

Revista Internacional y Comparada de

**RELACIONES
LABORALES Y
DERECHO
DEL EMPLEO**

Escuela Internacional de Alta Formación en Relaciones Laborales y de Trabajo de ADAPT

Directores Científicos

Mark S. Anner (*Estados Unidos*), Arturo Bronstein (*Argentina*), Martin Carillo (*Perú*), Lance Compa (*Estados Unidos*), Luis Enrique De la Villa Gil (*España*), Jordi Garcia Viña (*España*), Adrián Goldin (*Argentina*), Ana Virginia Gomes (*Brasil*), Julio Armando Grisolia (*Argentina*), Óscar Hernández (*Venezuela*), María Patricia Kurczyn Villalobos (*México*), Manuel Luque (*España*), Lourdes Mella Méndez (*España*), Antonio Ojeda Avilés (*España*), Barbara Palli (*Francia*), Roberto Pedersini (*Italia*), Rosa Quesada Segura (*España*), Juan Raso Delgue (*Uruguay*), Carlos Reynoso Castillo (*México*), Raúl G. Saco Barrios (*Perú*), Alfredo Sánchez-Castañeda (*México*), Malcolm Sargeant (*Reino Unido*), Michele Tiraboschi (*Italia*), Anil Verma (*Canada*), Marly Weiss (*Estados Unidos*), Marcin Wujczyk (*Polonia*).

Comité de Gestión Editorial

Alfredo Sánchez-Castañeda (*México*)
Michele Tiraboschi (*Italia*)

Comité de Redacción

Graciela Cristina Del Valle Antacli (*Argentina*), Ricardo Barona Betancourt (*Colombia*), Omar Ernesto Castro Güiza (*Colombia*), Maria Alejandra Chacon Ospina (*Colombia*), Silvia Fernández Martínez (*España*), Paulina Galicia (*México*), Helga Hejny (*Reino Unido*), Noemi Monroy (*México*), Juan Pablo Mugnolo (*Argentina*), Martina Ori (*Italia*), Eleonora Peliza (*Argentina*), Salvador Perán Quesada (*España*), Alma Elena Rueda (*México*), Lavinia Serrani (*Italia*), Esperanza Macarena Sierra Benítez (*España*), Carmen Solís Prieto (*España*), Francesca Sperotti (*Italia*), Marcela Vigna (*Uruguay*).

Redactor Responsable de la Revisión final de la Revista

Alfredo Sánchez-Castañeda (*México*)

Redactor Responsable de la Gestión Digital

Tomaso Tiraboschi (*ADAPT Technologies*)

La incorporación del Convenio de Trabajo Marítimo 2006 en España: una mirada comparada a Francia y el Reino Unido*

M^a Isabel RIBES MORENO**

RESUMEN: El Convenio de Trabajo Marítimo 2006 de la OIT ha sentado las bases del establecimiento de un sistema de trabajo decente a bordo de buques. La actuación de la Unión Europea impulsando la adopción del Convenio OIT mediante la Directiva del Consejo por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte relativo al convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE, así como normas complementarias sobre control de cumplimiento tanto por el Estado de abanderamiento, como por el de puerto, ha propiciado la coexistencia de dos normas casi idénticas que se incorporarán a los ordenamientos jurídicos de los países UE. El presente trabajo tiene como objeto establecer las actuaciones normativas que se han realizado en España, el Reino Unido y Francia en orden a su implementación, para valorar las diferencias que se manifiestan entre ellos.

Palabras clave: Convenio de Trabajo Marítimo 2006 (MLC), Directiva 1999/63/CE, transposición, España, Francia, Reino Unido.

SUMARIO: 1. Introducción. 2. La adopción del Convenio de Trabajo Marítimo 2006 y su recepción en el acervo normativo de la Unión Europea. 3. La implementación del MLC en España ¿Se ha adaptado correctamente nuestro ordenamiento jurídico? 4. La implementación del MLC en el Reino Unido y en Francia: una mirada comparada. 4.1. La implementación del MLC en el Reino Unido. 4.2. La implementación del MLC en Francia. 5. Conclusiones. 6. Bibliografía.

* Trabajo realizado en el contexto del proyecto de investigación financiado por el MINECO titulado “Problemas actuales y perspectivas de futuro del desplazamiento de trabajadores transnacional: el caso de los trabajadores del transporte” (Ref. DER2013-43423-R), cuya IP es la Doctora Fotinopoulou Basurko.

** Profesor ayudante doctor, Departamento Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social, Universidad de Cádiz.

1. Introducción

La entrada en vigor del Convenio de Trabajo Marítimo 2006 (en adelante MLC) de la Organización Internacional del Trabajo (en adelante OIT)¹, ha tenido consecuencias directas en el acervo normativo de la Unión Europea (en adelante UE). Esto se deriva del posicionamiento de la UE en favor de la ratificación de este Convenio por los Estados miembros, así como, de la actividad desarrollada por las instituciones europeas para reforzar las normas que regulan el trabajo marítimo a nivel comunitario en línea con el Convenio. En este sentido, la UE integró parte del propio MLC mediante una Directiva², adoptando otras normas para hacer efectiva la supervisión de los contenidos del mismo dentro del sistema MOU. Al mismo tiempo tanto España como otros países de su entorno, como Francia o el Reino Unido, todos ellos miembros de la OIT – y ratificantes del MLC – así como de la UE, han ido realizando una importante actuación legislativa para adecuar sus normas al contenido del MLC y a las normas UE que hacen referencia al mismo. En este trabajo realizaremos una breve aproximación a esta cuestión, por razones de espacio, determinando las normas nacionales de aplicación, para señalar algunos aspectos de especial interés, a nuestro juicio, en la implantación del Convenio.

2. La adopción del Convenio de Trabajo Marítimo 2006 y su recepción en el acervo normativo de la Unión Europea

La adopción del MLC por la OIT supuso un importante punto de inflexión en la protección de los trabajadores del mar, no en vano ha sido calificado como el cuarto pilar en la regulación marítima internacional junto con los Convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI): SOLAS, MARPOL y STCW. El Convenio se elabora con el

¹ El convenio fue adoptado durante la 94. sesión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, en Ginebra, en febrero de 2006. Asimismo, durante la 103ª reunión anual de la OIT se aprobaron enmiendas al mismo, en el sentido de mejorar la protección de los marinos abandonados y proveer una garantía financiera para indemnizar a la gente de mar y sus familias en caso de muerte o discapacidad de larga duración.

² Directiva 2009/13/CE (DO L 124 de 20.5.2009) que adapta la legislación UE a las normas internacionales fijadas por el CTM. Sobre los particulares de esta recepción del MLC en el acervo comunitario vid. Sánchez-Rodas Navarro, C., “El Convenio sobre el trabajo marítimo y el Derecho social comunitario”, *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, n. 82, 2009, pp. 45-64.

objetivo de establecer un estándar de condiciones decentes de trabajo para los trabajadores a bordo de buques y, a tal efecto, tiene vocación de implantación universal. Por tal motivo se han exigido para su entrada en vigor, lo que sucedió el 20 de agosto de 2012³, de requisitos más estrictos de los habitualmente empleados en otros instrumentos de la OIT.

La regulación de las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar ha sido una de las cuestiones más exhaustivamente tratadas por la OIT⁴. La importancia económica del sector marítimo y el hecho de que estemos ante una actividad globalizada por su propia naturaleza dio como resultado que tras un largo proceso se refundieran todos los instrumentos anteriores en un convenio revisado, un “convenio marco”, referido al trabajo marítimo. Sin embargo, el MLC tiene caracteres que le hacen especial, ya que el que esté formado por disposiciones obligatorias y otras que no lo son lo hace diferente. Asimismo, el Convenio está dotado de un procedimiento para la revisión de sus disposiciones similar al previsto en los convenios adoptados por la OMI⁵. Conforme a ello, se han acometido las primeras enmiendas que afectan a la regla 2.5 del Código acerca de la repatriación⁶, así como, disposiciones para aplicar la regla 4.2 respecto a la responsabilidad del armador, con referencia la garantía financiera que debe constituirse para ello.

El MLC pretende subsanar problemas a los que se ha venido enfrentando los distintos convenios de la OIT, como era la ausencia de armonización entre ellos de los conceptos básicos delimitadores del ámbito objetivo y subjetivo de aplicación, elaborando un concepto homogéneo, aunque permitiendo a los Estados cierta flexibilidad en su aplicación. Otro elemento novedoso es el establecimiento de un sistema de certificación o “labelización” que se concreta mediante dos documentos: el Certificado de Trabajo Marítimo (CTM) y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM) que acreditan que las condiciones de trabajo de un buque se adecuan a lo previsto en el convenio⁷. Dichos documentos forman parte de aquellos que se aportan en las inspecciones de buques en puerto, cuestión singular que aparece en el ámbito marítimo, donde figura

³ En el momento de cierre de este documento son 66 las ratificaciones registradas.

⁴ 39 Convenios y 32 Recomendaciones, así como un protocolo al Convenio 147, son los que hacen referencia al trabajo en el mar.

⁵ Arts. XIV y XV del MLC, procedimientos de modificación total o parcial del convenio.

⁶ Para reducir los problemas que se ocasionan en caso de abandono de la gente de mar.

⁷ Estos certificados sólo se exigen obligatoriamente a los buques de transporte marítimo a los que se refiere el art. II.3 del MLC: a) de arqueo igual o superior a 500 que efectúen viajes internacionales; b) de arqueo igual o superior a 500 que enarboles el pabellón de un Miembro y operen desde un puerto o entre puertos, de otro país, o que voluntariamente se acrediten.

un doble sistema para el control del cumplimiento de las normas: por una parte, el control del Estado de abanderamiento de la adecuación del buque a las normas a través de certificados acreditativos y, por otro, el control del Estado de puerto. El segundo control permite que los Estados ribereños controlen que los barcos que llegan a sus puertos, llevan a bordo los distintos certificados que exigen las normas internacionales. De este modo, no sólo los buques abanderados en países ratificantes, sino también en países que no hayan ratificado el Convenio, habrán de verse afectados por las inspecciones respecto de los estándares mínimos establecidos por el MLC, ya que se establece el principio de “trato no más favorable” para evitar situaciones de competencia desleal⁸. A tal efecto, la determinación de aquellos que certificarán la adecuación de los buques al Convenio y supervisarán el cumplimiento de los mismos en puerto, se erige como una cuestión de gran importancia.

La UE ha realizado una actuación significativa en orden a la implantación del MLC en los países miembros puesto que su adopción tendrá como resultado igualar las condiciones de competencia en el tráfico marítimo. Así, elaboró la Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009 por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE⁹. Este proceso normativo se ha visto completado con dos Directivas que establecen mecanismos de control sobre la aplicación del MLC. En primer lugar, la referente a las obligaciones de los Estados de pabellón, que se

⁸ El control por el Estado de puerto del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad de la navegación y prevención de la contaminación, figura en el Acuerdo París-MOU, lo que se ha recogido por la UE mediante la Directiva 1995/21/CE de 19 de junio que busca una aplicación generalizada. En este sistema se integra el control de las condiciones sociales del MLC en los buques mediante sus certificados o inspeccionándolo acerca de la adecuación al contenido del MLC.

⁹ DOUE n. L.124, 20 de mayo 2009. Lo que tuvo lugar tras un proceso de consulta a los agentes sociales por la Comisión Europea, ex art. 138 TUE, en orden a comunitarizar el MLC. Asimismo, el 7 de julio de 2007 el Consejo adoptó una decisión por la que se autorizaba a los Estados miembros a ratificar el Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006, de la Organización Internacional del Trabajo en interés de la Comunidad, DOUE n. L.161, 22 de junio de 2007. Sobre ese proceso vid. Sánchez-Rodas Navarro, C., “El Convenio sobre el trabajo marítimo y el Derecho social comunitario”, *óp. cit.* En lo que respecta a las enmiendas realizadas al MLC, el Consejo adoptó una Decisión en la que se estableció la posición favorable de la UE en lo relativo a las cuestiones que entran en el ámbito de las competencias atribuidas a ella, es decir, respecto de la responsabilidad de los armadores en relación con la indemnización en las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, DOUE n. L.172, 12 de junio 2014.

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

La realidad es que pese a la necesidad de que los Estados ratificasen el Convenio para su entrada en vigor – incorporándose en ese caso a su ordenamiento interno¹⁰ –, también la UE con la Directiva ha introducido reformas en la legislación europea, adaptando parte de ella al MLC¹¹, aunque vinculadas a la entrada en vigor del mismo. Ello permite una aplicación uniforme de las reglas obligatorias del MLC en los Estados de la UE que habrán de transponer, asimismo, las Directivas anotadas sobre control del cumplimiento para completar este proceso. Veamos cómo se ha realizado esta actuación en los países referidos, deteniéndonos siquiera brevemente en cómo se ha determinado el ámbito de aplicación del Convenio y en la atribución de competencias a los efectos de supervisión del MLC.

¹⁰ Sobre las variables de incorporación vid. Sánchez-Rodas Navarro, C., “El Convenio sobre el trabajo marítimo y el Derecho social comunitario”, *óp. cit.*, pp. 59-63.

¹¹ Sin embargo, la Directiva 2009/13 aunque viene a recoger prácticamente en su totalidad las reglas obligatorias de los V Títulos del MLC mantiene leves diferencias ya que no incluye la regla 1.4 relativa a “Contratación y Colocación”, la regla 2.2. sobre “Salarios”, tampoco la protección social y, en consecuencia, no se incorpora la regla 4.5 “Seguridad Social”. En lo que respecta al último título, el Acuerdo no transcribe tampoco la regla 5.2 “Responsabilidad del Estado rector del puerto” ni la 5.3 “Responsabilidad en relación con el suministro de mano de obra” del Convenio.

3. La implementación del MLC en España ¿Se ha adaptado correctamente nuestro ordenamiento jurídico?

España fue el primer miembro de la UE en ratificar el MLC¹² pero sus actuaciones posteriores no han sido igual de diligentes en orden a su implantación. Así, nuestro ordenamiento no sufrió modificaciones legislativas previas a la entrada en vigor del Convenio puesto que nuestro grado de adecuación era satisfactorio en general¹³, si bien se han destacado por la doctrina algunas deficiencias, sin que aquí nos detengamos en estas cuestiones que requerirían de mayor extensión¹⁴. En nuestro país el fraccionamiento de la regulación que afecta al trabajo en el mar no sólo se encuentra en normas distintas, sino incluso en distintas disciplinas jurídicas¹⁵. De este modo, se regulan cuestiones sobre el trabajo marítimo en normas laborales, normas administrativas y normas mercantiles, sin que la reciente Ley de Navegación Marítima (en adelante LNM)¹⁶ haya servido, como era su intención, para resolver y unificar todas las cuestiones relacionadas el trabajo en el mar.

Ahora bien, una cuestión primordial era la de establecer, con carácter previo a la entrada en vigor, la determinación del ámbito de aplicación del MLC estableciendo las definiciones de gente de mar, armador y/o naviero e incluso de buque a tales efectos, lo que en nuestra opinión ha sido

¹² Fue ratificado el 4 de febrero 2010, BOE n. 19, de 22 de enero de 2013.

¹³ Un análisis general en Fotinopoulou Basurko, O., “Los convenios y recomendaciones de la OIT sobre la gente de mar: análisis de su implementación en España”, *Revista del Ministerio de Empleo y Seguridad Social*, n. 112, 2014, pp. 147-179.

¹⁴ Entre otros se ha tratado la problemática en el acomodo entre los límites establecidos a la jornada y el nivel de dotación del buque, vid. Ribes Moreno, M. I., “La dotación mínima y el tiempo de trabajo: dos cuestiones con una relación directa”, en Fotinopoulou Basurko, O. (coord.), *La seguridad Marítima y los Derechos laborales de la gente de mar*, Bilbao, Editorial Gomylex, 2014, pp. 487-525, también aspectos sobre los créditos salariales y, significativamente, la escueta regulación laboral sobre repatriación de los marinos abandonados – aspecto este último que ha sido objeto de la primera enmienda al MLC – vid. Fotinopoulou Basurko, O., “El Convenio refundido sobre trabajo marítimo y el abandono de marinos en puertos extranjeros”, *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, n. 82, 2009, pp. 219-244. También surgen dificultades respecto a las Reglas sobre el bienestar de los marinos o en la aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales al trabajo en el mar.

¹⁵ Esta distribución de competencias entre las normas laborales y otras normas como las de transporte o navegación es un problema que se refleja también en otros países de nuestro entorno y que se ha señalado por la doctrina, Charbonneau, A., “El Convenio de Trabajo Marítimo, 2006, de la OIT: de la promoción a la aplicación”, *Revista General Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, n. 36, 2014, Editorial Iustel, pp. 175-176.

¹⁶ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, BOE n. 180, de 25 de julio 2014.

insuficientemente tratada. Dichas acepciones tienen diferentes significados en función de la norma nacional a la que hagamos referencia¹⁷, si bien la disposición que vino a establecer el alcance del ámbito objetivo y subjetivo del Convenio en nuestra normativa se encuentra en la circular de 19 de abril de 2013 de la Dirección General de la Marina Mercante donde se explicitaba el contenido de los términos de gente de mar y buque, sin abordar el de naviero, postura incomprensible habida cuenta de los problemas que suscita la determinación de esta última figura¹⁸. En consecuencia, en virtud de la Circular, el significado del término “gente de mar”, único en el que nos detendremos al no haberse concretado el de naviero, abarca a aquellos que con formación suficiente ejercen funciones profesionales marítimas – o de seguridad o prevención de la contaminación – en los buques, a los que ocupen puestos de trabajo a bordo definidos y contenidos en el Cuadro Orgánico de Obligaciones y Consignas, así como, a todos los trabajadores que desarrollen su actividad profesional habitual a bordo, incluyéndose a los guardias privados que embarcan para proteger a la tripulación por períodos de al menos tres meses. Esta definición suscita numerosas dudas y problemas a la hora de aplicar el convenio, cuestión que ha sido señalada por la doctrina¹⁹.

Respecto a la implantación de las normas sobre el control del cumplimiento del Convenio, se ha acometido la labor de transposición de las Directivas señaladas. Así, mediante el Real Decreto 1004/2014, de 5 de diciembre por el que se modifica el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, que regulaba las inspecciones de buques extranjeros en puertos Españoles²⁰, por el que se dio cumplimiento a lo previsto en la Directiva

¹⁷ Incluso la terminología utilizada en la LNM siendo posterior no se ajusta a lo previsto por la circular reseñada

¹⁸ La doctrina ha señalado la problemática que se propicia con la posición de las agencias de *manning* en el ordenamiento jurídico español, de frecuente utilización en este sector, que suelen usarse para eludir responsabilidades por parte de la empresa contratante de la mano de obra y que podemos entender que pueden considerarse como empresarios a efectos laborales, de hecho la LNM las considera responsables solidarios junto al armador del cumplimiento del contrato celebrado, imponiendo asimismo la obligación de concertar un seguro para responder de las posibles indemnizaciones que pudiesen generarse en caso de muerte, incapacidad por accidente y repatriación, similares a las establecidas en la normativa de seguridad social, vid. art. 164 Ley de la Navegación Marítima. Con mayor profundidad sobre estas agencias y su consideración, o no, como empresarios, vid. Fotinopoulou Basurko, O., “Los convenios y recomendaciones de la OIT sobre la gente de mar: análisis de su implementación en España”, *óp. cit.*, pp. 158-159.

¹⁹ Vid. Fotinopoulou Basurko, O., “Los convenios y recomendaciones de la OIT sobre la gente de mar: análisis de su implementación en España”, *óp. cit.*, pp. 152-158.

²⁰ BOE n. 295, de 6 de diciembre de 2014.

2013/38/UE, incluyendo la última norma el procedimiento para las quejas en tierra. En lo que respecta al control de buques españoles, la promulgación del 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, ha venido a finalizar estas actuaciones²¹. La norma viene a modificar lo previsto en el derogado Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles. Se establecen, por una parte, reglas para la supervisión, control y garantía del cumplimiento del MLC, instituyendo el sistema y atribución de competencias para la emisión de certificados. Y, por otra parte, recoge el procedimiento para interponer las quejas, tanto a bordo como en tierra para los buques de bandera nacional respecto de incumplimientos del convenio, reproduciendo lo previsto en el MLC. Resulta visible que España no ha actuado con la celeridad que hubiera sido de esperar para la implementación de estas cuestiones, que no ha tenido lugar hasta 2015. En consecuencia, podría pensarse que el Estado español ha tardado en implementar el referido sistema de control, pero que se trata de un instrumento normativo perfectamente adecuado a lo requerido por las normas internacionales. Sin embargo, se evidencian algunos problemas, puesto que la norma establece que se consideran de aplicación respecto de sus disposiciones, las definiciones contenidas en el Acuerdo de 19 de mayo de 2008, celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT) relativo al CTM 2006. Por tanto, se nos plantea la duda de si estamos ante un ámbito subjetivo y objetivo de aplicación más amplio, diferente del establecido para el Convenio mediante la Circular anteriormente reseñada.

La norma anotada establece, finalmente, la distribución de competencias en relación al control, inspección y certificación de las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar, que se atribuye a la Dirección General de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento) junto a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y el Instituto Social de la Marina (ambos dependientes del Ministerio de Empleo) en función de las distintas materias recogidas en el MLC. Este reparto, aunque viene a confirmar lo

²¹ BOE n. 111, de 9 de mayo de 2015. Puede verse un breve comentario al texto, Fotinopoulou Basurko, O., “El control y certificación de las cuestiones sociales por el Estado del pabellón: el caso de España y el recientemente adoptado Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo”, disponible en la siguiente dirección electrónica <http://humanssea.hypotheses.org/283>

ya realizado *de facto* por la Administración española hasta el momento²², pero a nuestro juicio es merecedora de crítica puesto que consideramos que la Inspección de Trabajo que es quien debía haber organizado y dirigido el sistema de inspecciones²³ – sin perjuicio de la colaboración de la DGMM para cuestiones técnicas – ya que es quien tiene competencia sobre cuestiones sociales respecto de los buques españoles.

4. La implementación del MLC en el Reino Unido y en Francia: una mirada comparada

En el marco de la UE otros países también han llevado a cabo la labor de implementación del Convenio. En este sentido, tanto el Reino Unido como Francia han adecuado su ordenamiento jurídico previamente a la entrada en vigor del MLC. Analizaremos su actuación, deteniéndonos en las cuestiones problemáticas reseñadas en el análisis del caso español.

4.1. La implementación del MLC en el Reino Unido

A diferencia de lo sucedido en España, el Reino Unido, con tradición marítima ancestral, no ha tenido la apremiante necesidad de ratificar con prontitud el MLC. A tal efecto, la ratificación del instrumento internacional no tuvo lugar hasta el 7 de agosto de 2013, poco antes de su entrada en vigor a nivel internacional.

La implementación del MLC en su ordenamiento jurídico parte de modificaciones parciales a la Merchant Shipping Act 1995 y normativa complementaria²⁴, lo que se ha cumplido en el plazo establecido para su

²² Vid. Fotinopoulou Basurko, O., “Los convenios y recomendaciones de la OIT sobre la gente de mar: análisis de su implementación en España”, *óp. cit.*, pp. 173-177.

²³ Tanto en la norma vigente, art. 4, como en el proyecto de ley ordenadora del sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social de 27 de marzo de 2014 art. 19.1 b), publicado el viernes 10 de abril de 2015 en el BOGD, se establece como ámbito de la inspección de trabajo “Los buques de pabellón español de la marina mercante (...) que se hallen en puertos del territorio español o en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como las instalaciones y explotaciones auxiliares o complementarias para el servicio de estos que se hallen en tierra y en territorio español”.

²⁴ Sobre estas cuestiones vid. Wynn, M., *The vulnerability of sea workers: rules and problems in the British and Irish systems*, contribución presentada en el Congreso “El trabajo en el mar: los nuevos escenarios jurídico-marítimos” celebrado en Vigo 2-3 julio 2015, pendiente de publicación. Asimismo pueden consultarse los distintos instrumentos normativos en la página oficial del gobierno del Reino Unido, en la siguiente dirección electrónica,

transposición en la Directiva 2009/13. Las distintas modificaciones legislativas se han realizado a través de normas como la Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) (Minimum Requirements for Seafarers) Regulations (2014) SI 2014 /1613, the Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) (Consequential and Minor Amendments) Regulations (2014) SI 2014/1614, la Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Recruitment and Placement Regulations (2014) SI 2014/1615, la Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) (Health and Safety) (Amendment) Regulations 2014 SI 2014/1616. Asimismo, otras normas han completado el proceso, como la Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) (Hours of Work) (Amendment) Regulations (2014) SI 2014/308 y la Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Survey and Certification Regulations (2013) SI 2013/1785. Esta última establece el sistema de certificación y el personal que puede realizarlo a los efectos del MLC. Por tanto, todas ellas vienen a modificar la referida Merchant Shipping Act instituyendo el marco normativo necesario para la aplicación del MLC. A mayor abundamiento, el sistema se completa mediante las Merchant Shipping Notices (MSN) y las Marine Guidance Notices (MGN), notas técnicas emitidas por la Maritime and Coastguard Agency (MCA) complementarias a la Merchant Marine Act, que se han sistematizado en la MGN 270 (M) para una mayor facilidad en su búsqueda. Entre ellas hay que destacar la MSN 1848 (M)²⁵ que viene a atribuir las competencias de supervisión y certificación a la MCA.

En lo que respecta al control de buques por el Estado de abanderamiento y de puerto, conforme a lo previsto en las normas europeas, se han transpuesto las Directivas anteriormente referidas. El sistema de control por el Estado de abanderamiento se anexa a la Merchant Shipping Act mediante la MSM 1830 (M) referido a la Directiva 2009/21 y la MGN 128 (M), viene a completar lo previsto en la Directiva 2013/54. Las regulaciones sobre el control del Estado de puerto se incorporan en la Merchant Shipping (Port State Control) Regulations 2011 SI 2011/2601, que viene a realizar la transposición de la Directiva 2009/16/CE, sin que hasta la fecha se haya adecuado la normativa a las modificaciones que ha sufrido este instrumento²⁶. Esta norma se completa mediante la MSN 1832 (M) sobre Port State Control. Asimismo, el sistema de quejas a bordo y en puerto que se establece en el MLC, aparece reflejado en la

<http://www.legislation.gov.uk/>

²⁵ 28 de julio de 2013.

²⁶ Las inspecciones a buques de bandera inglesa en orden a la obtención de certificados conforme el MLC se atribuyen a la Maritime and Coastguard Agency, al igual que las que se realizan a buques en puerto de otras nacionalidades.

MGN 487 (M) sobre On-Shore Complaints, que debe ser tenida en cuenta junto a la Regulation 13 de la Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) (Survey and Certification) Regulations 2013 (S.I. 2013/1785), y la MSN 1849(M) regarding on-board complaints procedures.

Ahora bien, analizando aquellos puntos débiles que se evidenciaban en la actuación del Estado español, podemos establecer que el Reino Unido se ha ido preparando para la correcta aplicación del Convenio. Por consiguiente, se resolvió la cuestión de las definiciones a los efectos del Convenio, en un momento previo a la entrada en vigor del mismo, mediante la MGN 471(M) sobre el Convenio de Trabajo Marítimo²⁷, que establece las definiciones de buque, armador y marino. En lo que respecta a las definiciones, sí que aborda el término armador, considerando como tales los que figuren reseñados en el Certificado de Trabajo Marítimo previsto en el MLC. En caso de que el buque no haya sido certificado lo será cualquier persona u organización que haya asumido por parte del armador la responsabilidad de la operación del buque. La acepción de marino incluye expresamente a los capitanes, si bien se circunscribe únicamente al personal cuyo lugar habitual de trabajo es el buque. Por último, la atribución de competencias para la emisión de certificados, revisiones e inspecciones relacionadas con el MLC se concreta en la MCA manteniendo un sistema acorde con el ya previsto para el resto de certificados marítimos.

4.2. La implementación del MLC en Francia

La situación en Francia no difiere demasiado de lo previsto en líneas anteriores. El vecino país galo ratificó el Convenio el 18 de febrero de 2013²⁸, aunque tuvo una participación muy importante en la elaboración del MLC puesto que no sólo financió junto con Noruega los trabajos para su culminación, sino que también tuvo gran protagonismo mediante la intervención del presidente – a la sazón de nacionalidad francesa – del Grupo de Alto nivel constituido en el seno de la Comisión Paritaria Marítima en 2001, que dio como resultado el acuerdo sobre la especial estructura del Convenio²⁹.

²⁷ Según los datos del Gobierno del Reino Unido es de 28 Septiembre 2013.

²⁸ Fue el decimotercer Estado de la UE en ratificarlo, autorizando dicha ratificación el Gobierno francés mediante la Ley n. 2012-1320 de 29 de noviembre.

²⁹ Véase un breve apunte sobre la participación francesa en la elaboración del MLC en Chaumette, P., “La ratificación y la transposición del Convenio OIT de Trabajo Marítimo (MLC 2006). Ley n. 2013-619 de 16 de julio de 2013, por la que se aprueban

En Francia la integración del MLC parte de la transposición de la Directiva 2009/13/CE, que ha sido realizada mediante la Ley 2013-619 de 16 de julio de 2013, en concreto en el capítulo III³⁰. La norma modifica la parte legislativa del Código de transporte francés e integra los cuatro primeros títulos del MLC, tal como se establece en la Directiva, así como, lo referente a las quejas a bordo previsto en el Título V del Convenio. Estas modificaciones legislativas han culminado el proceso de modernización francés del Derecho marítimo³¹.

La República francesa también ha integrado en su ordenamiento las normas europeas sobre control de cumplimiento. La Directiva 2009/16/CE sobre control de Estado de puerto ha sido transpuesta mediante varias disposiciones, entre las que destaca la Ley n° 2011-12 de 5 enero 2011 que incluye diversas disposiciones de adaptación de la legislación al Derecho de la Unión Europea. También la Ordenanza n° 2011-635 de 9 junio 2011 adapta el Código de transportes al Derecho de la Unión Europea y a distintos acuerdos internacionales sobre el transporte y la seguridad marítima. Del mismo modo, la Directiva 2013/38/UE igualmente ha sido transpuesta mediante la Orden de 1 de diciembre de 2014 que modifica la de 23 noviembre 1987 relativa a la seguridad de los buques. Por último, la Directiva 2009/21/CE, se introduce mediante el Decreto n° 2012-161 de 30 enero 2012 que modifica el n° 84-810 de 30 agosto de 1984 para salvaguardar la vida

diversas disposiciones de adaptación al Derecho de la Unión Europea en el marco de un desarrollo sostenible, Título II, Capítulo III”, *Revista General Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, n. 36, 2014, pp.143-144.

³⁰ Si bien la implementación del Convenio ha contado con numerosas intervenciones legislativas, que pueden consultarse en Chaumette, P., “La ratificación y la transposición del Convenio OIT de Trabajo Marítimo (MLC 2006). Ley n. 2013-619 de 16 de julio de 2013, por la que se aprueban diversas disposiciones de adaptación al Derecho de la Unión Europea en el marco de un desarrollo sostenible, Título II, Capítulo III”, *óp. cit.* pp. 143-162.

³¹ A tal efecto se produjo la desaparición del Código de Trabajo Marítimo (CTM) y del Código Disciplinario y Penal de la marina mercante (CDPMM) integrándose ambos en el nuevo Código de transporte que, a su vez, se articula con el Código de trabajo en virtud del artículo L. 5541-1 del Código de Transporte, en lo que respecta al trabajo en el mar. También el Código Disciplinario y Penal de la Marina Mercante ha sido transformado por la Orden N. 2012-1.218 de 2 de noviembre de 2012, sobre la reforma penal en el ámbito marítimo. Si bien ha sido necesario adaptar las normas laborales generales a las particularidades del trabajo en el mar, sobre esta cuestión vid. Chaumette, P., “De l’évolution du droit social des gens de mer Les marins ne sont pas des salariés comme les autres. Spécificités, banalisation et imbrication des sources”, *Neptunus, e.revue*, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Numéro spécial - 20 ans.

humana en el mar y la prevención de la polución, así como el Decreto n° 2014-1428 de 1 diciembre que modifica el anterior.

En consecuencia, hay que destacar que en Francia se codifican los contenidos del MLC dentro del Derecho del transporte, inserto en el Código de transporte, donde se establecen las condiciones mínimas para el trabajo a bordo, la protección de la salud y el derecho del trabajo que afecta a la gente de mar de forma sistematizada³². En particular, el ante citado Código de transporte hace una clara exposición de los conceptos de aplicación a los efectos del MLC: así se establece la acepción de gente de mar y armador, lo que se realizó con carácter previo a la entrada en vigor del Convenio³³. La gente de mar se conforma por aquellos que se embarquen en cualquier condición para la realización de actividades profesionales, concepto muy amplio que engloba a los marinos, siendo considerados como tales los que realizan actividades para la explotación de un buque³⁴. Asimismo, el armador será toda persona por cuenta de quien un buque es armado. Se considera igualmente como armador el propietario del buque o cualquier otro operador a quien el propietario ha confiado la responsabilidad de la explotación del buque, independientemente del hecho de que otros empleadores o entidades realicen en su nombre ciertas tareas³⁵. En lo que afecta a la atribución de competencias sobre las inspecciones y certificaciones, el sistema se construye de forma similar a la práctica española, de forma coordinada entre la Inspección de trabajo y la Inspección marítima³⁶.

³² Exponiendo con gran detalle la incorporación del MLC al ordenamiento jurídico francés, vid. Chaumette, P., “La ratificación y la transposición del Convenio OIT de Trabajo Marítimo (MLC 2006).”, *óp. cit.*, pp. 143-162.

³³ El Código de transportes fue modificado a tal efecto en el año 2010, estableciendo la acepción de Armador (C. transp., art. L. 5511-1, 1°) y diferenciando entre marinos y gente de mar C. transp., art. L. 5511-1, 3. y art. L. 5511-1, 4°, de carácter más extenso el segundo que el primero.

³⁴ Estas definiciones, sus inclusiones o exclusiones, se desarrollarán mediante una norma reglamentaria en virtud de lo establecido en el Código de transporte art. L-5511-1.

³⁵ C. transp., art. L. 5511-1, 1°, que incorpora la segunda acepción para la aplicación del título sobre transportes marítimos y de los títulos I bis y II a IV.

³⁶ Estableciéndose que los procesos de certificación (Regla 5.1.3 MLC) se realizará bajo la Dirección de Asuntos Marítimos (DAM) y los inspectores de seguridad de buques (ISN) en los centros de seguridad de buques (CSN), correspondientes al ámbito de los Directores interregional de Mar (DIRM). Asimismo habrán de coordinarse con la inspección del trabajo relacionada con el sector marítimo, que se integra en las direcciones regionales de empresas, la competencia, el consumo, el trabajo y Empleo (DIRECCTE), junto a los servicios de las direcciones departamentales de los territorios y el mar (DDTM) y médicos servicios de salud para la gente de mar (SSGM).

5. Conclusiones

La aprobación del MLC ha supuesto un hito para la protección de los derechos de los trabajadores del sector marítimo. Asimismo, es visible que la propia UE también ha dedicado muchos esfuerzos a la promoción e implantación del MLC, entre otras razones por la importancia económica y estratégica del transporte marítimo. A tal efecto, la UE comunitarizó, en parte, el texto internacional mediante la Directiva 2009/13/CE, e insertó el control del cumplimiento del mismo a través del procedimiento ya existente para controlar otros convenios internacionales dentro del sistema MOU. Por tanto, se han elaborado Directivas destinadas a ampliar los mecanismos de control existentes tanto del Estado de pabellón como de puerto, añadiendo la supervisión de las condiciones de vida y trabajo previstas en el MLC.

En lo que respecta a la adaptación los ordenamientos jurídicos interno a la normativa internacional y europea en España, Reino Unido y Francia se evidencia al menos en el plano teórico un esfuerzo importante, habiendo realizado el ejercicio de transposición de las Directivas europeas dentro de los plazos previstos.

Si bien hubiera sido previsible tras la rápida ratificación por España del Convenio un proceso concienzudo de adaptación, nuestro acomodamiento normativo al MLC ha sido apresurado e incompleto, lo que contrasta con otros países. En este sentido, se ha querido dar cuenta de la actuación normativa de España, Francia y el Reino Unido, manifestándose que los dos últimos, a diferencia de España, han adecuado sus ordenamientos con antelación a la entrada en vigor de la norma internacional. Sobre la adaptación de los distintos países se evidencian diferencias, siendo interesante destacar las que se manifiestan sobre el ámbito de aplicación subjetivo del Convenio, por lo que es visible que no se ha conseguido el objetivo previsto en el MLC de establecer una aplicación uniforme a nivel internacional. Otra cuestión que se suscita es la efectividad del sistema de control que, con independencia de quien la asuma según el país en cuestión, dependerá de la formación específica de los inspectores, lo que a nuestro juicio, debe estar intensificarse en aspectos sociales.

En nuestra opinión, la implementación adecuada en España del MLC, todavía requiere de un impulso, cuyo próximo reto será incorporar el sistema de garantía financiera en línea con las enmiendas realizadas al Convenio. Confiamos que se haga todo lo posible para subsanar las deficiencias que subsisten a día de hoy e incorporar, en su caso, las

modificaciones al Convenio que se realicen, con ello se conseguirá que la gente de mar realmente cuente con condiciones de trabajo decentes a nivel mundial.

6. Bibliografía

- Charbonneau, A., “El Convenio de Trabajo Marítimo, 2006, de la OIT: de la promoción a la aplicación”, *Revista General Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, Editorial Iustel, n. 36, 2014.
- Chaumette, P., “La ratificación y la transposición del Convenio OIT de Trabajo Marítimo (MLC 2006). Ley n. 2013-619 de 16 de julio de 2013, por la que se aprueban diversas disposiciones de adaptación al Derecho de la Unión Europea en el marco de un desarrollo sostenible, Título II, Capítulo III”, *Revista General Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, Editorial Iustel, n. 36, 2014.
- Fotinoupolou Basurko, O., *Aspectos generales del Convenio Refundido sobre el Trabajo Marítimo, 2006*, Vitoria-Gasteiz, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2006.
- Fotinoupolou Basurko, O., “El control y certificación de las cuestiones sociales por el Estado del pabellón: el caso de España y el recientemente adoptado Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo”, disponible en la siguiente dirección electrónica <http://humansea.hypotheses.org/283>
- Fotinoupolou Basurko, O., “El Convenio refundido sobre trabajo marítimo y el abandono de marinos en puertos extranjeros”, *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, n. 82, 2009.
- Fotinoupolou Basurko, O., “Los convenios y recomendaciones de la OIT sobre la gente de mar: análisis de su implementación en España”, *Revista del Ministerio de Empleo y Seguridad Social*, n. 112, 2014.
- Ribes Moreno, M. I., “La dotación mínima y el tiempo de trabajo: dos cuestiones con una relación directa”, en Fotinoupolou Basurko, O. (coord.), *La seguridad Marítima y los Derechos laborales de la gente de mar*, Bilbao, Editorial Gomylex, 2014.
- Sánchez-Rodas Navarro, C., “El Convenio sobre el trabajo marítimo y el Derecho social comunitario”, *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, n. 82, 2009.
- Wynn, M., “*The vulnerability of sea workers: rules and problems in the British and Irish systems*”, contribución presentada en el Congreso “El trabajo en el mar: los nuevos escenarios jurídico-marítimos” celebrado en Vigo 2-3 julio 2015, pendiente de publicación.

Red Internacional de ADAPT



ADAPT es una Asociación italiana sin ánimo de lucro fundada por Marco Biagi en el año 2000 para promover, desde una perspectiva internacional y comparada, estudios e investigaciones en el campo del derecho del trabajo y las relaciones laborales con el fin de fomentar una nueva forma de “hacer universidad”. Estableciendo relaciones estables e intercambios entre centros de enseñanza superior, asociaciones civiles, fundaciones, instituciones, sindicatos y empresas. En colaboración con el DEAL – Centro de Estudios Internacionales y Comparados del Departamento de Economía Marco Biagi (Universidad de Módena y Reggio Emilia, Italia), ADAPT ha promovido la institución de una Escuela de Alta formación en Relaciones Laborales y de Trabajo, hoy acreditada a nivel internacional como centro de excelencia para la investigación, el estudio y la formación en el área de las relaciones laborales y el trabajo. Informaciones adicionales en el sitio www.adapt.it.

Para más informaciones sobre la Revista Electrónica y para presentar un artículo, envíe un correo a redaccion@adaptinternacional.it



ADAPTInternacional.it

Construyendo juntos el futuro del trabajo