



Nueva «carta de derechos» en el sector marítimo: Un modelo para una globalización justa

**Juan Somavia,
Director General de la Oficina Internacional del Trabajo
(Abril 2006)**

GINEBRA – Cuando la Organización Internacional del Trabajo adoptó en febrero pasado la nueva «carta de derechos» para los trabajadores marítimos del mundo entero, todas las partes interesadas — los gobiernos, la gente de mar y los armadores — saludaron esta nueva normativa laboral como un avance histórico en el sector económico más globalizado del planeta.

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, tiene por ámbito un sector que se ha convertido en una de las fuerzas motrices de la globalización, ya que en las últimas décadas ha logrado aumentar la productividad y la demanda hasta llegar a canalizar el 90 por ciento del comercio mundial. Ahora, al adoptar un conjunto de normas sólidas y uniformes para los trabajadores, los empleadores y los gobiernos vinculados con el transporte marítimo comercial, este sector aporta un modelo que permite resolver los problemas más urgentes planteados por la globalización en nuestra época.

El sector marítimo es un componente emblemático, altamente específico, de la economía mundial. Hasta hace poco, las normas que regían el trabajo marítimo estaban fragmentadas, tanto en su contenido como en su aplicación. La Organización Marítima Internacional (OMI) había tomado iniciativas importantes encaminadas a establecer mecanismos de protección en los campos de la seguridad, la certificación y la lucha contra la contaminación, pero el ámbito laboral del sector estaba regulado por un gran número de normas internacionales muy diversas, adoptadas en el curso de más de ochenta años.

El nuevo convenio de la OIT viene a modernizar este conjunto de normas, concretamente por medio de:

- la consolidación y actualización de más de 60 convenios y recomendaciones anteriores de la OIT;
- el establecimiento de requisitos mínimos para el trabajo de la gente de mar a bordo de buques;
- la regulación de las condiciones en materia de empleo, alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda, protección de la salud, atención médica, bienestar y protección de la seguridad social;
- la promoción del cumplimiento de las normas por los operadores de buques y los armadores, en un marco de flexibilidad suficiente para que los gobiernos apliquen sus requisitos según modalidades óptimamente adaptadas a la legislación y la práctica nacionales de cada Estado;

- el reforzamiento de los mecanismos de aplicación y verificación en todos los niveles, por ejemplo, mediante la inclusión de procedimientos de queja a disposición de la gente de mar, el control de las condiciones a bordo de los buques ejercido por los armadores y los capitanes, la jurisdicción y el control por los Estados sobre los buques que enarbolan su pabellón, y las inspecciones de buques extranjeros por los Estados rectores del puerto.

Todo esto son novedades. Y, lo que es más, la nueva normativa reconoce también que en el sector marítimo de hoy, la calidad del trabajo y la calidad de los servicios de transporte son indisociables. La excepcional visión y capacidad de diálogo social demostrada por las organizaciones de armadores y de marinos ha servido de cimiento para afirmar un enfoque original de la política social, que constituye una contribución precursora al logro de una globalización justa.

¿Y en qué consiste esta contribución? Primeramente, en que el nuevo Convenio establece un equilibrio indispensable entre, por una parte, las normas y reglas laborales que hacen falta en el sector y, por la otra, el fomento de la productividad y la competitividad. Tal equilibrio es esencial en todo el mundo globalizado actual. No se trata de una disyuntiva, sino de una proposición encaminada a garantizar tanto la justicia como la eficacia en un sector económico heterogéneo y en plena transformación.

En segundo lugar, se trata de la primera gran normativa laboral integrada y de ámbito mundial que se adopta sin que se haya manifestado oposición por parte de los mandantes tripartitos de la OIT, es decir, de los representantes de la gente de mar, de los armadores y de los gobiernos. Ninguno de los más de 300 delegados que participaron en la última Conferencia de la OIT (febrero de 2006) votó contra la adopción de este Convenio.

En tercer lugar, el Convenio contiene disposiciones viables y de gran sentido común por lo que se refiere a su propia aplicación. En adelante, ni la gente de mar ni los armadores se verán confrontados a la multitud desconcertante de leyes nacionales en que se plasman las distintas normas internacionales del trabajo. En virtud de las disposiciones del Convenio, por primera vez en la historia se dispondrá de una base verdaderamente universal para asentar todas las legislaciones nacionales relativas al trabajo en el sector marítimo.

Por último, este Convenio es una prueba concreta de la existencia de la capacidad, la inteligencia y la voluntad política necesarias para encontrar soluciones equilibradas e impulsar una globalización justa. Otros sectores globalizados tienen dificultades análogas a las del transporte marítimo. Los gobiernos se esfuerzan por gestionar correctamente y desarrollar sus economías nacionales y algunos sectores específicos, respondiendo al mismo tiempo a las exigencias derivadas del proceso de ajuste a la liberalización del comercio y las finanzas. Las empresas luchan por prosperar, crecer y sobrevivir en un contexto de competencia cada vez más intensa en los mercados nacionales, regionales y mundiales. Pero los trabajadores tienen a menudo el sentimiento de que sobre ellos recae en último término el peso de todas estas tensiones.

En la búsqueda de un camino de progreso, se ha visto cada vez con más claridad que no es posible lograr avances duraderos si se proponen soluciones puramente nacionales a problemas de carácter mundial. Tampoco se lograrán soluciones atinadas si no hay diálogo entre los principales interesados.

Incumbe ahora a los legisladores tramitar rápidamente la ratificación de esta nueva norma laboral. Invito a todos los Jefes de Estado y de Gobierno y a los Presidentes de los parlamentos nacionales

a que inscriban la ratificación del Convenio sobre el trabajo marítimo entre sus prioridades. Juntos tienen la capacidad de acelerar el proceso de tramitación legislativa.

Cuanto más pronto logremos el número necesario de ratificaciones del Convenio sobre el trabajo marítimo (las de 30 países que representen como mínimo el 33 por ciento del arqueo de la flota mercante mundial), más pronto tendrá lugar su entrada en vigor y más pronto podremos confirmar su función innovadora en esta era de la globalización, a saber, el hecho de que los trabajadores, los empleadores y los gobiernos han conjugado sus voluntades para producir un instrumento internacional que nos beneficiará a todos.

Este es sólo el comienzo. Un día, quedará grabado en la historia que el diálogo permitió no sólo superar las dificultades de la vida, el trabajo y las actividades en el contexto del transporte marítimo, sino también definir un nuevo paradigma para afrontar los retos de una globalización justa.

* * *