

**“La implementación de una nueva Política en el Trabajo Marítimo: el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006)”.**

**José Pérez Pérez**

Trabajo Fin de Grado

Náutica y Transporte Marítimo

Tutor: Prof. Dr. Francisco Piniella Corbacho

Escuela de Ingenierías Marina, Náutica y Radioelectrónica

Junio 2016

**“La implementación de una nueva Política en el Trabajo Marítimo: el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006)”.**

Resumen

Este trabajo aborda la implementación de una nueva Política Marítima basada en el Convenio del Trabajo Marítimo (MLC, 2006), el cual fue adoptado en 2006 y entró en vigor el 20 de Agosto de 2013. Su objetivo es investigar el impacto en el desarrollo de las regulaciones entre los Estados miembros y en el sistema de inspección de los Estados rectores del puerto. También ponemos atención a los contenidos más importantes del Convenio y a sus implementación por los Estados de bandera y de puerto. Como conclusión se aborda la respuesta de los Estados a la aplicación del MLC, 2006.

Palabras clave: Trabajo Marítimo; MLC, OIT, Condiciones de Trabajo.

**“The Implementation of a New Maritime Labour Policy: the Maritime Labour Convention (MLC, 2006)”.**

Abstract

This paper explores the implementation of a new Maritime Labour policy based on the Maritime Labour Convention (MLC, 2006), which was adopted in 2006 and came into force in 20 August 2013. It aims to investigate its impact on the development of regulations among Member States and on vessel inspections under the Port State Control (PSC) system. It also focuses on the most important contents of the Convention and its implementation by Flag and Port States. Last, the States’s response to the MLC, 2006 is also discussed.

Keywords: Maritime Labour; MLC, ILO, Working conditions.

**6. Referencias.**

Alderton, T., & Winchester, N., 2002a. “Globalisation and de-regulation in the maritime industry.” *Marine Policy* 26 1: 35-43.

Alderton, T., & Winchester, N., 2002b. “Flag states and safety: 1997-1999” *Marine Policy and Management* 29 2: 151-162

Bauer, P.J. 2007. “The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or and Impediment to True Reforms.” *Chi J Int Law* 8:643-655.

Brook, M.R., 1996. “The privatization of ship safety” *Marine Policy and Management* 23 3: 271-288

Cariou, P., Mejia, J., Maximo, Q. & Wolf, F.C., 2007. “An econometric analysis of deficiences noted in port state control inspections.” *Maritime Policy and Management* 34 3: 243-258.

Cariou, P., Mejia, M.Q., & Wolf, F.C., 2008. “On the effectiveness of port state control inspections.” *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* 44 3: 491-503.

Cariou, P., Mejia, M.Q., & Wolf, F.C., 2009. “Evidence on target factors used for port state control inspections.” *Marine Policy* 33 5: 847-859.

Chaumette, P. 2010. “El Convenio sobre el Trabajo Marítimo: cuarto pilar del Derecho Internacional Marítimo.” *Rev Ministerio Trabajo* 82:65-76

EC European Council 1994. Council Directive 94/57/EC of 22 November 1994 on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of maritime administrations.

EC 1997. Directive 97/58/EC of 26 September 1997 amending Council Directive 94/57/EC on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of maritime administrations.

EC 2001. Directive 2001/105/EC of 19 December 2001 amending Council Directive 94/57/EC on common rules and standards for ship inspection and survey organisations and for the relevant activities of maritime administrations.

EC 2007. Council Decision 2007/431/EC of 7 June 2007 authorising Member States to ratify, in the interests of the European Community, the Maritime Labour Convention, 2006, of the International Labour Organisation. OJ L161:63 22-06-2007

Como puede verse en la Figura 2 la evolución en la pérdida de buques ha sido positiva en los últimos treinta años.

**Figura 2.** Evolución de las pérdidas de buques (1973-2003)

Fuente: Elaboración propia a partir de Kevin (2008).

En el mismo Memorandum se distinguen dos grupos de estándares, dependiendo del tipo de violaciones o deficiencias que pueden ocasionar un retraso o detención del buque; específicamente estas violaciones a los convenios son sobre edad mínima, exámenes médicos, prevención de accidentes, condiciones de la habilitación de la dotación, alimentación y certificados de competencia de los tripulantes. De esta forma, el PSC no se responsabiliza de aquellas condiciones que pueden definirse como de "economía interna del buque", cuya supervisión deja en manos del Estado de bandera, siempre que no alteren la paz, tranquilidad o "dignidad" del puerto de atraque. No obstante, el inspector podrá comprobar las condiciones sociales y de trabajo a bordo de los buques pero, a efectos prácticos, solo ante una posible notificación al Estado de bandera (Payoyo 1994).