

XXI ° CONGRESO MUNDIAL del APOSTOLADO del MAR  
Río de Janeiro, Brasil, 29 Setiembre - 5 Octubre 2002

## **Conocer y utilizar los instrumentos de la OIT y de la OMI para el bien de los marinos y pescadores (a bordo y en tierra firme)**

*Mr. Douglas B. Stevenson  
Director, Center for Seafarers' Rights, N.York*

El objeto de esta reunión de trabajo es conocer bien la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), y saber cómo dichas organizaciones pueden contribuir a nuestro ministerio con los marinos y los pescadores.

Los instrumentos internacionales más importantes, que establecen normas internacionales para los marinos, son las convenciones y las recomendaciones. Tanto las convenciones como las recomendaciones son adoptadas por organismos que representan a muchos países. Las convenciones son acuerdos entre varios países, que vinculan a todos los países que los han aceptado oficialmente. La aceptación oficial de una convención se denomina ratificación. Las convenciones, por lo general, no obligan a los países que no las han ratificado, aunque, en algunos casos, los estados con puertos pueden exigir a los buques de todos los países el cumplimiento de ciertas convenciones como condición para entrar en sus puertos. Las recomendaciones no vinculan legalmente a ningún país. Sin embargo, están dotadas de una notable fuerza moral al ser la expresión de principios de orientación aceptados a nivel internacional.

Los organismos principales que preparan los instrumentos referentes a los marinos son dos organismos especializados de las Naciones Unidas: la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

### **OMI**

La OMI, cuya sede se halla en Londres, es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se encarga de promover la seguridad marítima y de prevenir la contaminación provocada por los barcos. La componen 158 países miembros y algunas organizaciones no gubernamentales. Las convenciones más importantes de la OMI han sido ampliamente aceptadas por muchos países en todo el mundo: la Convención Internacional sobre línea de carga, la Convención Internacional para la seguridad de la vida en el mar (SOLAS), la Convención Internacional para la prevención de la contaminación originada por buques (MARPOL) y la Convención Internacional sobre las normas de formación, contratación y vigilancia para los marinos (STCW). En los últimos diez años, la OMI, de la reglamentación de las normas referentes a los equipos técnicos, ha pasado a hacer hincapié en la reglamentación de los factores humanos, o de las personas, en la seguridad marítima. El ejemplo más significativo de este nuevo enfoque adoptado por la OMI son las enmiendas de 1995 a STCW, que entraron en vigor en febrero, pero cuya puesta en práctica comenzó el 1º de agosto de este año.

La Asociación Cristiana Marítima Internacional (ICMA) comenzó a ser miembro consultivo no gubernamental de la OMI el año pasado. La delegación permanente del ICMA ante la OMI está formada por el Rev. Berend van Dijken, el Rev. Can. Ken Peters, el Sr. Chris York, el Rev. Jaakko Laasio y Douglas Stevenson. Este es el primer año de nuestra participación en la OMI. Tratamos de tomar parte en el mayor número de encuentros posible de la OMI (la OMI tiene cinco comités y nueve subcomités). La delegación permanente del ICMA piensa reunirse en diciembre para evaluar nuestra participación en la OMI y discutir los puntos en los cuales debemos insistir.

*PRINCIPALES CONVENCIONES DE LA OMI*

. SOLAS: la Convención SOLAS precisa las normas mínimas de seguridad para la construcción de los barcos, los equipos y su funcionamiento. La primera versión de SOLAS fue adoptada en 1914, como reacción al desastre del Titanic. La Convención ha sido puesta al día varias veces desde entonces. La Convención en vigor hoy día se menciona a veces como SOLAS 1974, enmendada. En SOLAS está incluido el Código Internacional de organización de la seguridad (ISM); éste es obligatorio y exige a los propietarios de buques y a los agentes de navegación que instalen en sus buques un sistema de organización de la seguridad.

. STCW: la Convención Internacional sobre las normas de formación, contratación y vigilancia para los marinos consta de normas internacionales de competencia de los marinos. STCW hace hincapié en la experiencia práctica y en la competencia, apoyadas por los conocimientos teóricos. Las normas establecidas por la Convención se aplican a los marinos de todos los niveles que trabajan en los buques mercantiles registrados bajo la bandera de los países adherentes a la Convención. STCW exige a los estados miembros que informen a la OMI sobre las medidas aprobadas para poner en práctica la Convención. La OMI proporciona una "lista blanca" de los países que aceptan la Convención STCW. STCW exige también a las partes que den información, con el objeto de que otros puedan examinar la validez y autenticidad de los certificados de competencia de los marinos.

.MARPOL: la Convención reglamenta e impide la contaminación marina originada por buques, protegiendo de la contaminación por aceite - accidental y de funcionamiento- así como de la contaminación realizada por agentes químicos, mercancías embaladas, aguas residuales, basura y por la contaminación del aire.

. Convención sobre línea de carga: esta Convención reglamenta la cantidad de carga que puede llevar un buque, estableciendo limitaciones para el calado, la cota de seguridad y la integridad de la impermeabilidad. Las disposiciones tienen en cuenta los posibles peligros presentes en las distintas zonas y estaciones del año. La Convención exige que se marque la línea de carga establecida a los lados del barco.

### *ACTUALES PUNTOS DE INTERÉS DE LA OMI*

. Seguridad marítima: parte integrante del mandato de la OMI es hacer que los viajes y el transporte por mar sean lo más seguros posible. Desde el 11 de septiembre, 2001, la OMI ha estado examinando las medidas internacionales legales y técnicas existentes con el objeto de impedir y eliminar los actos terroristas contra los buques en el mar y en los puertos, y mejorar la seguridad a bordo y en tierra firme. Esto, con el fin de disminuir los peligros para los pasajeros, las tripulaciones y el personal de los puertos, a bordo y en las zonas portuarias, así como para los barcos y las cargas que ellos llevan. La OMI celebrará un Conferencia sobre Seguridad Marítima en diciembre, 2002, con el objeto de adoptar nuevas normas para mejorar la seguridad en los buques y en los puertos e impedir que la navegación llegue a ser un blanco del terrorismo internacional. Se prevé que las nuevas disposiciones incluirán medidas para identificar a los marinos y para el acceso a los buques.

. Polizones: en 1957, en Bruselas, fue aprobada una convención internacional sobre los polizones; no ha entrado en vigor y no parece que entrará todavía. En los últimos años, sin embargo, el problema de los polizones ha aumentado y está reconocida, en general, la necesidad de un acuerdo internacional sobre cuáles han de ser las responsabilidades, con el objeto de facilitar una solución positiva de los casos de polizones. La OMI, por su parte, ha elaborado directrices voluntarias sobre cómo tratar los casos de polizones; éstas han sido incorporadas en la Convención de facilitación. La OMI está considerando la posibilidad de que esas directrices lleguen a ser obligatorias.

. Piratería: desde 1988, la OMI ha organizado una serie de misiones de expertos y de seminarios, en todo el mundo, para discutir sobre la manera de prevenir y suprimir la piratería y los robos a mano armada contra los buques, y ha aprobado recomendaciones a los gobiernos y a los barcos sobre prevención y

eliminación de la piratería. Como consecuencia de un grave aumento de los ataques piratas en el 2000, la OMI ha insistido ante los gobiernos (de bandera y de países con puertos y costeros) y las industrias, invitándolos a que intensifiquen sus esfuerzos para erradicar esos actos ilegales. Muchos han pedido a la OMI que elabore un código internacional de investigación.

. Implementación de los países de bandera: la OMI fue establecida para adoptar la legislación; los gobiernos se encargan de la ejecución. Cuando un gobierno acepta una convención de la OMI, se compromete a hacer de ella parte de su propia legislación nacional y a hacerla cumplir como cualquier otra ley. Los países de bandera son aquellos cuyos barcos navegan con la propia bandera. El problema que se presenta para la implementación de los países de bandera es que algunos de ellos carecen de la experiencia y de los recursos necesarios para hacerlo debidamente. El Subcomité de la OMI para la implementación de los países de bandera proporciona un foro donde los países de bandera y con puertos pueden reunirse y encontrar soluciones para los problemas relacionados con la implementación.

. Buques pesqueros: la Organización Marítima Internacional, OMI, y la FAO han intentado hablar de algunos de los problemas de seguridad de los pesqueros en la Convención de Torremolinos y en la Convención STCW-F. Aunque dichas convenciones se refieren únicamente a los grandes buques pesqueros, de más de 24 metros de largo, su adopción por parte de los países de bandera sería un excelente primer paso para mejorar la seguridad en los pesqueros. Desafortunadamente, ninguna de estas convenciones ha entrado en vigor, pues no han sido ratificadas por un número suficiente de países.

## **OIT**

La OIT, cuya sede está en Ginebra, es el organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la justicia social y el reconocimiento internacional de los derechos humanos y del trabajo. Está formada por 245 países miembros y muchas organizaciones no gubernamentales. La OIT es el único organismo de las Naciones Unidas que utiliza un mecanismo tripartito para adoptar las normas. Cada delegación nacional ante la OIT está formada por representantes del gobierno, de los patronos y de los trabajadores. Utilizando este método tripartito, la OMI, desde 1920, ha adoptado más de 60 normas laborales marítimas que establecen los criterios mínimos internacionales aceptables para los propietarios de buques, los sindicatos y los gobiernos de todas partes del mundo. Lamentablemente, muchas de las convenciones de la OIT no han tenido una amplia ratificación de los países. La convención más importante de la OIT para los marinos es la Convención de la marina mercante (criterios mínimos) (OIT-147), que establece las normas mínimas aceptables internacionalmente de alojamiento y trabajo a bordo de los buques mercantiles. Esta convención ha sido ratificada por muchos países desarrollados y es utilizada por las autoridades de control de puertos europeas y norteamericanas como criterio mínimo para los buques extranjeros que entran en sus puertos, independientemente de la aceptación de la Convención OIT 147 por los estados de bandera. La Convención relativa al bienestar de los marinos en el mar y en los puertos (OIT-163) es un instrumento importante que, desafortunadamente, ha tenido pocas ratificaciones. Un sub-organismo de la OIT, denominado Comisión Marítima Conjunta, se encarga de establecer y poner al día el salario mínimo básico recomendado para los marinos habilitados. Esta recomendación, fijada actualmente en US\$ 453 mensuales, es únicamente una recomendación y no obliga legalmente. Sin embargo, sirve de base para establecer los salarios en muchos acuerdos colectivos.

El ICMA (International Christian Maritime Association) ha sido una organización no gubernamental miembro de la OIT durante muchos años. Además del ICMA, el AM tiene acceso a la OIT a través de la participación de la Santa Sede en la OIT como Estado Observador. La Oficina Internacional del Trabajo (secretariado de la OIT) mantiene un sacerdote católico como consejero experto. Actualmente, el P. Dominique Peccoud, s.j., es el Consejero para los Asuntos Religiosos en la Oficina Internacional del Trabajo.

## ***PRINCIPALES CONVENCIONES DE LA OIT***

Las normas de la OIT asumen la forma de convenciones internacionales del trabajo y de

recomendaciones. Las convenciones de la OIT son tratados internacionales, sujetos a la ratificación de los estados miembros de la OIT. Las recomendaciones son instrumentos no vinculantes - tratan de los mismos temas que las convenciones- que establecen las directrices que pueden orientar la política y la acción a nivel nacional. El objeto de estos dos tipos de normas es ejercer un impacto concreto en las condiciones y en las actividades del trabajo en todos los países del mundo.

. **OIT-147:** esta convención es conocida por haber fortalecido considerablemente los esfuerzos internacionales para eliminar la actividad de los buques que no cumplen con las normas. Su objeto es mejorar la eficacia y la seguridad de la navegación, incrementar las disposiciones para proteger el medio ambiente marino y ayudar a los intereses de los marinos en los campos de la salud y de la seguridad, de las condiciones de trabajo y de los derechos sindicales. La convención, destinada sobre todo a los buques mercantiles, entró en vigor en noviembre de 1981 y fue ratificada por más de treinta países. Las normas que establece OIT-147 están definidas por quince convenciones internacionales que tratan de la edad mínima, los cuidados de salud y médicos, los contratos, la formación profesional, los certificados de competencia de los oficiales, la alimentación y el suministro de alimentos, el alojamiento de la tripulación, las horas de trabajo, la prevención de accidentes, la indemnizaciones por enfermedad y por accidentes, la repatriación y los derechos sindicales. La convención prevé el control de las normas por los estados con puertos, incluso en buques registrados en países que no han adoptado la convención.

. **OIT-163:** el derecho internacional obliga a los estados con puertos a proporcionar bienestar social y cultural, instalaciones de recreo, información y servicios a las tripulaciones de los buques. La Convención sobre bienestar de los marinos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT-163) enumera los requisitos legales internacionales consuetudinarios de las instalaciones para las tripulaciones en los puertos marítimos. La convención no exige a los gobiernos nacionales la administración o el suministro de fondos para dichas instalaciones. Sin embargo, exige a las naciones que se aseguren de que existen. En muchas naciones marítimas, organizaciones voluntarias como el AM y los centros ICMA cumplen con esta obligación nacional en vez del estado. Los centros para los marinos en los modernos puertos marítimos ofrecen servicios vitales, necesarios para el bienestar de los marinos y, por consiguiente, para un seguro y eficaz funcionamiento de los buques.

#### *ACTUALES PUNTOS IMPORTANTES PARA LA OIT*

. **Unificación de las normas de trabajo marítimo de la OIT:** la Oficina Internacional del Trabajo ha iniciado la unificación de más de 60 instrumentos laborales marítimos actuales, para reducirlos a un solo instrumento. Un grupo de trabajo tripartito de alto nivel, especializado en normas laborales marítimas, está creando un nuevo instrumento con el objeto de adoptar una nueva convención a finales de 2005. Una segunda reunión del mismo grupo tripartito de alto nivel se celebrará del 14 al 18 de octubre, 2002.

. **Grupo de Trabajo OIT/OIM:** un grupo de trabajo "ad hoc" OIT/OMI sobre riesgos e indemnizaciones, relativo a los reclamos por muerte, lesiones personales y abandono de los marinos (el Grupo de Trabajo) se ha estado reuniendo desde 1999. Ha elaborado dos series de directrices voluntarias y está reflexionando sobre la posibilidad de transformar esas directrices en una convención obligatoria.

. **Tarjetas de identidad de los marinos:** en Ginebra, en mayo pasado, se celebró una reunión consultiva con el objeto de orientar a la Oficina Internacional del Trabajo sobre el posible contenido de un nuevo instrumento que debería ser adoptado por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 91ª sesión, en junio, 2003. Tras los ataques terroristas del 11 de septiembre, 2001, en Estados Unidos, se han tomado decisiones, tanto en la Organización Marítima Internacional, como en la Organización Internacional del Trabajo, para promover la seguridad marítima. Las actividades de la OIT a este respecto tienden a una mayor seguridad en la identificación de los marinos y en las medidas de seguridad complementarias en los puertos.

## TEMAS DE DISCUSIÓN

- . Puntos planteados por los participantes en la reunión de trabajo y su relación con la OIT y la OMI
- . Participación del AM en la OIT y la OMI
  - Pesca
  - Seguridad marítima
  - Abandono
  - Seguridad
- . Recomendaciones de la reunión de trabajo