



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

#ConProaAlFuturo



Convenio sobre el trabajo marítimo OIT

ITP 011

Bogotá, marzo 2023



Elaborado por

Nicolas Gutiérrez Bayona

Marzo de 2023

Revisado por

Valm. (R) Juan Manuel Soltau Ospina
Dra. Deysi Rincón

Abril de 2023

Revisión final y aprobación

Junta Directiva de ANPRA

Abril de 2023



Este documento ha sido realizado por profesionales de varias áreas del saber, pilotos prácticos, oficiales navales y mercantes, abogados, internacionalistas, entre otros, con una trayectoria de más de 15 años de experiencia, además de haber tenido una minuciosa revisión bibliográfica que permite tener la información más actualizada y veraz de manera rigurosa.

Así mismo, se contó con un comité revisor en el cual están involucrados diferentes expertos sobre la temática a tratar en cada Instrucción Técnica de Practicaje para un mayor detalle de supervisión respecto a lo aquí escrito. Por ello, toda la información presentada a continuación es un conglomerado de experiencias, investigaciones y datos precisos que servirán como guía de instrucción y actualización para la labor del practicante en los mares y ríos.



INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE PRACTICAJE
ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA
ITP 011

Convenio sobre el trabajo marítimo OIT

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	-5-
CONTENIDO	-6-
MARCO NORMATIVO NACIONAL	-10-
APLICACIÓN EN EL PRACTICAJE	-11-
CONCLUSIÓN	-12-
REFERENCIAS.....	-12-



Introducción

El convenio del trabajo marítimo fue adoptado desde febrero del 2006 por la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Es un documento especial para describir los diferentes puntos del trabajo marítimo con el fin de asegurar las condiciones mínimas de trabajo y vida en el mar. La aplicabilidad de las disposiciones contenidas en el convenio internacional presenta un gran desafío en la medida que deben adecuarse a las normativas vigentes en los países que la han suscrito. Tal es el caso de Colombia donde **no se ha ratificado** este convenio.

El documento contempla reglas equitativas de aplicación internacional beneficiando a los trabajadores, pero también a los gobiernos que deseen hacer parte del convenio, estandarizando las reglas laborales para aquellos trabajadores del mar, establece además una cláusula de trato de no favorabilidad de manera que sin importar la bandera que porten los buques y que este país haya o no ratificado el convenio sus trabajadores estén bajo el rigor del convenio.



Contenido

El convenio internacional del trabajo marítimo MLC 2006 a la fecha cuenta con 98 países firmantes, este convenio se divide en 5 títulos y 16 artículos de reglamento y código; cada título contiene regulaciones generales y específicas.

Las partes más destacadas son:

Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

Regla 1.1- regla de la edad mínima, asegurar que en el momento de la entrada en vigor del Convenio en 16 años y superiores cuando se trate de trabajo nocturno y trabajo que implique riesgos a su salud.

La Regla 1.2- Presentación de certificado médico, asegurar en establecer la obligación de poseer un certificado médico válido que acredite aptitud física para desempeñar sus funciones.

Regla 1.3 – Formación y calificaciones, asegura que la gente de mar tenga la formación o las calificaciones necesarias para ejercer sus funciones a bordo de buques y ratifica la importancia de cumplir con los tratado OMI en la calificación y certificación de la Gente de Mar.

Regla 1.4 – Contratación y colocación, asegurar que los marinos tengan accesos de sistemas eficientes como, mejores reglamentas de contratación, adquirir conocimientos de los convenios y códigos que se requieran en cada respectiva zona de jurisdicción.

Título 2: Condiciones de empleo.

Regla 2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar, asegurar a la gente de mar en tener mejores condiciones y acuerdos de empleo justos, aplicar convenios colectivos y mejores asesoramientos para la gente de mar.

Regla 2.2 – Salarios, asegurar que la gente de mar sea justamente remunerada por sus servicios.

Regla 2.3 – Horas de trabajo y de descanso, asegurar que la gente de mar tenga horarios flexibles establecidos de acuerdo al trabajo y tener mejores condiciones de descanso.

Regla 2.4 – Derecho a vacaciones, asegurar que la gente de mar tenga vacaciones remuneradas de acuerdo al código sustantivo del trabajo.

Regla 2.5 – Repatriación, asegurar que la gente de mar pueda regresar a su hogar sin costo alguno y en buenas condiciones como lo indica el código legal.



Regla 2.6 – Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio, asegurar que se indemnice a la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio.

Regla 2.7 – Niveles de dotación, asegurar que la gente de mar trabaje a bordo de buques con una dotación suficiente a fin de que las operaciones del buque se hagan en condiciones de seguridad, eficiencia y protección.

Regla 2.8 – Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar, asegurar en promover la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes y las oportunidades de empleo de la gente de mar.

Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda.

Regla 3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento, asegurar que la gente de mar tenga un alojamiento e instalaciones de esparcimiento decente a bordo.

Regla 3.2 – Alimentación y servicio de fonda, asegurar que la gente de mar disponga alimentación y agua potable de buena calidad, suministradas en condiciones higiénicas reglamentadas y costeadas por la empresa de contratación.

Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social.

Regla 4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra, asegurar en la protección de salud para la gente de mar, además contar con acceso rápido a la atención médica a bordo del buque y en tierra.

Regla 4.2 – Responsabilidad del armador, asegurar que la gente de mar esté protegida contra las consecuencias financieras de enfermedades, lesiones personales o la muerte que se produzcan en relación con el empleo.

Regla 4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes, asegurar el entorno de trabajo para la gente de mar a bordo de los buques, donde se debe proporcionar seguridad, bienestar, ambiente sano y salud en el trabajo.

Regla 4.4 – Acceso a instalaciones de bienestar en tierra, asegurar que la gente de mar empleada a bordo de buques tenga acceso a instalaciones y servicios en tierra que protejan su salud y su bienestar.

Regla 4.5 – Seguridad social, asegurar que se adopten medidas que den acceso a la gente de mar a una protección en materia de seguridad social, esto en obligación a lo mencionado en el artículo 127 del código sustantivo del trabajo.

Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación.

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón, asegurar que cada miembro de cumplimiento a las responsabilidades que le incumben en virtud del presente Convenio con



respecto a los buques que enarbolan su pabellón.

Regla 5.1.1 – Principios generales, asegurar que todo miembro sea responsable de velar por el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del presente Convenio a bordo de los buques que enarbolan su pabellón.

Regla 5.1.2 – Autorización de las organizaciones reconocidas, asegurar que las instituciones públicas y organizaciones afines del practicaje reconocidas pueden estar autorizadas en realizar en el ámbito de las actividades legales como lo indica el Código, donde se indica expresamente que llevan a cabo la autoridad competente o una organización reconocida.

Regla 5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima, asegurar en aplicar las reglas de navegación para los buques nacionales e internacionales, además se debe seguir los requisitos relativos al certificado de trabajo marítimo de acuerdo a la declaración de conformidad laboral marítima. Por otra parte se debe exigir que en los buques que enarbolan su pabellón se lleve y se mantenga al día un certificado de trabajo marítimo que acredite que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque, incluidas las medidas destinadas a asegurar el cumplimiento continuo de las disposiciones adoptadas, que se han de indicar en la declaración de conformidad laboral marítima mencionada en el párrafo 4 infra, han sido inspeccionadas y satisfacen los requisitos previstos en la legislación nacional o en otras disposiciones relativas a la aplicación del presente Convenio.

Regla 5.1.4 – Inspección y control de la aplicación, asegurar que todo miembro deberá verificar, mediante un sistema eficaz y coordinado de inspecciones periódicas, seguimiento y otras medidas de control, que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del presente Convenio tal como quedan recogidas en la legislación nacional.

Regla 5.1.4 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo, asegurar que todo miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su pabellón cuenten a bordo con procedimientos para la tramitación justa, eficaz y rápida de las quejas de la gente de mar relativas a infracciones de las disposiciones contenidas en el presente Convenio (e inclusive de los derechos de la gente de mar).

Regla 5.1.4 – Siniestros marítimos, asegurar que todo miembro deberá llevar a cabo una investigación oficial de cualquier siniestro marítimo grave que cause lesiones o la muerte, en el que esté implicado un buque que enarbole su pabellón.

El informe final de la investigación deberá normalmente hacerse público, además los miembros deberán cooperar entre sí para facilitar la investigación de los siniestros marítimos



graves mencionados en el párrafo 1 de la presente regla.

Regla 5.2 – Responsabilidades del Estado rector del puerto, asegurar que todo miembro cumpla las responsabilidades que le incumben con arreglo al presente Convenio en lo que atañe a la cooperación internacional necesaria para asegurar la puesta en práctica y el control de la aplicación de las normas de este Convenio a bordo de buques extranjeros.

Regla 5.2.1 – Inspecciones en los puertos, asegurar que todo buque extranjero que, en el curso normal de su actividad o por razones operativas, haga escala en el puerto de un Miembro puede ser objeto de una inspección de conformidad con el párrafo 4 del artículo V, para comprobar el cumplimiento de los requisitos del presente Convenio (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar) en relación con las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque, además los miembros deberán aceptar el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima exigidos en virtud de la regla 5.1.3 como presunción, salvo prueba en contrario, del cumplimiento de los requisitos del presente Convenio (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar). Por consiguiente, salvo en las circunstancias especificadas en el Código, las inspecciones que se realicen en sus puertos deberán limitarse a examinar el certificado y la declaración.

Regla 5.2.1 – Procedimientos de tramitación de quejas en tierra, asegurar que todo miembro deberá velar por que la gente de mar embarcada en buques que hagan escala en puertos situados en su territorio que denuncien infracciones a los requisitos del presente Convenio (inclusive infracciones de los derechos de la gente de mar) tenga derecho a notificar sus quejas a fin de obtener medios que permitan solucionarlas de forma rápida y práctica.

Regla 5.3 – Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra, asegurar que todo miembro cumpla sus responsabilidades en virtud del presente Convenio en relación con la contratación y colocación de gente de mar y con la protección social de la gente de mar a partir de las siguientes.

1. Sin perjuicio del principio de responsabilidad de un Miembro respecto de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, todo Miembro también tiene la responsabilidad de velar por la aplicación de las disposiciones del presente Convenio relativas a la contratación y colocación de la gente de mar, y a la protección de la seguridad social de la gente de mar que tenga su nacionalidad, sea residente o esté domiciliada de otro modo en su territorio, en la medida en que esa responsabilidad esté prevista en el presente Convenio.



2. En el Código se establecen de forma detallada los requisitos relativos a la aplicación del párrafo 1 de la presente regla.
3. Todo Miembro deberá establecer un sistema eficaz de inspección y supervisión para controlar la aplicación de sus responsabilidades en materia de suministro de mano de obra en virtud del presente Convenio.
4. En las memorias que presenten los Miembros en virtud del artículo 22 de la Constitución deberá incluirse información sobre el sistema mencionado en el párrafo 3 de la presente regla, incluido el método utilizado para evaluar su eficacia.

Marco Normativo en Colombia

Las leyes nacionales poco mencionan el MLC-2006, por cuanto no se encuentra ratificado, sin embargo, las normas laborales en Colombia son extensas y buscan principalmente la protección del trabajador. En el decreto 1072 de 2015 libro 2 parte 2 título 4 capítulo 6, se implementaron las políticas de protección en **el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SG-SST)**, el cual debe ser implementado por todos los empleadores y consiste en el desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua, con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y salud en el trabajo.

La DIMAR, en el REMAC No. 3 reglamenta temas de seguridad y salud en el trabajo de la gente de mar y de tierra y adopta o desarrolla algunas normas de competencias, titulación y certificación con el Decreto 1597 de 1988.

Por ejemplo, se lee:

Título 3: PROTECCIÓN DE LA SALUD Y SEGURIDAD DE LA GENTE DE MAR.

ARTÍCULO 3.2.3.1. Con el objeto de su aplicación al ámbito nacional, se adoptan las directrices que han sido refrendadas por el Consejo de Administración de la OIT y el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, a fin de suministrar asesoramiento complementario a las autoridades competentes, médicos y todas las partes interesadas del sector del transporte marítimo, acerca de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (Convenio MLC, 2006) y el Convenio STCW-1978, en su forma enmendada, con respecto a la protección de la salud de la gente de mar y el fomento de la seguridad en el mar, la cual forma parte integral



del presente reglamento.

Por lo que es necesario que los empleadores (armadores) y los trabajadores (gente de mar), que estén afiliados al sistema de seguridad social integral (salud, pensión y riesgos laborales) que tenga contacto con los buques mercantes internacionales y nacionales, estén protegidos por el sistema de seguridad social integral, para no vulnerar ninguno de los derechos que por norma interna los protegen, independientemente que Colombia se encuentre ratificada a la norma internacional, es deber de la autoridad marítima DIMAR, verificar el cumplimiento de la norma nacional tanto en buques mercantes nacionales como internacionales.

Aplicación en el Practicaje

El MLC-2006, **no tiene** aplicación práctica para aquellos que no sean gente de mar, pero se vuelve importante hacer la comparabilidad a la que invita o hace referencia el mismo MLC-2006: *“El Convenio otorga a la gente de mar importantes derechos y prestaciones referentes a sus condiciones de vida y de trabajo, a los cuales es posible que no siempre tengan acceso en sus países de origen. En consecuencia, al resolver las dudas acerca de si personas concretas se consideran o no gente de mar, también debería tomarse en consideración la medida en que su régimen jurídico y social nacional ofrece, desde el punto de vista de las normas laborales, una protección comparable con la prevista por el Convenio.”*

Los pilotos prácticos en la regulación colombiana son del grupo de “Apoyo en Tierra” y con regulación especial provista por la DIMAR debido a la variabilidad de sus horarios laborales, dependientes enteramente de las maniobras que realicen; aun así, el piloto práctico es el primer contacto que tiene la tripulación del buque al arribar a puerto de un estado ribereño.

Así mismo, es aquel que puede experimentar de primera mano cualquier irregularidad del barco con respecto a la tripulación, en caso de que este hondeé una bandera que esté incluida en dicho acuerdo, por tanto, tiene la posibilidad de informar en caso de que se presente una novedad al interior.

Las funciones de los Pilotos Prácticos se encuentran estrictamente establecidas en la ley 658 de 2001, si bien se les considera apoyo en tierra, se debe brindar claridad que los mismos no



hacen parte de la tripulación, ni se encuentran regidos por la normativa derivada de la aplicación del convenio de trabajo marítimo, como ocurre con los anteriormente citados, respecto a lo anterior, es preciso aclarar que no le corresponde al práctico determinar la existencia o no de irregularidades en el barco, respecto a la normativa MLC-2006, toda vez que se le estaría imponiendo al práctico una obligación que no está en el deber de soportar, ni dicha responsabilidad se encuentra conferida en la normativa colombiana vigente, pues dicha función le corresponde al inspector del Estado Rector del Puerto cuando realiza la visita al buque de bandera extranjera.

Conclusión

El MLC-2006 ha consolidado gran cantidad de reglas y normas para mejorar la calidad de vida a aquellos quienes trabajan en el mar. En Colombia, aunque no se ha ratificado el convenio de trabajo marítimo, se aplican leyes nacionales y los convenios de la OIT como son el sistema de seguridad y salud en el trabajo.

No corresponde a los pilotos prácticos por cuanto no son el estado rector del puerto, de ser eventualmente correspondería a la función de la DIMAR, en calidad de estado rector del puerto. Se recalca que, la ley 658 del 2001 establece las funciones de los PP, por lo tanto, las descritas no entrarían dentro de aquellas llamadas a ser cumplidas por los pilotos.

Es importante para el PP saber la normatividad aplicable en cada caso para que conozca el detalle de los marcos legales y conocer lo que le aplica a él y lo que no.

Bibliografía

- Uğurlu, Ö., Kaptan, M., Kum, S., & Yildiz, S. (2017). Pilotage services in Turkey; key issues and ideal pilotage. *Journal of Marine Engineering & Technology*, 16(2), 51-60.
- Rodríguez, J. L., & de la Campa Portela, R. M. Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC, 2006), de la Organización.
- DIMAR. REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO: GENTE DE MAR, APOYO EN TIERRA Y EMPRESAS (REMAC 3, 2006), de la Nación.



Seguridad y salud en el trabajo

Necesidad de seguridad laboral, s

Stw solo a buques de más de 500 toneladas, los que hacen transporte internacional, deben cumplir normas nacionales y extranjeras.

El práctico

Contacto con gente de mar deben tener en cuenta (no corresponde porque no somos

INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE PRACTICAJE
ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA
ITP 011

NOTICE TO MARINERS O AVISO A LOS NAVEGANTES

Bogotá, abril de 2023

Bogotá:

Tequendama Suites. Carrera 10 #27 - 51, Oficina 2803.

Barranquilla:

Centro Empresarial Torres del Atlántico. Carrera 57 #99a - 65.

Buenaventura:

Edificio Nápoles. Carrera 1° #2A - 19, Piso 2.

Edificio Pacific Trade Center. Carrera 3 #7 - 32, Piso 20, Oficina 2003.

Santa Marta:

Carrera 2 #170 - 276. Km 14 Vía SMR - CIÉNAGA detrás EDS Don Jaca.
Troncal del Caribe, Carretera 90 #Km 9 - 350, Sector Bomba Zuca.

Turbo:

Carrera 12 #96A - 45.

 **ANPRA Colombia**

anpracolombia.org

anpra2011@yahoo.com
infoanpra@yahoo.com.co

#ConProaAlFuturo



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA