su registro, lo que puede influir en la objetividad y rigor de las inspecciones y controles. Estas situaciones han ido dando lugar a que se creen incentivos para que los armadores

elijan el pabellón que más les convenga en lugar de cumplir con estándares más estrictos esto es lo que se conoce como pabellones de conveniencia (ITF 2023).



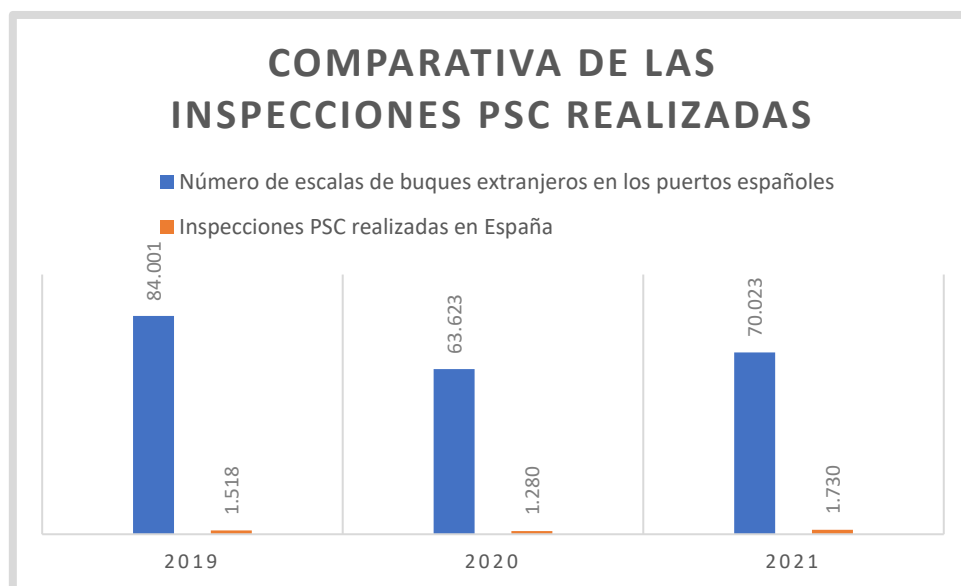
Ilustración 1. Actividad Inspectora; Fuente: (Gobierno de España, Memoria de Actividades de Marina Mercante 2021)

Por esta razón la existencia del Port State Control es cada vez más fundamental para garantizar la igualdad de condiciones en la industria marítima, ya que todos los buques que visitan los puertos de un Estado tienen que cumplir con los mismos estándares, sin importar su bandera de registro. Esto evita la competencia desleal y fomenta la mejora continua en las prácticas marítimas. Además, el Port State Control promueve la cooperación y el intercambio de información entre los Estados miembros, lo que permite una supervisión más efectiva y una mayor armonización de las medidas de control y cumplimiento contribuyendo a prevenir accidentes, mejorar la calidad de la flota internacional y promover estándares uniformes para toda la industria marítima.

En el Real Decreto 1737/2010 (Gobierno de España, Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles. 2014) se establece el sistema de inspección y compromiso anual de inspección por parte de España en el marco del memorándum de París por el cual España se compromete a inspeccionar la parte correspondiente al total de inspecciones que han de realizarse cada año en la zona del Paris Mou la cual se calculará cada año en función del número de buques que hagan escala en puertos españoles respecto el número de buques que hagan escala en los puertos de los

restantes Estados miembros de la Unión Europea y de la zona del Paris Mou, siendo este número nunca menor que el 95% de los buques de perfil de riesgo alto con prioridad I o bien del 90% de los buques con prioridad I en general.

En la gráfica a continuación podemos apreciar el porcentaje de inspecciones realizadas en España a buques extranjeros respecto al número de escalas hechas en los puertos españoles por buques de banderas extranjeras el cual se ha desarrollado mediante datos de tráfico marítimo (Gobierno de España, Anuario Estadístico OPPE 2021) y de inspecciones PSC (Gobierno de España, Memoria de Actividades de Marina Mercante 2021).



Gráfica 1. Comparativa de las inspecciones PSC realizadas en España; Fuente: Elaboración propia con datos oficiales

Podemos observar cómo numéricamente la cantidad de buques inspeccionados es bastante reducida en la actualidad ya que esta comparativa es extrapolable fuera de España ya que se siguen las disposiciones del Paris Mou, como es prácticamente inspeccionar un buen porcentaje de los buques que componen la industria marítima se deben utilizar los baremos de prioridad establecidos en el memorándum. (Paris MoU, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control 2022).

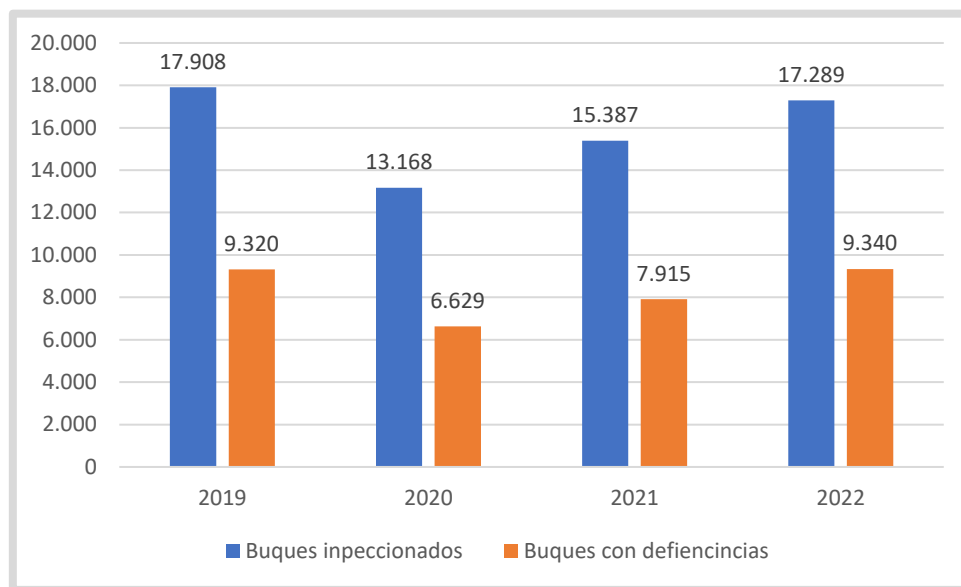


Prioridad	Nivel de Riesgo	Categoría de la Inspección
I El buque debe ser inspeccionado	Buques con factores primordiales	Adicional
	HRS no inspeccionado en los últimos 6 meses	Periódica
	SRS no inspeccionado en los últimos 12 meses	Periódica
	Buque no inspeccionado en los últimos 36 meses	Periódica
II El buque puede ser inspeccionado	HRS no inspeccionado en los últimos 5 meses	Periódica
	Buques con factores imprevistos	Adicional
	SRS no inspeccionado en los últimos 10 meses	Periódica
	LRS no inspeccionado en los últimos 24 meses	Periódica
HRS: Buques de alto riesgo SRS: Buques de riesgo estándar LRS: Buques de bajo riesgo		

Tabla 2. Sistema de selección de buques para inspección PSC; Fuente: (Paris MoU, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control 2022)

Siguiendo este sistema todos los buques deberán ser inspeccionados en algún puerto de escala cada cierto tiempo dando prioridad en caso necesario a aquellos buques con factores especiales, como factores primordiales se entienden los buques acusados de descargas ilegales al mar de sustancias nocivas, aquellos que han maniobrado de forma errática o insegura, aquellos a los que se les haya retirado la clase o aquellos buques a los que no se pueda identificar en la base de datos de PSC. EL resto de quejas y factores que puedan suponer un peligro para la seguridad se considerarán como factores imprevistos, el riesgo de cada buque se calculará en función a factores como su edad, bandera, compañía, clase o desempeño en anteriores inspecciones. De esta forma se

consigue mediante el memorándum armonizar las inspecciones y conseguir que en el marco general del Paris Mou se cubra a un mayor porcentaje de la flota mercante.



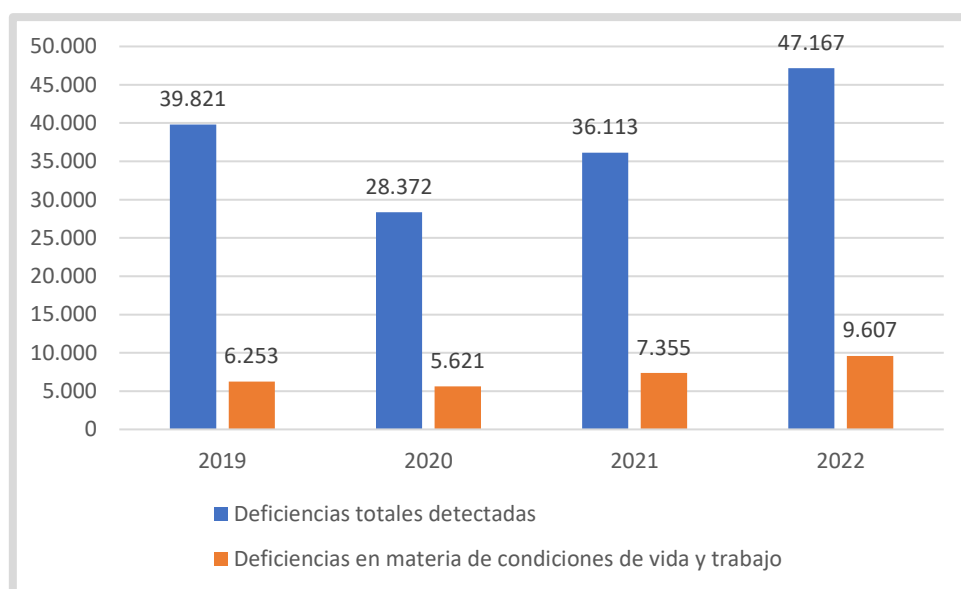
Gráfica 2. Buques con deficiencias detectadas en PSC; Fuente: Elaboración propia con datos de Paris Mou

En la Gráfica 2 podemos apreciar como un alto porcentaje de los buques que se inspeccionan tienen elementos deficientes, generalmente uno de cada dos buques inspeccionados presenta alguna deficiencia las cuales tras las inspecciones deben ser corregidas mejorando la condición de cada buque en particular y poca poco consiguiendo mejorar la calidad de la flota mercante en general.

En caso de los buques que presentan un alto número de deficiencias o las mismas se consideran de naturaleza suficientemente grave como para suponer la detención, se valora por parte de los funcionarios si el buque debe ser retenido hasta que solucione las deficiencias más graves que podrían suponer un peligro grave para la navegación, para el medio ambiente o para su tripulación si se le dejara salir a la mar. En caso de los buques reincidentes también existe la posibilidad de banear al buque de toda la zona del Paris Mou, esto se puede dar cuando un buque de bandera de la lista negra sea detenido 3 veces en un periodo de 36 meses o cuando un buque de bandera de la lista gris sea detenido 3 veces en un periodo de 24 meses, o en caso de que un buque se salte

una detención impuesta en el marco del Paris Mou o un buque no proceda al astillero acordado a realizar las reparaciones necesarias tras una detención.

A continuación, en la Gráfica 3 podemos observar el volumen de deficiencias que se detectan cada año en el marco del Paris Mou y como las deficiencias en materia de condiciones de vida y trabajo suponen un porcentaje importante cada año, entorno a un 15-20% de todas las deficiencias encontradas respecto a convenios internacionales.



Gráfica 3. Deficiencias detectadas en inspecciones PSC; Fuente: Elaboración propia con datos de Paris Mou

La gravedad de las deficiencias en materia laboral es que en aquellos buques que se incumpla la normativa en materia de condiciones de vida y trabajo para los marinos que trabajan en ellos, es muy probable que posean deficiencias en otros aspectos ya que los marinos que trabajan en malas condiciones a la larga no van a realizar sus funciones de la manera que deberían y no van a tener el respeto y la motivación por mantener el buque en condiciones de seguridad y eficiencia.

En la Tabla 3 se recogen las estadísticas del Paris Mou sobre las principales deficiencias en materia laboral recogidas en los resultados de inspecciones (Paris MoU, Inspection Results Deficiencies 2023).



Principales deficiencias en materia laboral detectadas en inspecciones PSC.	Porcentaje respecto al total de deficiencias en materia laboral.
Acuerdo de empleo de los Marinos (SEA)	7,37
Limpieza de la sala de maquinas	5,68
Estado de la instalación eléctrica	5,76
Estado de la cámara frigorífica	3,97
Instalaciones sanitarias	3,64
Estado de la cocina y gambuza	3,80
Estado de la cabuyería de servicio	3,79
Protección de elementos peligrosos y maquinaria	3,66
Acceso al buque	3,57
Áreas inseguras	3,33
Maquinillas y cabirones	3,25
Atención médica y salud a bordo	2,86
Iluminación	2,47
Equipo médico, botiquín y guía médica	2,53
Limpieza	2,38
Aislamiento de cableado y líneas a presión	2,00
Calidad de las provisiones y valor nutricional	1,97
Equipos de protección individual	1,68
Cantidad de provisiones	1,42
Calefacción, aire acondicionado y ventilación	1,32

Tabla 3. Principales deficiencias en materia laboral desde el 2020 hasta la actualidad; Fuente: (Paris MoU, Inspección Results Deficiencias 2023)



5. Efectividad de la regulación en materia de trabajo para prevenir la fatiga, ajuste de registros de horas de trabajo a bordo para cumplir con la normativa

Por último, quería analizar la efectividad de las medidas adoptadas por el convenio a bordo de los buques, para esto hay que contar con los aspectos y detalles a los que los inspectores no son capaces de llegar en las inspecciones ya que el buque en la mayor parte del tiempo se encuentra en alta mar lejos de cualquier inspector o funcionario que pueda percibir como se realiza el trabajo diario a bordo. Generalmente esto está cubierto por el sistema de gestión de la seguridad de cada buque de acuerdo con el ISM en el cual deberán describirse los procedimientos para cada uno de los trabajos que se vayan a realizar, estando dichos procedimientos aprobados por la autoridad competente junto al SGS por lo que deberán estar de acuerdo a todos los convenios internacionales, respetando a su vez todas las disposiciones del MLC. La cuestión reside en que el SGS regula las operaciones y procedimientos desde el punto de vista general de la seguridad estableciendo procedimientos que en muchos casos complican aun más las operaciones siendo imprácticos a la hora de seguirlos e incluso imposibles de realizar con los medios disponible a bordo si se debe cumplir con la operativa del buque en los plazos determinados, por estas razones en la mayoría de los buques se puede determinar que la gestión de la seguridad se hace para cumplir de forma documental con lo exigido por el SGS de cara a futuras inspecciones más que realmente aumentar la seguridad en las operaciones y en los trabajos a bordo (Bhattacharya 2012).

Aunque la regulación existente si define unos mínimos de reposo para los marinos la regulación de las 14 horas de trabajo diario para los marinos establecida en el MLC 2006 difiere de la propuesta general de la OIT de la jornada laboral de 8 horas para los trabajadores en general la cual lleva ya más de un siglo vigente desde su instauración en Francia en 1919, según el MLC 2006, los marinos tienen derecho a un período de descanso de al menos 10 horas en cada período de 24 horas y no deben trabajar más de



14 horas en un período de 24 horas, permitiendo hasta las 72 horas de trabajo semanales, una gran diferencia a las jornadas de 8 horas y 48 semanales existentes en tierra. La jornada de 14 horas permite que los marinos trabajen durante un período prolongado sin suficiente tiempo de descanso. Esto puede dar lugar a una acumulación de fatiga física y mental, lo que disminuye la capacidad de atención, la concentración y la toma de decisiones de los marinos. La fatiga también puede afectar negativamente la salud de los marinos, aumentando el riesgo de enfermedades relacionadas con el estrés, trastornos del sueño y problemas cardiovasculares, esto es especialmente claro en los sistemas de guardias de 6 horas que generalmente se adoptan cuando el buque llega a puerto y el primer oficial debe encargarse de las operaciones de carga retirándose de la rotación de guardias, este sistema según el requisito de las 72 horas semanales del MLC no puede mantenerse durante muchos días pero la realidad es que con los medios a bordo este tipo de sistemas siguen siendo necesarios para cumplir con las necesidades operativas de los buques con los niveles de dotación disponibles generalmente en la actualidad, manteniendo un nivel de trabajo que impide el buen descanso de los tripulantes los cuales van acumulando estrés y fatiga.

En los últimos años en el marco de la globalización y la competencia entre estados de pabellón ha puesto a los marinos en una posición en la que su capacidad de resistir y rechazar condiciones de trabajo injustas ha ido disminuyendo, debiendo de competir en un mercado de trabajo internacional, a su vez el avance tecnológico en los últimos años se ha utilizado para reducir las tripulaciones de los buques, la introducción de los elementos de automatización han ido dando pie a reducir los niveles de dotación mínimos en los buques, por ejemplo la implementación de la máquinas desatendida reduciendo el número de tripulantes en el departamento de máquinas o la implementación del sistema GMDSS el cual eliminó la figura del oficial radioelectrónico automatizando muchas de sus funciones pero a su vez cargando al resto de oficiales con nuevas responsabilidades en materia de comunicaciones. Esta reducción de las tripulaciones choca con la implementación de los sistemas de gestión de la seguridad y



el aumento de la burocratización en la gestión de los buques cargando a su vez a los marinos con más responsabilidades de cumplimentación de registros, documentos, checklist entre otros.

La seguridad de las operaciones generalmente suele jugar en contra del beneficio empresarial, por lo menos en el corto plazo ya que tripulaciones menos numerosas, con marinos que acepten salarios menores y operaciones más eficientes y rápidas, pueden aumentar drásticamente los beneficios de la empresa naviera recortando los gastos en gran medida, pero en muchos casos este beneficio extra lleva consigo un aumento del riesgo asumido ya que puede que la dotación a bordo no sea suficiente para cumplir con todos los procedimientos de seguridad exigidos por el ISM o simplemente si se quieren cumplir los plazos marcados por el departamento de operaciones de la empresa se deben reducir las medidas de seguridad agilizando las operaciones. En muchos casos esto implica que las mejoras en la tecnología y las regulaciones pueden no reducir necesariamente la frecuencia de los accidentes si los actores del negocio naviero compensan esas mejoras tomando mayores riesgos o ignorando las prácticas de seguridad establecidas (Vinagre-Ríos y Iglesias-Baniela 2013).

Aunque dichas transgresiones se realicen de forma bastante frecuente a beneficio de la operativa de los buques de cara a las inspecciones se debe seguir manteniendo un registro documental del cumplimiento con el SGS ya que en cualquier caso no interesa exponerse a que se detecten deficiencias en las inspecciones perdiendo prestigio ya que los resultados de dichas inspecciones son públicos, afectando a todos los buques de la compañía y pudiendo exponerles a posibles detenciones. Por estas razones los marinos se ven obligados a ajustar los registros a bordo y mantener una gestión de la seguridad documental que en muchos casos no se ajusta con la realidad del día a día a bordo. Esto hace que para algunos elementos que están regulados en el MLC, como son los estándares de horas de trabajo y descanso, pueda presuponerse su cumplimiento al estar recogidos en el SGS y con su cumplimiento que este suficientemente asegurada la



prevención de la fatiga a bordo, cuando en la mayoría de los casos no se cumple (Baumler, Bhatia y Kitada 2021).

En el marco del MLC, 2006 y previamente desde la publicación de la convención numero 180 de la ILO en el 2002, se exige el registro de las horas de trabajo y descanso de todos los marinos a bordo de los buques, como se ha descrito previamente en este trabajo la regla 2.3 del MLC establece el registro de las horas de trabajo y que estas deben ser cumplimentadas por cada marino y endorsadas por el capitán, estos registros son fundamentales de cara a que las inspecciones realizadas posteriormente puedan detectar cualquier incumplimiento en la normativa, pero como se ha descrito en investigaciones recientes (Baumler, Bhatia y Kitada 2021) estos registros deben tomarse con precaución y con el beneficio de la duda ya que los marinos tienden a ajustar las horas de trabajo para evitar reflejar violaciones, existen diversos cuestionarios que reflejan como gran porcentaje de los marinos distorsionan sus registros de horas de trabajo (Allen, Wadsworth y Smith 2006), este hecho también se ha reflejado en informes de accidentes donde tras la investigación se detectó que los registros de horas de trabajo no reflejaban la realidad, por lo que la mala practica de ajustar los registros no es algo nuevo para la comunidad marítima habiéndose dado múltiples casos de falsificación de documentos y reportes y registros deficientes, debiendo tener especial cuidado a la hora de inspeccionar dichos registros. En las entrevistas realizadas por (Baumler, Bhatia y Kitada 2021) se recoge como la mayoría de los marinos entrevistados solían ajustar sus horas de trabajo oficiales para que se ajusten a la normativa, en muchos casos incluso sistemáticamente llevando doble registro de la horas trabajadas por un lado las oficiales y por otro las correspondientes al pago de horas extra con el fin de evitar las quejas de los marinos, pero esto hace que no se cumplan las disposiciones de la normativa internacional y aunque se complazca a algunos marinos que cobren las horas extras puede perjudicar a la salud y a la capacidad de los mismos para realizar sus funciones en buenas condiciones pudiendo suponer un peligro para la seguridad marítima.



Los estudios que analizan el ajuste de horas de trabajo en la industria marítima dejan clara evidencia de que el ajuste de los registros no solo es una práctica muy común, sino que en el sistema actual los marinos se ven obligados a modificar su registro de horas de trabajo para poder desempeñar su trabajo, eligiendo el mal menor ya que en el caso de las horas de trabajo las inspecciones no suelen ser tan exhaustivas a la hora de verificar su integridad. Estos ajustes hacen que la normativa y las regulaciones que tratan de prevenir la fatiga a bordo de los buques con el fin de mejorar las condiciones de vida de los marinos y de prevenir accidentes como el del *Exxon Valdez*, sean inefectivas dejando a la fatiga como un elemento de riesgo sin regular.

El recurrente ajuste de los registros actuales demuestran su inefectividad para asegurar el cumplimiento de la normativa, en muchos casos el registro se hace en programas informáticos en los cuales los marinos introducen sus horas de trabajo manualmente resaltándose en color rojo llamativo los días en los cuales se excedan las horas que regula la normativa incitando al marino a ajustar las horas para que quede todo en verde antes que quedar destacados como objetos de incumplimiento, mostrando un cumplimiento sobre el papel que no se ajusta con la realidad.

Para asegurar el cumplimiento de la normativa existente se verán estudiar métodos de implementar nuevas tecnologías para registrar los tiempos de trabajo y descanso a bordo de los buques, métodos que no permitan la posterior modificación o ajuste obligando a las compañías a modificar sus sistemas de gestión de la seguridad y dotar a las tripulaciones de suficientes medios para cumplir sus funciones de acuerdo a lo que se estipula en los convenios internacionales



Conclusiones

Una vez realizado el trabajo de fin de master me parece fundamental recalcar la importancia de las condiciones de trabajo en los buques ya no solo para asegurar los derechos laborales de los marinos sino también como medida necesaria para controlar la fatiga y asegurar que los marinos realizan sus funciones en plenas facultades. Me parece que la creación del MLC 2006 es un gran paso para conseguir un control más efectivo de las condiciones de trabajo en la marina mercante, ya que al disponer de un instrumento único para toda la flota internacional facilita en gran medida su aplicación y control. Aun así, las condiciones laborales dispuestas en el MLC 2006 para los marinos son unos baremos mínimos que aun distan mucho de los que se acostumbra en tierra en los países desarrollados, como ejemplo claro la jornada laboral de 8 horas al día y 48 semanales frente a la de 14 horas al día y 72 semanales dispuesta como jornada laboral máxima para los marinos, esta comparativa deja ver claramente que aun queda mucho margen de mejora para el futuro para las condiciones laborales en los buques.

En cualquier caso, antes de plantearse seguir mejorando las condiciones laborales se ha de asegurar que como mínimo las que están ya aprobadas en el MLC 2006 se apliquen realmente en toda la flota mercante para ello en muchos casos creo que es necesario un cambio de mentalidad en la industria en general, tanto para los propios marinos, las compañías navieras y los organismos encargados de la actividad inspectora, ya sean inspecciones realizadas por organismos estatales o bien por organizaciones reconocidas, se debe descartar la antigua imagen del marino como trabajador al servicio de las necesidades del buque ante todo y establecer nuevos modelos de gestión y operativa que sean compatibles con la aplicación de las condiciones laborales mínimas y la gestión de la fatiga a bordo, esto básicamente se traduciría a tripulaciones más numerosas y con medios suficientes para que se puedan realizar las rotaciones de forma efectiva en todos los ámbitos operativos del buque, ya bien sea en navegación, en puerto, en operaciones de carga y descarga o de mantenimientos se deberán tener suficientes medios para que todos los trabajos se realicen sin que supongan una sobre extenuación de los marinos



incumpliendo las condiciones del convenio. Para esto hay que poner principalmente la atención en los sistemas de guardias de seis horas cuando solo hay dos guardas efectivas a bordo, lo cual sigue siendo bastante común en los buques durante las operaciones de carga y descarga cuando el primer oficial se retira de las guardias normales para dedicarse a las operaciones de carga y descarga completamente, este sistema hace que durante dichas operaciones se sobrecargue a los marinos durante las operaciones de puerto aumentando los niveles de fatiga y cansancio.

Estas situaciones en las que los marinos se ven obligados a trabajar más horas de las establecidas provocan que los marinos se vean obligados a ajustar sus horas de trabajo oficiales para asegurar la continuidad de la operativa del buque evitando pérdidas de flete por deficiencias en las inspecciones y posibles detenciones, haciendo inútil el control de la aplicación del convenio, para evitar esto e impulsar nuevos modelos operativos que si respeten las condiciones se debe reforzar la actividad inspectora en materia laboral y asegurar que los registros de horas de trabajo concuerden con todas las operaciones del buque asegurando en todo lo posible que no estén alterados. Una opción para evitar el ajuste de los registros en la digitalización de los mismos ya que los registros en papel suelen ser cumplimentados a posteriori dando la posibilidad al ajuste, pero si los registros se realizaran automáticamente al momento de entrar o salir de guardia quedando registrados en el sistema con la hora de modificación se complicaría en gran medida el posterior ajuste.

La modernización del sector mercante debe ir de la mano de unas condiciones laborales adecuadas ya que, aunque cada vez vayan aumentando más los niveles de automatización va a seguir siendo necesaria la supervisión humana para poder afrontar cualquier situación adversa y los humanos cuando realizan mejor su trabajo y de la forma más eficiente es cuando están no solo bien descansados sino motivados por su trabajo y por lo menos en mi opinión, aunque la automatización tiene muchos beneficios la capacidad resolutoria que puede tener un marino bien descansado y motivado por



sacar adelante el trabajo necesario para que el buque siga operando no es sustituible por ningún sistema automatizado.

Finalmente creo relevante reconocer el papel fundamental de la modernización de la industria marítima y de las buenas condiciones laborales para poder atraer y mantener profesionales competentes que aseguren el buen funcionamiento de la industria, ya que hoy en día con las condiciones actuales es una realidad que muchos de los marinos que empiezan su carrera en la mar no esperan jubilarse navegando sino que ponen sus miras a promocionar a puestos en tierra con mejores condiciones, lo mismo ocurre con las nuevas generaciones que viendo la comparativa entre las posibilidades laborales existentes cada vez eligen menos salir a navegar, ocasionando que la escasez de marinos cualificados siga aumentando a la vez que la edad media de las tripulaciones aumenta.



Bibliografía

- Allen, P., E. Wadsworth, y A Smith. 2006. «The relationship between recorded hours of work and fatigue in seafarers.» *Contemporary Ergonomics 2006*, 546-548. Último acceso: Mayo de 2023. <https://www.scopus.com/citation/output.uri?origin=recordpage&view=&src=s&eid=2-s2.0-84863229198&outputType=quikbib>.
- Ballester Pastor, Inmaculada. 2009. «La contratación y colocación de la gente del mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo.» *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración (2009)*, no. 82, 165-188. Último acceso: Mayo de 2023. <https://repositori.uji.es/xmlui/handle/10234/35942>.
- Baumler, Raphael, Bikram Singh Bhatia, y Momoko Kitada. 2021. «Ship first: Seafarers' adjustment of records on work and rest hours.» *World Maritime University, Malmo, Sweden. Marine Policy 130*. doi:10.1016/j.marpol.2020.104186. Último acceso: Mayo de 2023. <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-85089742775&origin=resultslist&sort=plf-f&src=s&st1=MLC%2C2006+inspections&sid=8f40caa2035d4c4d0c5e1576a32aee7c&sot=b&sdt=b&sl=36&s=TITLE-ABS-KEY%28MLC%2C+2006+inspections%29&relpos=0&citeCnt=6&searchTe>.
- Bhattacharya, Syamantak. 2012. «The effectiveness of the ISM Code: A qualitative enquiry,» *Marine Policy, Volume 36, Issue 2, 2012, Pages 528-535, ISSN 0308-597X*,. Último acceso: Mayo de 2023. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2011.09.004>.
- Conferencia Internacional del Trabajo. 2018. «Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada.» *Organización Internacional del Trabajo*. Último acceso: Abril de 2023. <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--es/index.htm>.



Departamento de Salud y Servicios Humanos de los Estados Unidos. 2022. «Duerme lo suficiente.» *Oficina de Prevención de Enfermedades y Promoción de la Salud*. Último acceso: Mayo de 2023. <https://health.gov/espanol/myhealthfinder/viviendo-sanamente/salud-mental-relaciones-otras-personas/duerme-lo-suficiente#the-basics-tab>.

European Maritime Safety Agency. 2022. «European Maritime Safety Report.» *EMSA*. Último acceso: Abril de 2023. <http://emsa.europa.eu/emsafe>.

Gobierno de España. 2021. «Anuario Estadístico OPPE.» *Puerto del Estado*. Último acceso: Mayo de 2023. <https://www.puertos.es/es-es/estadisticas/RestoEstad%C3%ADsticas/anuarioestadisticos/Documents/Anuario%20Estad%C3%ADstico%20OPPE%202021.pdf>.

—. 2013. «Instrumento de Ratificación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006,» *BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO*. Último acceso: Abril de 2023. <https://www.boe.es/boe/dias/2013/01/22/pdfs/BOE-A-2013-577.pdf>.

—. 2021. «Memoria de Actividades de Marina Mercante.» *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*. Último acceso: Mayo de 2023. https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/marima_mercante/Memoria_DGMM_2021.pdf.

—. 2014. «Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.» *Boletín Oficial del Estado*. Diciembre. Último acceso: Mayo de 2023. https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/pdf/70E2A8E6-022F-470A-B3B9-9F6A057E3E00/138873/BOEA201020055consolidado.pdf.

—. 2002. «Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la mar.» *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*.

Último acceso: Abril de 2023. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2002-6472>.

- . 2015. «Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles.» *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. Último acceso: Abril de 2023. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2015-5163>.
 - . 2022. «Real Decreto 587/2022, de 19 de julio, por el que se modifican diversas normas reglamentarias en materia de seguridad marítima.» *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. Último acceso: Abril de 2023. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2022-12013>.
 - . 2011. «Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.» *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. Último acceso: Abril de 2023. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2011-10972>.
 - . 2020. «Real Decreto 927/2020, de 27 de octubre, por el que se amplía el ámbito de actuación de las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y se modifican el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, y el Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo.» *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. Último acceso: Abril de 2023. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2020-13021>.
- González Fernández, Azahara. 2013. «El Factor Humano.» *Escuela Técnica Superior de Náutica*. Último acceso: Mayo de 2023. file:///C:/Users/hppav/Documents/Universidad/Master/TFM/Fuentes/TFG_AZAHARA%20FERNANDEZ%20GONZALEZ.pdf.

- International Chamber of Shipping y BIMCO. 2021. «Seafarer Workforce Report.» *ICS-Shipping*. Último acceso: Abril de 2023. <https://www.ics-shipping.org/publication/seafarer-workforce-report-2021-edition/>.
- ITF. 2023. «Qué son las Banderas de Conveniencia (BDC).» *ITF Seafarers*. Último acceso: Mayo de 2023. <https://www.itfseafarers.org/es/focs/qu%C3%A9-son-las-banderas-de-conveniencia-bdc->.
- Kinley, Mick. 2022. «AMSA: Industry needs to revisit current crewing strategies and start treating seafarers decently.» *SAFETY4SEA*. Diciembre. Último acceso: Mayo de 2023. <https://safety4sea.com/cm-amsa-industry-needs-to-revisit-current-crewing-strategies-and-start-treating-seafarers-decently/>.
- Liselotte Fotteler, Marina, Despena Andrioti Bygvraa, y Olaf Chresten Jensen. 2020. «The impact of the Maritime Labor Convention on seafarers' working and living conditions: an analysis of port state control statistics.» *BMC Public Health*. Último acceso: Mayo de 2023. <https://bmcpublikealth.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12889-020-09682-6>.
- Louro Rodríguez, Julio y de la Campa Portela, Rosa Mary. 2016. «Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC, 2006), de la Organización Internacional del Trabajo. Regla 4.3. Caso español.» *Escola Técnica Superior de Náutica e Máquinas Universidade da Coruña*. Agosto. Último acceso: Mayo de 2023. https://www.researchgate.net/profile/Julio-Rodriguez-5/publication/331588892_Convenio_sobre_el_trabajo_maritimo_MLC_2006_d_e_la_Organizacion_Internacional_del_Trabajo_Regla_43_Caso_espanol/links/5c821eb592851c695060adb8/Convenio-sobre-el-trabajo-maritimo-M.
- MINISTERIO DE FOMENTO. 2001. «Orden de 21 de junio de 2001 sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante.» *noticias jurídicas*. 21 de Junio. Último

acceso: 2023 de Mayo.

https://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/o210601-mf.html#anexo3.

Miñarro Yanini, Margarita. 2009. «Acerca de las disposiciones sobre niveles de dotación y protección de la seguridad y salud a bordo de buques contenidas en el Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo, 2006.» *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración (2009)*, no. 82, 341-355. Último acceso: Mayo de 2023. <http://hdl.handle.net/10234/35941>.

Organización Internacional del Trabajo (OIT). 2023. «Texto e informes preparatorios del Convenio sobre el trabajo marítimo.» Último acceso: Mayo de 2023.

Paris MoU. 2023. «Inspection Results Deficiencias.» Último acceso: Mayo de 2023. <https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-results-deficiencias>.

—. 2022. «Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.» *Maritime Authorities*. Último acceso: Mayo de 2023. <https://www.parismou.org/sites/default/files/Paris%20MoU%20including%204th%20amendment.pdf>.

Piniella, Francisco. 2009. *La seguridad en el transporte marítimo Retos del siglo XXI*. Cadiz: Universidad de Cadiz.

Piniella, Francisco, Jose Maria Silos, y Francisca Bernal. 2013. «¿Quién se ocupará de dar cumplimiento al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006?» *Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea*. Último acceso: Mayo de 2023. <https://onlinelibrary-wiley-com.ehu.idm.oclc.org/doi/10.1111/j.1564-9148.2013.00170.x>.

Rodrigo de Larrucea, Jaime. 2010. «España y la ratificación de la convención sobre trabajo marítimo (2006).» *Portal de acceso abierto al conocimiento de la UPC*. Último acceso: Mayo de 2023. <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/8440>.

Sánchez Muñoz, José Antonio. 2019. «Gestión de un accidente marítimo: agentes implicados, coordinación y movimiento de información.» *Facultat de Nàutica de*



Barcelona. Último acceso: Mayo de 2023.
file:///C:/Users/hppav/Documents/Universidad/Master/TFM/Fuentes/146572_Sanchez%20Mu%C3%B1oz%20JA-Gestion%20de%20un%20accidente%20maritimo.pdf.

Slišković, Ana, y Zvezdan Penezić. 2016. «Testing the associations between different aspects of seafarers' employment contract and on-board internet access and their job and life satisfaction and health.» *Institute for Medical Research and Occupational Health*. Último acceso: Mayo de 2023.
<https://doi.org/10.1515/aiht-2016-67-2785>.

Ugarte Miguel, Carlos. 2013. «La seguridad en el trabajo a bordo de los buques mercantes: Análisis de los accidentes laborales y propuestas para su reducción.» *Escuela técnica superior de náutica Universidad de Cantabria*. Último acceso: Mayo de 2023.
https://repositorio.unican.es/xmlui/bitstream/handle/10902/3823/TFG_CARLOS%20UGARTE%20MIGUEL.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Vera Andreu, Francisco. 2016. «El Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 y su Implementación en la Gestión Naviera.» *Facultad de Náutica de Barcelona*. Último acceso: Mayo de 2023.
<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/85519/PFM%20Francisco%20Vera%20Andreu%20Corregido.pdf>.

Vinagre-Ríos, J., y S. Iglesias-Baniela. 2013. «The Human Element in Shipping Casualties as a Process of Risk Homeostasis of the Shipping Business.» *The Journal of Navigation*, 66(3), 385-397. doi:10.1017/S0373463313000064. Último acceso: 2023 de Mayo. <https://www.cambridge.org/core/journals/journal-of-navigation/article/human-element-in-shipping-casualties-as-a-process-of-risk-homeostasis-of-the-shipping-business/058CD6486AC6002404F97AB25A73BE7D>.

eman ta zabal zazu



Universidad
del País Vasco

Euskal Herriko
Unibertsitatea

BILBOKO
INGENIARITZA ESKOLA

ESCUELA
DE INGENIERÍA DE BILBAO

Anexo 1. Certificado de trabajo marítimo

ANEXO A5-II

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 ¹:
Número OMI:
Tipo de buque:
Nombre y dirección del armador ²:
.....
.....

¹ El arqueo bruto para los buques a los que se aplica el sistema provisional de medición de arqueo adoptado por la OMI será el que figura en la columna «OBSERVACIONES» del Certificado Internacional de Arqueo (1969). Véase el artículo II, párrafo 1, c), del Convenio.

² El término *armador* designa al propietario de un buque u otra entidad o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que ha asumido la responsabilidad de la explotación del buque por cuenta del propietario y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir todos los deberes y responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra entidad o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador. Véase el artículo II, párrafo 1, j), del Convenio.



Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su forma enmendada

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 A5-1 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 y el tercer año a partir de la fecha de expedición del certificado)

Firmado:

(Firma del funcionario habilitado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, cuando proceda)



Anexo A5-II

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 adicional: Firmado:
(si procede) (Firma del funcionario habilitado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, cuando proceda)

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

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, cuando proceda)

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

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, cuando proceda)



Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su forma enmendada

Prórroga tras la inspección para la renovación (si procede)

Se certifica que el buque fue objeto de una inspección para la renovación y que se determinó que seguía cumpliendo con la legislación nacional u otras medidas por las que se apliquen las disposiciones del Convenio. En consecuencia, se prorroga la validez del presente certificado con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 4 de la norma A5.1.3, hasta..... (no superior a cinco meses contados a partir de la fecha de expiración en vigor), con el fin de permitir la expedición y la puesta a disposición a bordo del buque del nuevo certificado.

Fecha de finalización de la inspección para la renovación en la que se basó la presente prórroga:

.....

Firmado:
(Firma del funcionario habilitado)

.....

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, cuando proceda)

Anexo 2. Declaración de conformidad laboral marítima

Anexo A5-II

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

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:

- las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo están plenamente incorporadas en los requisitos nacionales a que se hace referencia más abajo;
- 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;
- 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)*;
- 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
- 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.
 - Edad mínima (regla 1.1)
 - Certificado médico (regla 1.2)
 - Calificaciones de la gente de mar (regla 1.3)
 - Acuerdos de empleo de la gente de mar (regla 2.1)
 - Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado (regla 1.4)



Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su forma enmendada

- 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)
- 15. Garantía financiera para casos de repatriación (regla 2.5)
- 16. Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador (regla 4.2)

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)



Anexo A5-II

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)

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su forma enmendada

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)
-

Anexo A5-II

- 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)
-
- 15. Garantía financiera para casos de repatriación (regla 2.5)
-
- 16. Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador (regla 4.2)
-

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 ¹:

.....

Dirección de la empresa:

.....

Nombre de la autoridad competente:

.....

Cargo:

.....

Firma de la autoridad competente:

.....

Fecha:

.....

(Sello o estampilla del armador) ¹

¹ El término *armador* designa al propietario de un buque u otra entidad o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que ha asumido la responsabilidad de la explotación del buque por cuenta del propietario y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir todos los deberes y responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra entidad o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador. Véase el artículo II, párrafo 1, j), del Convenio.



Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su forma enmendada

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 de la empresa:

.....

Firma:

Lugar:

.....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Anexo 3. Solicitud de actividad inspectora



MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Espacio reservado para referencias, codificaciones informáticas	Registro de presentación	Registro de entrada
---	--------------------------	---------------------

SOLICITUD DE ACTIVIDAD INSPECTORA

Datos de la embarcación / buque	Nombre del Buque:		Nº IMO:		NIB:	
	Distintiva:		Bandera/Matricula:		Folio:	
	Lista:		Tipo de Buque:			
	Se solicita que la inspección se realice:					
	<input type="checkbox"/> A flete		Lugar:		Puerto:	

Datos del solicitante	Apellidos y nombre o Razón social:						NIF/CIF:			
	En calidad de:									
	<input type="checkbox"/> Capitán		<input type="checkbox"/> Patrón		<input type="checkbox"/> Armador		<input type="checkbox"/> Empresa operadora		<input type="checkbox"/> Representante	<input type="checkbox"/> Otro
	Vía Pública:		Número:		Escalera:		Piso:		Puerta:	
	Código Postal:		Localidad:		Provincia:		País:			

Datos del sujeto pasivo de la tasa	Apellidos y nombre o Razón social:						NIF/CIF:		
	Vía Pública:		Número:		Escalera:		Piso:		Puerta:
	Código Postal:		Localidad:		Provincia:		País:		
	Teléfono:		Teléfono móvil:		Email:				

Datos a efectos de notificaciones	<input type="checkbox"/> Por vía electrónica. Email al que se enviará el aviso de notificación: <input type="checkbox"/> A remitir al domicilio que se especifica en los datos del solicitante								
	En caso contrario a los anteriores, remitir al domicilio que se indica a continuación:								
	Apellidos y nombre o Razón social:						NIF/CIF:		
	Vía Pública:		Número:		Escalera:		Piso:		Puerta:
	Código Postal:		Localidad:		Provincia:		País:		

NOTA: Las personas o sujetos identificados en el artículo 14.2 de la Ley 39/2015 están obligados a relacionarse a través de medios electrónicos con las Administraciones Públicas para la realización de cualquier trámite de un procedimiento administrativo, por lo que en ese caso no podrán seleccionar la opción de remisión de las notificaciones al domicilio o por correo postal.

Datos a efectos de registro	Desea remitir los documentos: <i>(marcar la opción elegida)</i>							
	<input type="checkbox"/> En Capitanía/Distrito Marítimo de:				<input type="checkbox"/> En Servicios Centrales (DGMM)			
	<input type="checkbox"/> Por correo postal al domicilio que se especifica en los datos del solicitante							

Servicio solicitado	Tipo de reconocimiento							
	<input type="checkbox"/> Programado <i>(marcar en la siguiente hoja el tipo de reconocimiento)</i>							
	<input type="checkbox"/> No programado							
	<input type="checkbox"/> Adicional		Motivo: <input type="checkbox"/> Varada		<input type="checkbox"/> Abordaje		<input type="checkbox"/> Averías	

Nota: En caso de refrendo o renovación, durante la inspección se entregará el Certificado del que se está haciendo el reconocimiento.

NOTA: Antelación con la que hay que solicitar el servicio (art. 18.2 del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección y certificación de buques civiles). Las solicitudes relativas a la realización de los reconocimientos programados (periódico, de renovación, intermedio, anual, del exterior de la obra viva del buque), deberán presentarse con, al menos, 15 días de antelación a la fecha de caducidad de los correspondientes certificados, o de la fecha prevista de realización para otras actividades inspectoras. En el caso de buques que no efectúen tráfico regular entre puertos fijos y que no puedan determinar con quince días de antelación dónde se encontrarán en la fecha de caducidad del certificado, dicho plazo podrá reducirse a un mínimo de cinco días. Las solicitudes para la realización de reconocimientos adicionales ocasionados por varada, abordaje, serias averías en elementos importantes de su estructura o maquinaria, deberán presentarse en el momento de la arribada al primer puerto o, caso de que ello no fuera posible, en el día siguiente hábil. Se avisará al solicitante en el caso de no poder atender la inspección.



INDIQUE LO QUE SOLICITA EN LA CASILLA CORRESPONDIENTE:		Reconocimiento = R	Prórroga = P	Exención = E	
Cod.	Nombre del Certificado	Tipo Rec.	Cod.	Nombre del Certificado	Tipo Rec.
ARQUEO			MARPOL VI - Contaminación atmosférica de motores (EIAPP)		
205	Nacional de arqueo L < 15 m., pesqueros catamaranes (GT)		MLC		
213	Nacional de arqueo L < 15 m., pesqueros (GT)	800	Declaración de conformidad laboral marítima - Parte I		
216	Internacional de arqueo	801	Certificado de trabajo marítimo		
217	Nacional de arqueo 15 m. < L < 24 m., pesqueros		Informe de inspección a bordo del Convenio sobre el trabajo marítimo 2006		
9216	Internacional de arqueo reducido		NAVEGABILIDAD		
214	Nacional de arqueo L ≥ 24 m., pesqueros (TRB)	229	Embarcaciones L < 24 m.		
215	Nacional de arqueo (TRB) L < 24 m. o buques existentes	3011	Exención buque pesquero.		
CERTIFICADO DE APTITUD		4003	Conformidad e inventario de equipo, pesqueros (6 ≤ L ≤ 24 m.)		
3024	Certificado aptitud para el transporte de mercancías sólidas a granel.	4004	Conformidad pesqueros (L < 6 m.)		
3018	CGRQ	1111	Buques de L ≥ 24 m. (e información técnica)		
3017	CIG	1414	Recreo L ≤ 24 m.		
3019	CIG		OTROS		
240	Prescripciones especiales buques MERCANCÍAS PELIGROSAS, regla II-2/19.4	322	Número máximo de PASAJEROS Y TRIPULANTES (Normas complement.)		
241	Prescripciones especiales buques que transportan mercancías peligrosas (NGV)		Certificado aptitud de medios flotantes de recepción de desechos de buques		
CONTAMINACIÓN			PRUEBAS OFICIALES		
233	Internacional relativo al sistema ANTIINCRUSTANTE	223	Acta de pruebas oficiales		
345	Agua de lastre		SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN Y EQUIPO		
ESTABILIDAD		318	Nacional embarcaciones L < 16 m., Normas complementarias		
605	Acta de pruebas de estabilidad	3001	Buque de carga, como suplemento un inventario de equipo (Modelo C)		
606	Comprobación de la Estabilidad	354	Seguridad equipo, Normas complementarias (Nacional)		
FRANCOBORDO		3007	Buque para fines Especiales		
307	Navegación por aguas interiores	319	Reconocimiento del Material Náutico		
3008	Internacional exención (NGV200)	3014	Naves de gran velocidad, 2000		
3010	Exención relativo a FB (1966)	3022	Naves de gran velocidad 1994		
3009	Internacional FB (1966)	3015	Naves de sustentación dinámica		
FRIGORÍFICA		313	Pasaje, Normas Complementarias flota nacional.		
218	Reconocimiento de la instalación frigorífica.	3013	Conformidad e inventario de equipo, pesqueros (armonizado L > 24 m.)		
MÁQUINAS SIN DOTACIÓN PERMANENTE		317	Nacional de Exención (Conv. Inter. 1974)		
251	Máquinas sin Dotación Permanente, pesqueros L ≥ 24 m. (RD 1032/1999)	290	Seguridad buque Pasaje (1247/1999, 1423/2002, 1249/2003, 2019/2004, 1036/2004, 1544/2007, 457/2011. Directiva 2009/45/CE), buques en travesías nacionales.		
250	Máquinas sin Dotación Permanente (Regla II-1/46 del SOLAS)	291	Unidad al de seguridad para buque de pasaje. Inventario de equipo (Modelo P)		
MARPOL		3005	Documento de limitaciones operacionales		
344	MARPOL I - Hidrocarburos BUQ. No PET.	3004	Pasaje, como suplemento un inventario de equipo (Modelo P) (Internacional)		
325	MARPOL I - Hidrocarburos BUQ.PET.		SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA		
3021	MARPOL II - Transporte sustancias nocivas líquidas a granel.	612	Nacional Seguridad RADIOELÉCTRICA		
351	MARPOL IV - Aguas sucias	3016	Buque de Carga, llevará suplemento Inventario de equipo (Modelo R) (Internacional)		
700	MARPOL VI - Certificado Internacional de eficiencia energética		TRIPULACIÓN MÍNIMA		
231	MARPOL VI - Internacional de prevención de la contaminación ATMOSFÉRICA	252	Resolución tripulación mínima de seguridad de embarcaciones y buques		
232	MARPOL VI - Suplemento del certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (IAPP)	254	Documento relativo a la dotación mínima de seguridad (Minimum Safe Manning)		

Documentación general	Documentación a aportar (Marque con una X la documentación que se acompañe)	
	Según el artículo 28 Ley 39/2015 de procedimiento administrativo, se entiende otorgado el consentimiento para la consulta de sus datos del DNI. En caso contrario, en el que NO otorgue el consentimiento para la consulta, marque la siguiente casilla:	
	<input type="checkbox"/> Me opongo a que se consulten los datos antes mencionados por lo que aporto los datos y certificados requeridos para la tramitación de la presente solicitud. <input type="checkbox"/> Copia DNI, Pasaporte o NIF (en vigor). <input type="checkbox"/> Otra documentación, especificar cuál:	

NOTA: Una vez realizada la inspección y antes de proceder a la retirada del certificado deberá acreditar el pago de la Tasa 990-030. Tenga en cuenta que la persona física o jurídica que aparece en el campo de "datos del sujeto pasivo de la tasa" es la persona a la que Hacienda hará la devolución en caso de pago indebido.

Expone:	
---------	--

En _____, a _____ de _____ de _____

Fdo.: El solicitante

CAPITÁN MARÍTIMO DE: _____

SUBDIRECTOR GENERAL DE SEGURIDAD, CONTAMINACIÓN E INSPECCIÓN MARÍTIMA (Sólo para el caso de buques que estén en el extranjero)

De acuerdo a lo establecido en el artículo 11 de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, le informamos que los datos de carácter personal que consten en esta solicitud serán tratados por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana e incorporados a una actividad de tratamiento con la finalidad de tramitar su solicitud. Los datos serán conservados durante el tiempo necesario para cumplir con la finalidad para la que se recabaron y para determinar las posibles responsabilidades que se pudieran derivar de dicha finalidad y del tratamiento de los datos.
 Puede ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, supresión y portabilidad de sus datos, de limitación y oposición a su tratamiento, así como a no ser objeto de decisiones basadas únicamente en el tratamiento automatizado de sus datos, cuando procedan, ante la Dirección General de la Marina Mercante, en c/ Ruiz de Alarcón nº 1, 28071 Madrid.
 La información complementaria sobre el tratamiento de datos llevada a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante puede consultarse en la Web de la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Anexo 4. Formulario de quejas para tripulantes en buques de pabellón español



ANEXO II



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
CAPITANIA MARÍTIMA DE:

Pág. nº ___ de ___

CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006. FORMULARIO DE QUEJAS PARA TRIPULANTES EN BUQUES DE PABELLON ESPAÑOL.

DATOS PERSONALES.

Nombre y Apellidos:			
DNI:		Pasaporte:	
Domicilio:			
Población:		Provincia:	
		Código Postal:	
Teléfono Contacto:		Correo electrónico:	
Título Profesional:			
Cargo / Posición a bordo:			

DATOS DEL BUQUE DONDE SE ENCUENTRA ACTUALMENTE ENROLADO.

Nombre del buque:		Distintivo de llamada:	
Nº IMO:		Tipo de buque:	
Puerto de Matrícula:		Teléfono del buque:	
Puerto actual de escala:		Duración estancia estimada:	
Próximo puerto de escala:		Fecha estimada de la próxima escala:	

DATOS DE CONTACTO DE LA NAVIERA O ARMADOR.

Naviera o Armador:			
Domicilio de Naviera:		Teléfono:	
Población:		Provincia:	
		Código Postal:	
Nombre Persona Contacto:			
Teléfono Persona Contacto:		Correo electrónico:	

MOTIVO DE LA QUEJA. (Si necesita más espacio, adjunte páginas adicionales).

FECHA, HORA Y FIRMA DEL INTERESADO/A.	ESPACIO RESERVADO PARA LA PEGATINA DE REGISTRO.



A RELLENAR POR LA CAPITANIA MARITIMA DE:

Identificación funcionario de Capitanía:		Firma funcionario:	Sello de Capitanía:
En caso de quejas que afecten a competencias de los otros Organismos, se remite copia para su resolución a: (Ver reverso con distribución de Reglas):	Fecha de remisión:		
Inspección Provincial de Trabajo de:			
Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina de:			

1. Este formulario es para uso exclusivo de presentación de quejas de marinos enrolados en buques de bandera española.
2. Este formulario no se utilizará para las posibles quejas que se presenten por tripulantes de buques extranjeros que recalen en puertos españoles. Para estos casos se seguirá el procedimiento establecido en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, en la Regla 5.2.1, Norma A5.2.1. y en la Regla 5.2.2, Norma A5.2.2.
3. En la presentación de una queja relativa al cumplimiento de las disposiciones del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (Inclusive los derechos de la gente de mar), el marino denunciante no será hostigado (Regla 5.1.5 párrafo 2).
4. Las quejas y decisiones que se adopten al respecto serán registradas, y se le proporcionará una copia.
5. Tendrá usted derecho en todo momento a hacerse acompañar y representar por otro marino de su elección, del buque en el que se encuentre actualmente enrolado.
6. Las quejas formuladas no tendrán en ningún caso, la calificación de recurso administrativo, ni paralizarán las actuaciones establecidas en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 y en la Normativa española de aplicación.
7. Los datos personales y el motivo de la queja recogidos mediante este formulario serán tratados de forma confidencial, tal y como se establece en el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, en la Norma A5.1.4 párrafos 10 y 11 b).
8. La presentación de esta queja no irá en detrimento alguno del derecho de los tripulantes a reclamar reparación a través de los medios legales que estimen oportunos.
9. Las oficinas de recepción de quejas, presentadas por tripulantes de buques de bandera española, son las Capitanías Marítimas quienes resolverán o enviarán para su resolución, a la Inspección Provincial de Trabajo o a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina (siempre que sean buques de bandera española), las quejas relativas a las áreas que sean de su competencia, según la siguiente distribución:

Corresponden a la Capitanía Marítima la resolución de quejas que afecten a las siguientes Reglas:

- Cualificaciones de la gente del mar (Regla 1.3).
- Procedimientos de tramitación de quejas a bordo (Regla 5.1.5).
- Niveles de dotación del buque (Regla 2.7).

Corresponden a la Inspección Provincial de Trabajo, la resolución de quejas que afecten a las siguientes Reglas:

- Edad Mínima (Regla 1.1).
- Acuerdos de empleo de la gente del mar (Regla 2.1).
- Utilización de todo servicio privado de contratación y de colocación autorizado, certificado o reglamentado (Regla 1.4).
- Horas de trabajo y descanso. (Regla 2.3).
- Alojamiento y servicios de esparcimiento. (Regla 3.1).
- Salud y seguridad y prevención de accidentes (Regla 4.3).
- Pago de los salarios (Regla 2.2).

Corresponden a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina, la resolución de quejas que afecten a las siguientes Reglas:

- Certificado médico (Regla 1.2).
- Alojamiento y servicios de esparcimiento (Regla 3.1) (aspectos relativos a las instalaciones sanitarias, enfermería y al control de los medios sanitarios a bordo)
- Alimentación y servicio de fonda (Regla 3.2).
- Atención médica a bordo (Regla 4.1).

coe: BOE-A-2015-5163

Anexo 5. Modelo de cuadro de horas de trabajo

ANEXO I

MODELO DE CUADRO EN EL QUE SE INDICA LA ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO A BORDO (*)

MODEL FORMAT FOR TABLE OF SHIPBOARD WORKING ARRANGEMENTS (*)

Nombre del buque/Name of ship: Pabellón/Flag of ship:

Número OMI (si lo hay)/IMO number (if any):

Última versión del cuadro/Latest update of table: página () de () / () of () pages.

El número máximo de horas de trabajo o número mínimo de horas de descanso se determinará según lo dispuesto en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, modificado por el Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, promulgado con arreglo a lo previsto en el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y a la dotación de los buques de la OIT, 1996 (Convenio 180) y en todo convenio colectivo registrado autorizado conforme a dicho Convenio y el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, modificado (Convenio de Formación) ⁽²⁾/The maximum hours of work or minimum hours of rest are applicable in accordance with Royal Decree 1561/1995, of 21 september, on special working hours, as amended by Royal Decree 285/2002, of the day 22 month 3, issued in conformity with ILO's Seafarer's Hours of Work and the Manning of Ships Convention 1996 (No 180) and with any applicable collective agreement registered or authorised in accordance with that Convention and with the International Convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, 1978, as amended, (STCW Convention) ⁽²⁾.

Número máximo de horas de trabajo o número mínimo de horas de descanso ⁽³⁾/ Maximum hours of work or minimum hours of rest ⁽³⁾:

Otras prescripciones/Other requirements:

Puesto/cargo (⁽¹⁾) Position/rank (⁽¹⁾)	Horas diarias de trabajo previstas en la mar Scheduled daily work hours at sea		Horas diarias de trabajo previstas en puerto Scheduled daily work hours in port		Observaciones Comments	Número total de horas diarias de trabajo/descanso (⁽⁴⁾)/Total daily work/rest hours	
	Guardia (de-a) Watchkeeping (from-to)	Cometidos distintos de la guardia (de-a) ⁽⁵⁾ Non-Watchkeeping duties (from-to) ⁽⁵⁾	Guardia (de-a) Watchkeeping (from-to)	Cometidos distintos de la guardia (de-a) Non-Watchkeeping duties (from-to) ⁽⁵⁾		En la mar At sea	En puerto In port

Firma del capitán/Signature of the master:

⁽¹⁾ Los términos utilizados en el presente modelo figurarán en el idioma común de trabajo del buque y en inglés/The terms used in this model table are to appear in the common working language of the ship and in English.

⁽²⁾ Véanse al dorso extractos del Convenio 180 de la OIT y del Convenio de Formación / See overleaf for selected extracts from ILO Convention No 180 and the STCW Convention.

⁽³⁾ Táchese lo que no proceda/Delete as applicable.

⁽⁴⁾ Para los puestos/cargos que figuran también en el documento relativo a la tripulación mínima de seguridad del buque, utilícese la misma terminología que en dicho documento/For those positions/ranks that are also listed in the ship's safe manning documents the terminology used should be the same as in that document.

⁽⁵⁾ Para el personal de guardia, la sección de observaciones puede utilizarse para indicar el número de horas que se prevé dedicar a tareas no programadas, las cuales se harán constar en la columna del número total de horas de trabajo diarias correspondientes/For watchkeeping personnel, the comment section may be used to indicate the anticipated number of hours to be devoted to unscheduled work and any such hours should be included in the appropriate total daily work hours.



EXTRACTOS DEL CONVENIO 180 DE LA OIT Y DEL CONVENIO PARA LA FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA DE LA GENTE DE MAR

SELECTED TEXTS FROM ILO CONVENTION No 180 AND THE STCW CONVENTIONS

Convenio 180 de la OIT/ILO Convention No 180

Apartado 1 del artículo 5 / Article 5.1

Los límites en relación con las horas de trabajo o de descanso serán los siguientes a) el número máximo de horas de trabajo no excederá de: i) 14 horas por cada período de 24 horas, ni ii) 72 horas por cada período de siete días; o bien b) el número mínimo de horas de descanso no será inferior a: i) diez horas por cada período de 24 horas, ni ii) 77 horas por cada período de siete días. / The limits on hours of work or rest shall be as follows: (a) maximum hours of work shall not exceed: (i) 14 hours in any 24-hour period; and (ii) 72 hours in any seven-day period, or (b) minimum hours of rest shall not be less than: (i) 10 hours in any 24-hour period, and (ii) 77 hours in any seven-day period.

Apartado 2 del artículo 5 / Article 5.2

Las horas de descanso podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso, no excederá de 14 horas. / Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

Apartado 6 del artículo 5 / Article 5.6

Las disposiciones de los apartados 1 y 2 del presente artículo no impedirán que un Miembro cuente con medidas en la legislación nacional o con procedimientos que faculten a la autoridad competente a autorizar o registrar convenios colectivos que permitan excepciones a los límites establecidos. Tales excepciones deberán ajustarse en la medida de lo posible a las normas establecidas, pero podrán tomarse en cuenta la mayor frecuencia o duración de los períodos de licencia o el otorgamiento de licencias compensatorias a la gente de mar que realiza guardias o que trabaja a bordo de buques dedicados a travesías de corta duración. / Nothing in paragraphs 1 and 2 shall prevent the Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorise or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the standards set out but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

Apartado 1 del artículo 7 / Article 7.1

Ninguna disposición del presente Convenio se interpretará en menoscabo del derecho del capitán de un buque a exigir que un marino efectúe las horas de trabajo necesarias para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o la carga, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar. / Nothing in this Convention shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea.

Apartado 3 del artículo 7 / Article 7.3

Tan pronto como sea posible después de restablecida la normalidad, el capitán deberá velar por que se conceda a todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso un período adecuado de descanso. / As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.



Convenio de Formación / STCW Convention

Sección A-VII/1 del Código de Formación (obligatoria) / Section A-VIII/1 of the STCW Code (Mandatory)

1. Toda persona a la que se hayan asignado tareas como oficial encargado de una guardia o como marinero que forme parte de la misma tendrá, como mínimo, 10 horas de descanso en todo período de 24 horas / All persons who are assigned duty as officer in charge of a watch or seafarer on watch shall be provided with a minimum of 10 hours's rest in any 24-hour period.

2. Los descansos podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales habrá de tener un mínimo de seis horas de duración. The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length.

3. Las prescripciones relativas a los períodos de descanso que se indican en los apartados 1 y 2 no habrán de mantenerse durante una emergencia, un ejercicio o en otra situación operacional imperativa. / The requirements for rest periods laid down in paragraphs 1 and 2 need not be maintained in the case of an emergency or drill or in other overriding operational conditions.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 y 2, el período mínimo de diez horas puede reducirse a seis horas, a condición de que tal reducción no se aplique durante más de dos días y que se concedan al menos setenta horas de descanso en cada período de siete días. / Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2, the minimum period of 10 hours may be reduced to not less than 6 consecutive hours provided that any such reduction shall not extend beyond two days and not less than 70 hours of rest are provided each seven-day period.

5. Las administraciones exigirán que los avisos correspondientes a los períodos de guardia se coloquen en lugares fácilmente accesibles. / Administrations shall require that watch schedules be posted where they are easily accessible.

Sección B-VIII/1 del Código de Formación (orientación) / Section B-VIII/1 of the STCW Code (Guidance)

3. Al aplicar las prescripciones de la regla VIII/1, se tendrá en cuenta los puntos siguientes: / In applying Regulation VIII/1, the following should be taken into account:

1) las disposiciones para evitar la fatiga garantizarán que el total de horas trabajadas no sea excesivo o irrazonable. En particular, los períodos de descanso mínimo especificados en la sección A-VIII/1 no deberán entenderse en el sentido de que las demás horas se puedan dedicar a la guardia o a otros servicios; / provisions made to prevent fatigue should ensure that excessive or unreasonable overall working hours are not undertaken. In particular, the minimum rest periods specified in Section A-VIII/1 should not be interpreted as implying that all other hours may be devoted to watchkeeping or other duties;

2) la frecuencia y la duración de los períodos de vacaciones, y la concesión compensatoria de días libres son factores concretos que contribuyen a evitar que se acumule la fatiga. / that the frequency and length of leave periods, and the granting of compensatory leave, are material factors in preventing fatigue from building up over a period of time;

3) las disposiciones podrán alterarse en el caso de buques dedicados a viajes cortos a condición de que se establezcan procedimientos especiales de seguridad. / the provision may be varied for ships on short sea voyages, provided special safety arrangements are put in place.

Anexo 6. Registro de horas de trabajo y descanso

ANEXO II

MODELO DE REGISTRO DE LAS HORAS DE TRABAJO O DESCANSO DE LOS TRABAJOS A BORDO DE BUQUES DEDICADOS A LA MARINA MERCANTE ⁽¹⁾

MODEL FORMAT FOR RECORD OF HOURS OF WORK OR HOURS OF REST OF SEAFARERS WORKING ON BOARD SHIPS ENGAGED IN COMMERCIAL MARITIME OPERATIONS ⁽¹⁾

Página 1 de 2/ Pag 1 of 2

Nombre del buque/Name of ship:

Número OMI (si lo hay)/IMO number (if any):

Pabellón del buque/ Flag of ship:

Marino (nombre y apellidos)/Seafarer (full name) :

Puesto/cargo/Position/rank ⁽²⁾:

Mes y año / Month and year:

Personal de guardia/Watchkeeper ⁽³⁾: sí / yes no / no

Registro de las horas de trabajo/descanso/Record of hours of work/rest ⁽⁴⁾

Indíquese los períodos de trabajo o descanso, según proceda, mediante una «X», o una línea o fecha continua/Please mark periods of work or rest, as applicable, with X, or using a continuous line or arrow.

RELLÉNESE EL CUADRO QUE FIGURA AL DORSO

 COMPLETE THE TABLE ON THE REVERSE SIDE

Este buque está sujeto a las siguientes leyes, reglamentaciones y convenios colectivos nacionales relativos a los límites de las horas de trabajo o períodos de descanso/The following national laws, regulations and/or collective agreements governing limitations on working hours or minimum rest periods apply to this ship:

 Certifico que el presente documento registra de forma fidedigna las horas de trabajo o de descanso del interesado/I agree that this record is an accurate reflection of the hours of work or rest of the seafarer concerned.

 Nombre y apellidos del capitán o de la persona autorizada a firmar el registro/Name of master or person authorised by master to sign this record

 El presente registro se firmará semanalmente/This record will be signed weekly.

Firma del capitán o persona autorizada/Signture of master or autohorised person: _____

 Firma del marino/Signture of seafarer: _____

Semana (de-a): Week (from-to)	Semana (de-a): Week (from-to)	Semana (de-a): Week (from-to)	Semana (de-a): Week (from-to)

El marino recibirá mensualmente una copia del presente registro/ A copy of this record is to be given to the seafarer monthly

 El presente documento estará sujeto a las funciones de vigilancia y exigencia del cumplimiento de la legislación laboral que corresponden en España a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social respecto a los buques españoles y a la Administración Marítima española respecto a los buques extranjeros./ In Spain this form is subject to examination and endorsement under procedures established by the Spanish Labour and Social Security Inspectorate with regard to the Spanish ships and by the Spanish Maritim Administration with regard to the foreign ships.

(1) Los términos utilizados en el presente modelo figurarán en el idioma común de trabajo del buque y en inglés/The terms used in this model table are to appear in the common working language of the ship and in English.

 (2) Para los puestos/cargos que figuran también en el documento relativo a la tripulación mínima de seguridad del buque, utilícese la misma terminología que en dicho documento/ For those positions/ranks that are also listed in the ship's safe manning document, the terminology used should be the same as in that document.

 (3) Marque «x» en la casilla correspondiente/ Tick as appropriate.

 (4) Táchese lo que no proceda / Delete as appropriate.

