



ANUARIO DE DERECHO MARITIMO

DIRECTOR:
PROF. IGNACIO ARROYO

VOLUMEN XIX

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

GARRAIO ETA
HERRILAN SAILA

DEPARTAMENTO DE
TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS

2002

	<u>Páginas</u>
<i>bilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001</i> , por CRISTINA GARCÍA VENTURA	451
⊗ OIT: <i>La labor de la Oficina Internacional del Trabajo en Derecho Marítimo durante 2001</i> , por ELISEO SIERRA NOGUERO	455
UE: <i>La política comunitaria de los transportes marítimos (2000)</i> , por PEDRO JESÚS BAENA BAENA	461
CMI: <i>La labor del Comité Marítimo Internacional en el año 2001</i> , por IGNACIO ARROYO	483
BIMCO: <i>Noticias de la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico en 2001</i> , por MARÍA ROSA GUTÉS PASCUAL	489
CCI: <i>La labor de la Cámara de Comercio Internacional en el Derecho Marítimo durante el año 2001</i> , por CARLOS GÓRRIZ LÓPEZ	495
<i>b) Nacionales:</i>	
AEDM: <i>Reseña de las actividades desarrolladas por la Asociación Española de Derecho Marítimo durante el año 2001</i> , por MARÍA EUGENIA PARRA	499

V. LEGISLACIÓN Y CRÓNICA PARLAMENTARIA

<i>Reseña de la legislación marítima nacional (enero-diciembre 2000)</i> , por CRISTINA GARCÍA VENTURA y ELENA BOET SERRA	505
<i>Reseña de la legislación marítima comunitaria (enero-diciembre 2000)</i> , por CRISTINA GARCÍA VENTURA y ELENA BOET SERRA	517

VI. JURISPRUDENCIA

<i>a) Reseña de las Sentencias del Tribunal Supremo dictadas durante 2000</i> , por RAMÓN MORRAL	537
STS, 2 de febrero de 2000: Marina Mercante. Convenio Colectivo. Determinación de la remuneración en función de la situación del trabajador	539
STS, 24 de febrero de 2000: Pesca Marítima. Construcción de buque pesquero. Aportación de baja de buque para la aplicación de toneladas al buque de nueva construcción: Improcedencia. Requisitos legales	544

OIT

LA LABOR DE LA OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO EN DERECHO MARÍTIMO DURANTE 2001 (*)

SUMARIO: I. INFORME DE LA 29.ª REUNIÓN DE LA COMISIÓN PARITARIA MARÍTIMA Y SU VALORACIÓN POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN: 1. Revisión de los instrumentos marítimos. 2. Actualización del salario básico mínimo fijado por la OIT para los marineros preferentes. 3. Impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente del mar de los cambios en la estructura de la industria naviera.—II. PROGRAMA INTERNACIONAL DE PROMOCIÓN DEL TRABAJO DECENTE EN EL SECTOR MARÍTIMO.—III. RATIFICACIONES DE LOS CONVENIOS DE LA OIT.

I. INFORME DE LA 29.ª REUNIÓN DE LA COMISIÓN PARITARIA MARÍTIMA Y SU VALORACIÓN POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

El evento de mayor importancia de la Oficina Internacional del Trabajo durante el año 2001 ha sido la reunión de la Comisión Paritaria Marítima, en el seno de la cual se han adoptado varias resoluciones en materia de Derecho Marítimo. La Comisión celebró su 29.ª reunión en la ciudad de Ginebra del 22 al 26 de enero de 2001, bajo la presidencia de la señora Birgit Sollit Olsen en representación del presidente del Consejo de Administración de la OIT.

(*) El lector encontrará una información sobre la labor general de la Oficina Internacional del Trabajo (en adelante, OIT), sus actividades y publicaciones, en la dirección siguiente de Internet: <http://www.ilo.org>. Acceso directo a la *Revista Internacional del Trabajo*, sus sumarios, muestra de artículos, suscripciones, etc., en <http://www.ilo.org/revue>. Los artículos de la Revista están reseñados en LABOR-DOC, base de datos bibliográficos de la Oficina Internacional del Trabajo, cuyos registros se difunden en el boletín trilingüe (inglés, español, francés) *International Labour Documentation* y en un CD-ROM actualizado trimestralmente.

Las observaciones previas al inicio de la citada Comisión correspondieron al director general de la OIT, don Juan Somavia, quien recordó que la Comisión Paritaria Marítima era la más antigua de las comisiones sectoriales de la OIT y, de hecho, su único órgano sectorial permanente. También hizo referencia al hecho de que el transporte marítimo fue la primera industria mundializada y probablemente sigue siendo actualmente el más mundializado de todos los sectores de la economía. En este sentido, el director general recordó que los buques son activos económicos de extrema movilidad que pueden llevar el comercio hasta prácticamente todas las latitudes del planeta. Esto supone que, a diferencia de las industrias basadas en tierra, el trabajo de la gente del mar y la actividad del transporte marítimo se rigen por leyes que difieren prácticamente en todos los países. Sobre esta y otras consideraciones, invitó a los miembros de la Comisión a definir las normas sociales para un contexto mundial.

Tras la celebración de las reuniones, la Comisión adoptó un informe sobre sus labores y trece resoluciones relativas a las cuestiones fijadas en la orden del día. Éstas fueron establecidas en el Consejo de Administración en su 274.^a reunión de marzo de 1999 y objeto de informes preparatorios para su discusión en la Comisión (1). Por su parte, el informe de la Comisión fue valorado por el Consejo de Administración en su 280.^a reunión, celebrada en Ginebra en marzo de 2001.

1. Revisión de los instrumentos marítimos

La Comisión valoró la relevancia y el alcance de la normativa marítimo-social. Sin embargo, llegó a la conclusión de que muchos de los instrumentos marítimos de trabajo de la OIT resultaban anacrónicos e insuficientes. Otros que se adecuaban plenamente a la realidad del trabajo marítimo no habían sido ratificados por un número satisfactorio de países. A la luz de estas consideraciones, la Comisión indicó que el modo más adecuado de avanzar en el método integrado aprobado por el Consejo de Administración en su 279.^a reunión, de noviembre de 2000, era adoptar un único «instrumento marco». Este acuerdo entre armadores y gente del mar que permitió adoptar esta resolución se conoce ahora como «Acuerdo de Ginebra». Esta fórmula legislativa permitiría la refundición del conjunto de recomendaciones y convenios marítimos de la OIT.

(1) Sobre el contenido de los informes preparatorios, *vid.* nuestro trabajo «La labor de la Oficina Internacional del Trabajo», en *ADM*, vol. XVIII, 2001, pp. 710-716.

La Comisión recomendó al Consejo de Administración la constitución de un grupo de trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo y la convocatoria de una reunión preparatoria en 2004 para la primera discusión del nuevo instrumento marítimo. Respecto a la primera propuesta, el Consejo de Administración decidió constituir el grupo de trabajo integrado por doce representantes gubernamentales, doce representantes de los armadores y doce representantes de la gente del mar. Al efecto, la primera reunión tuvo lugar en Ginebra entre los días 17 a 21 de diciembre de 2001. Respecto a la reunión, el Consejo de Administración señaló que tal vez estimase conveniente invitar al director general a que tomase nota de esta solicitud cuando defina el programa de trabajo de la Oficina para el resto del bienio, así como para los bienios de 2002-2003 y de 2004-2005.

2. Actualización del salario básico mínimo fijado por la OIT para los marineros preferentes

Esta cuestión está referida a la actualización del salario básico mínimo de acuerdo con el procedimiento regulado en el párrafo 10 de la «Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996» (núm. 187). El Consejo de Administración indicó que tal vez estimaría conveniente apoyar la propuesta de la Comisión de utilizar el importe de 465 dólares norteamericanos para calcular el nuevo sistema de actualización. Esta fórmula debería utilizarse, indicó la Comisión, para medir los cambios en el índice de los precios al consumo, los tipos de cambio y los coeficientes de ponderación durante el período de ajuste que comenzara el 1 de enero de 2001. Sobre la cuestión, la Comisión adoptó, además, una resolución sobre la interpretación del salario mínimo por la OIT para los marineros preferentes.

3. Impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente del mar de los cambios en la estructura de la industria naviera

De entre las cuestiones incluidas en la orden del día, ésta fue la que suscitó mayor discusión, concluyendo con la adopción de diez resoluciones. El Consejo de Administración se pronunció sobre el contenido de cada una de las resoluciones, reservándose la facultad de adoptar al respecto las medidas que estime convenientes para la tramitación de cada una de ellas.

Las resoluciones adoptadas por la Comisión se resumen de la siguiente forma: 1) Resolución sobre la internacionalización de la industria marítima, incluida la utilización de pabellones de conveniencia. La Comisión pidió al Consejo la convocatoria de una reunión encargada de valorar los resultados del cuestionario sobre los registros internacionales que la OIT ya ha enviado a sus Estados miembros que desempeñan actividades marítimas. 2) Resolución sobre los cambios estructurales en la industria que han conducido al desempleo de gente del mar tendente a valorar las causas de este fenómeno. 3) Resolución sobre condiciones de transporte marítimo inferiores a las normas mínimas. Al respecto, la Comisión advirtió que las condiciones reales del transporte marítimo y de navegación se han definido como muy inferiores a los requisitos establecidos por la Organización Marítima Internacional. También tomó nota de la necesidad de ejercicio efectivo de jurisdicción por parte de los Estados de pabellón. Finalmente, pidió al director general que las normas de trabajo de la OIT sean tenidas en cuenta a la hora de determinar si un buque opera de conformidad con una normas mínimas. 4) Resolución sobre competencia de la Oficina en cuestiones marítimas. El objetivo es obtener un reconocimiento de la especialidad de la industria marítima que culminaría con el establecimiento en el seno de la Oficina de una unidad separada con un programa marítimo con sus mecanismos, personal y recursos correspondientes. 5) Resolución sobre la consideración del elemento humano en la cooperación entre los organismos especializados de las Naciones Unidas en el plano internacional. 6) Resolución sobre el fortalecimiento del papel desempeñado por la Comisión Paritaria Marítima. 7) Resolución sobre la medición del arqueo y el alojamiento de la tripulación. 8) Resolución sobre la gente del mar de sexo femenino. 9) Resolución sobre el bienestar de la gente del mar. Su finalidad es dejar constancia de la falta de aplicación real del Convenio sobre el bienestar de la gente del mar (núm. 163), agudizándose con las dificultades de desembarcar que encuentran las dotaciones como consecuencia del cambio estructural de la industria marítima. 10) Resolución sobre las medidas adoptadas respecto de la gente del mar en caso de accidentes marítimos.

II. PROGRAMA INTERNACIONAL DE PROMOCIÓN DEL TRABAJO DECENTE EN EL SECTOR MARÍTIMO

El nuevo programa impulsado desde la OIT y financiado en buena parte por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) tiene por objetivo el de fomentar las normas de trabajo ma-

rítimas, su aprobación, ratificación y cumplimiento efectivo a fin de que se puedan alcanzar las condiciones de trabajo decente a bordo de los buques.

El director general de la OIT inició oficialmente el programa durante la ceremonia de apertura de la citada Comisión Paritaria Marítima. El programa tiene un período inicial de cinco años y sus actividades serán objeto de constantes revisiones a efectos de obtener la mayor eficacia. Además, la duración del programa podría prorrogarse si resulta necesario para facilitar el desarrollo en la industria marítima. El programa será dirigido por las recomendaciones de un Comité pre-dispuesto al efecto. En la determinación de su contenido, también se tendrán en cuenta las conclusiones de la Comisión Mixta Marítima, de forma especial en cuanto a la revisión de los instrumentos marítimos de la OIT. Finalmente, el programa pretende coordinarse de forma suficiente con el de asistencia técnica preparado por la Organización Marítima Internacional.

III. RATIFICACIONES DE LOS CONVENIOS DE LA OIT

— Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y dotación de los buques, 1996 (núm. 180). Reino Unido, 20 de diciembre de 2001.

— Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente del mar, 1996 (núm. 179). Federación de Rusia, 27 de agosto de 2001.

— Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976. Reino Unido, 15 de mayo de 2001.

— Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976. Reino Unido, 29 de junio de 2001. Rumania, 15 de mayo de 2001.

— Convenio por el que se fija la edad mínima de admisión al trabajo marítimo, 1973 (núm. 138). Mauritania, 3 de diciembre de 2001; Bahamas, 31 de diciembre de 2001; República Árabe Siria, 18 de septiembre de 2001; Camerún, 13 de agosto de 2001; Brasil, 28 de junio de 2001; República Democrática del Congo, 20 de junio de 2001; Lesotho, 14 de junio de 2001; Angola, 13 de junio de 2001; Benin, 11 de junio de 2001; Kazajstán, 18 de mayo de 2001; Colombia, 2 de febrero de 2001.

— Convenio sobre los documentos de identidad de la gente del mar, 1958 (núm. 108). Marruecos, 15 de octubre de 2001.

ELISEO SIERRA NOGUERO
Profesor Asociado de Derecho Mercantil
Universidad Autónoma de Barcelona