

El Convenio sobre el trabajo marítimo. Requisitos para trabajar a bordo de buques: edad mínima, certificado médico, formación y calificaciones*

SARA RUANO ALBERTOS**

A nadie se le escapa la especial relevancia del Convenio sobre trabajo marítimo 2006, si se tiene en cuenta tanto la propia naturaleza del transporte marítimo, que hace que se considere como una industria mundial afectada sensiblemente por la globalización de la economía, como las especiales condiciones en que se desarrolla el trabajo en el mar. De ahí, que este instrumento trate de unificar y dar respuesta a las necesidades de un sector que requiere de una normativa unificada y globalizada que garantice unas condiciones de trabajo dignas a la gente de mar. Como consecuencia, se pretende facilitar a través del mismo tres objetivos principales: establecer

un conjunto de principios y derechos recogidos en los artículos y el Reglamento; permitir que los Miembros dispongan de un grado considerable de flexibilidad en cuanto a la forma de aplicar esos principios y derechos por medio del Código; y asegurar que la aplicación y el control de la aplicación de los principios y derechos se haga de manera apropiada.

En el Título 1 se fijan las normas mínimas que han de observarse antes de que la gente de mar pueda trabajar a bordo de un buque. Esas normas mínimas, que resultan fundamentales y básicas para realizar cualquier trabajo a bordo, son las relativas: a la edad mínima, al certificado médico en el que conste su aptitud para realizar las tareas encomendadas, formación y calificaciones para desempeñar su trabajo a bordo, e identificaciones como gente de mar.

1. FIJACIÓN DE UNA EDAD MÍNIMA

La introducción de la edad mínima para efectuar cualquier tipo de trabajo, pero muy

* El presente trabajo se realiza en el marco del Proyecto de Investigación «Implicaciones para España de la aprobación del Convenio OIT sobre trabajo marítimo y del Convenio OIT sobre Pesca en materia de condiciones de trabajo y Seguridad Social de los marineros y pescadores» financiado por la Fundación Bancaja para el período 2008-10.

** Profesora Titular de Derecho del Trabajo y Seguridad Social. Universidad Jaime I de Castellón.

especialmente el trabajo en el mar, fue objeto de una pronta acción por parte de la OIT, la singularidad del trabajo y las especiales condiciones en que se desarrolla evidenciaban esa necesidad¹. Así, el Convenio núm. 7, por el que se fija la edad mínima de admisión de los niños al trabajo marítimo² (1920) fijaba la edad mínima en catorce años, sin embargo, se admitieron dos excepciones relativas, la primera, a aquellos buques en los que estuvieran empleados únicamente los miembros de una misma familia, sin que se hiciera referencia alguna a la composición del grupo familiar, ni tampoco a los trabajos que se podían llevar a cabo abordo del mismo. La segunda, referida a los trabajos en buques escuela, siempre que la autoridad pública aprobase y vigilase dicho trabajo, si bien no se hacía referencia alguna a que debían carecer de afán mercantil. Sin embargo, sí que establecieron disposiciones tendentes a facilitar el control del cumplimiento de las disposiciones previstas, así, el capitán o patrón debían llevar un registro de inscripción de todas las personas menores de dieciséis años.

Por su parte, el Convenio núm. 15, sobre edad mínima (pañoleros y fogoneros)³ (1921), fijaba una edad concreta superior para un trabajo que se consideraba especialmente penoso, como era el trabajo de fogonero o pañolero a bordo de buque, estableciendo en dieciocho años el límite de edad para acceder al mencionado trabajo. Sin embargo, dicho límite aparecía excepcionado al permitir contratar a mayores de dieciséis años y menores de dieciocho cuando no fuese posible encontrar a trabajadores de esa edad, si bien, con el

requisito de que dicho puesto fuese ocupado por dos menores. Excepción que parecía no tener en cuenta que la utilización de dos menores de dieciocho años no impedía los riesgos que para la salud conllevaba este trabajo. Asimismo, tampoco resultaba de aplicación dicho límite de edad cuando se trataba de trabajo en buques escuela siempre que la autoridad pública aprobase y vigilase dicho trabajo; o cuando se trataba del trabajo en buques que no utilizasen el vapor como medio de propulsión principal, aunque con tal regulación cabía la posibilidad de contratación del menor de dieciocho años cuando el vapor era utilizado como propulsión accesoria; o cuando se llevase a cabo en buques que navegasen por las costas de Japón y de la India requiriéndose, en este último caso, tener dieciséis años y una aptitud física reconocida mediante examen médico. Aún cuando a efectos de control de las disposiciones referidas se exigía llevar un registro de inscripción por el capitán o patrón, en el que figurasen los nombres de todos los menores de dieciocho años empleados a bordo; exigencia a la que se añadía la necesidad de que figurasen en los contratos de enrolamiento un resumen de las disposiciones del mismo.

Del mismo modo, el Convenio núm. 58, por el que se fija la edad mínima de admisión de los niños al trabajo marítimo⁴, (1936) elevaba a quince años la edad mínima para trabajar a bordo de buques, aumentando por tanto, el límite de edad exigido por el Convenio número 7, al que revisaba. No hubo variación alguna en cuanto a las excepciones. No obstante, sí se estableció una nueva posibilidad de exceptuar el límite de edad de los quince años. No se trataba de una excepción de carácter general, sino la posibilidad de que la legislación nacional pudiera autorizar el empleo de niños, de al menos catorce años,

¹ RUANO ALBERTOS, S.: «El trabajo de los menores de edad a la luz de la legislación internacional y comunitaria», Madrid (MTAS), 2001, pág.100 y ss.

² Convenio aprobado en 1920, ratificado por España el 17 de mayo de 1924: Gaceta de 20 de mayo. Revisado por el Convenio núm. 58 (1936). Denunciado por la ratificación del convenio núm. 138 (1937).

³ Convenio aprobado en 1921; ratificado por España el 29 de abril de 1924: Gaceta, 13 de mayo. Revisado por el Convenio núm. 138 (1973).

⁴ Convenio aprobado en 1936, ratificado por España el 8 de abril de 1971: BOE 19 de mayo de 1972. Revisa el Convenio núm. 7 (1920). Denunciado por la ratificación del Convenio núm. 138 (1973).

cuando una autoridad apropiada se cerciorase de que ese empleo era conveniente para el niño, después de haber considerado previamente su salud y su estado físico y las ventajas futuras e inmediatas que el empleo podía proporcionarle. En aras a permitir un efectivo control, se siguió consagrando, al igual que lo hacía el Convenio núm. 7, la obligatoriedad de que todo capitán o patrón llevase un registro de inscripción de todas las personas menores de dieciséis años.

Con posterioridad, el Convenio núm. 180 relativo a las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, (1996), Convenio de aplicación a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, y destinado normalmente a operaciones marítimas comerciales, establecía la prohibición de trabajar a bordo de buques a los menores de 16 años y el Convenio núm. 15 prescribe la edad mínima de 18 años. Edad mínima, que supera la edad de 15 años fijada en el Convenio sobre edad mínima, 1973 (núm.138)⁵, Convenio este cuya finalidad no era otra que la de regular la edad mínima de acceso al empleo, con carácter general, y en el que se recogían las previsiones dirigidas a que todo Estado miembro para que se elevase progresivamente la edad mínima de admisión al empleo o al trabajo a un nivel que hiciera posible el más completo desarrollo físico y mental de los menores; aun cuando también se recogieron determinadas cláusulas que posibilitan el acceso al empleo a la edad de 14 años. De ahí, la importancia que

⁵ Convenio adoptado en 1973, ratificado por España el 13 de abril de 1977. BOE de 8 de mayo de 1978. Revisa los Convenios números: 5 (1919) sobre edad mínima en la industria; 7 (1920) sobre edad mínima en el trabajo marítimo; 10 (1921) sobre edad mínima en la agricultura; 15 (1921) sobre edad mínima pañoleros fogoneros; 33 (1932) sobre edad mínima trabajos no industriales; 58 (1936) (revisado), edad mínima trabajo marítimo; 59 (1937) (revisado) sobre edad mínima en la industria; 60 (1937) (revisado), edad mínima en trabajos no industriales; 112 (1959), edad mínima pescadores y 123 (1965), edad mínima trabajo subterráneo.

tiene el Convenio sobre trabajo marítimo, 2006, en cuanto que establece la Regla de los dieciséis años, impidiendo el acceso a edades más tempranas.

Efectivamente, se establece la edad mínima para efectuar cualquier tipo de trabajo en el mar a los 16 años de edad. Sin embargo, en los debates⁶ de este Convenio se propuso por algunos gobiernos mantener una edad inferior mientras que los representantes de la gente de mar propusieron una edad superior habida cuenta de que de las disposiciones del Convenio (núm. 182) y de la Recomendación (núm. 190) sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999, fijaban la edad mínima a los 18 años para esas formas de trabajo. Si el trabajo en el mar se considera que necesariamente implica trabajos peligrosos, habría que clasificarlo en la categoría de peores formas de trabajo infantil. Sin embargo, el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180) ya establecía la edad de 16 años la edad mínima para trabajar (Parte III sobre la dotación de los buques). Por ello, finalmente, la Regla 1.1 del Convenio establece la edad mínima para trabajar a los 16 años.

De ahí, que en el Convenio sobre trabajo marítimo, 2006, se recoja dentro de los requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques, y como Regla, la edad mínima de 16 años para efectuar cualquier tipo de trabajo en el mar. La importancia es obvia, habida cuenta de que los Artículos y las Reglas de este Convenio, establecen derechos y principios fundamentales, a la vez que obligaciones básicas de los Miembros que ratifiquen el mismo. Su inclusión como Regla implica que sólo pueden ser modificados por la Conferencia General, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 19 de la Constitución de la OIT. Y, ello, a diferencia de las disposiciones que figuran en el Código, que constituyen disposiciones más

⁶ Convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Lista de comentarios al proyecto recomendado. Conferencia Técnica Marítima Preparatoria Ginebra, OIT (PTMC/04/1).

técnicas para la aplicación del Reglamento, pudiendo ser enmendadas de conformidad con el proceso que se establece en el artículo 19 o a través del procedimiento simplificado que se detalla en el artículo XV del Convenio.

Como señalamos, la Regla establece que ninguna persona menor de una determinada edad mínima puede ser empleada o contratada o trabajar a bordo de un buque; para, a renglón seguido, situar esa edad mínima en 16 años. Esta Regla debe ser aplicada obligatoriamente de la forma prevista en la parte A del Código, por lo que se impone a los Estados miembros la obligación de prohibir el empleo o la contratación o el trabajo a bordo de buques a menores de dicha edad.

Por lo tanto, en la Regla 1.1 se establece la edad mínima para efectuar cualquier tipo de trabajo en el mar, a los 16 años de edad. En ella se refunden⁷ el Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo) 1920 (núm. 7) y el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58) y algunos aspectos del Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180), en cuya parte III sobre la dotación de los buques se establece en 16 años la edad mínima para trabajar. Edad mínima, que supera la edad de 15 años fijada en el Convenio sobre edad mínima, 1973 (núm. 138). Asimismo, debemos tener en cuenta que de acuerdo con las obligaciones generales impuestas en el artículo I, del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, «Todo Miembro que ratifique el presente Convenio, se compromete a dar pleno efecto a sus disposiciones de la manera prevista en el artículo VI para

⁷ Cuatro convenios marítimos prescriben una edad mínima para la gente de mar. El Convenio núm. 7 prescribe la edad mínima de 14 años, el Convenio núm. 58 prescribe la edad mínima de 15 años, el Convenio núm. 180 prescribe la edad mínima de 16 años y el Convenio núm. 15 prescribe la edad mínima de 18 años. No obstante, dichas edades mínimas no se aplican a las personas que trabajan en buques escuela, como lo permite el Convenio núm. 138.

garantizar el derecho de toda la gente del mar a un empleo decente». A mayor abundamiento, dentro de los Derechos y Principios Fundamentales recogidos en el artículo III de este Convenio, se establece la obligación de todo Miembro de verificar que las disposiciones de su legislación respetan, entre otros derechos fundamentales, el relativo a «la abolición efectiva del trabajo infantil».

1.1. Edad mínima superior: trabajos en circunstancias específicas

En segundo lugar, se establece, igualmente, como Regla, una edad mínima superior para trabajar en circunstancias que puedan resultar peligrosas para su salud o seguridad. Así, en la norma A.1.4 del Código y, por lo tanto, como obligatoria, se prohíbe que los marinos menores de 18 años sean empleados, contratados o realicen trabajos cuando éstos puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad. Obsérvese que la norma hace referencia a trabajos que puedan resultar peligrosos para «su salud o su seguridad», no a trabajos «peligrosos». Si bien, deja la determinación de esos tipos de trabajo a los Estados miembros, de tal forma, que será la legislación nacional, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, de conformidad con las normas internacionales pertinentes, las que deban determinarlos. Esta obligación de celebrar consultas está incluida de modo general en las normas internacionales de trabajo y es un elemento del proceso de toma de decisiones. Por ello, los gobiernos están obligados a consultar con los interlocutores sociales antes de tomar una decisión, pero no están obligados por los resultados de la consulta. No obstante, tendrán que consultar y considerar los elementos debatidos de buena fe, sólo así se considera que las consultas respetan el espíritu de la obligación.

Esta Pauta está en consonancia, aun cuando con ligeras variantes, con lo ya previsto en el Convenio sobre edad mínima, 1973 (núm.

138) en cuyo artículo 3.1 ya se establecía que la edad mínima de admisión al trabajo o al empleo no debía ser inferior a 18 años cuando por su naturaleza o las condiciones en que se realizase⁸ pudiera resultar peligroso para la salud, la seguridad o la moralidad de los menores, como se puede observar, este último hace referencia a la moralidad, mientras que el Convenio sobre trabajo marítimo 2006, lo omite.

1.2. Prohibición específica para ser empleado, contratado o trabajar como cocinero al menor de 18 años

Se prohíbe igualmente que el menor de 18 años sea empleado, contratado o pueda trabajar como cocinero, tal prohibición aparece como obligatoria en el Norma A3.2, referida a la alimentación y el servicio de fonda. Efectivamente, debe tenerse en cuenta que ya en el Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69), se establecía la necesidad de que la autoridad competente dictara todas las disposiciones necesarias para celebrar exámenes y expedir certificados de aptitud profesional. En este sentido, ya se señalaba que nadie podía obtener un certificado de aptitud profesional, a menos, que, entre otras consideraciones, hubiera cumplido la edad mínima prescrita por la autoridad competente. En definitiva el Convenio sobre el trabajo marítimo 2006, establece como obligatoria la edad de 18 años para trabajar como cocinero.

⁸ El texto de un proyecto del Convenio núm. 138 durante la fase preparatoria fue inicialmente «empleo o trabajo en cualquier ocupación», pero se consideró que el término «ocupación» no era adecuado dado que no es necesariamente toda una ocupación la que es peligrosa sino posiblemente sólo ciertas actividades dentro de ella. Para dar una mayor precisión, se utilizó el término «tipo de empleo o trabajo» para indicar que el artículo se refería a actividades, y no necesariamente a ocupaciones, aunque los gobiernos pueden establecer normas más elevadas para las ocupaciones si así lo desean. Conferencia Internacional del Trabajo 87^a reunión 1999. Informe IV (2^a).

1.3. Prohibición del trabajo nocturno como regla general

Del mismo modo, en la norma A.1.2, dando desarrollo a la Regla 1.1.3, en donde se recoge la obligación de fijar una edad mínima superior para trabajar en circunstancias especiales, establece la prohibición del trabajo nocturno a los menores de 18 años. Sin embargo, efectúa dos excepciones: La primera excepción, va referida a aquellos supuestos donde pueda resultar comprometida la formación adecuada de la gente del mar, si bien, ha de tratarse de una formación reglada –programas y planes de estudio establecidos–. La segunda, admite el trabajo nocturno para los menores de dieciocho años cuando la naturaleza específica de la tarea o un programa de formación reconocido requiera que se aplique tal excepción, pero en ambos casos se exige que la autoridad, previa consulta con las organizaciones de armadores y la gente del mar interesadas, determine que dicho trabajo no perjudica su salud ni su bienestar. Esto implica que deberán estar establecidas de antemano aquéllas tareas específicas que puedan realizarse, dado que la autoridad deberá consultar previamente, consulta preceptiva pero no vinculante, con las organizaciones de armadores y de la gente de mar interesadas, para poder determinar que dicho trabajo no perjudica la salud ni su bienestar. E igual sucede con los programas de formación que requieran la prestación del trabajo en el período nocturno.

El propio Convenio señala, a estos efectos, que el término «noche» deberá definirse de acuerdo con la legislación y la práctica nacional, pero, en todo caso, deberá comprender un período de, al menos, nueve horas, contado como máximo a partir de la media noche y sin que pueda terminar antes de las cinco horas de la madrugada. Es decir, podrá comenzar a contarse antes de la media noche, pero como tiene que abarcar un período de nueve horas y no podrá terminar antes de las cinco horas de la madrugada, como mínimo podrá comenzarse a

contar a partir de las veinte horas. Si comenzara a contarse a partir de las doce horas terminaría a las nueve horas de la mañana. Entendemos que las nueve horas deben ser consecutivas, dado que este precepto viene a ser, con ligeras variantes, trasunto del Convenio⁹ sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180), artículo 6.

1.4. Atención especial a las necesidades de los jóvenes

Como Pauta y, por lo tanto, no obligatoria, se recomienda a los Estados miembros que presten especial atención a las necesidades de los jóvenes menores de 18 años. Por este motivo, se establecen una serie de consideraciones, no obligatorias, en relación con las horas de trabajo y descanso de los jóvenes marinos, debiendo tener en cuenta que han de aplicarse no sólo cuando se esté en el mar, sino también en puerto, y que hacen referencia a:

1.4.1. Horario y tiempo de descanso

En cuanto al horario de trabajo se recomienda que no exceda de ocho horas diarias ni de cuarenta semanales, y los interesados sólo deberían trabajar horas extraordinarias cuando ello no pueda evitarse por razones de seguridad; b) debería concederse tiempo suficiente para todas las comidas, y una pausa de una hora como mínimo para la comida principal del día, y c) los jóvenes marinos deberían disfrutar de un período de descanso de 15

⁹ El Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180), artículo 6, señala que: «Ningún marino menor de 18 años realizará trabajos de noche. A efectos del presente artículo, el término noche designa un período de al menos nueve horas consecutivas, que incluya el intervalo comprendido entre la medianoche y las cinco de la mañana. No será necesario aplicar la presente disposición cuando ello afecte la eficacia de la formación que de acuerdo con los programas y planes establecidos se imparta a los marinos de entre 16 y 18 años de edad».

minutos, lo antes posible, después de cada dos horas de trabajo ininterrumpido. No obstante, aparecen excepciones a las pautas establecidas anteriormente cuando: a) no resulte posible ponerlas en práctica en el caso de los jóvenes marinos que trabajen en el puente, en la sala de máquinas o en los servicios de fonda, y que hayan sido asignados a turnos de vigilancia o trabajen según un sistema de turnos preestablecido, o b) la formación eficaz de los jóvenes marinos, realizada según programas y planes de estudio establecidos, pudiera verse comprometida. Para dotar de una cierta tutela, seguridad o garantía a estos supuestos que exceptúan la regla general, se recomienda que sean registradas, junto con los motivos que las justifiquen, y firmadas por el capitán.

1.4.2. Excepción ante situaciones de emergencia

En todo caso, los jóvenes marinos tienen obligación, porque así lo señala el párrafo 14 de la norma A2.3, de trabajar en cualquier situación de emergencia, habida cuenta de que el capitán de un buque puede exigir que un marino preste servicio durante el tiempo que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de la carga, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar. Por consiguiente, el capitán podrá suspender los horarios normales de trabajo o de descanso y exigir que un marino preste servicio el tiempo que sea necesario hasta que se haya restablecido la normalidad. Tan pronto como sea factible, una vez restablecida la normalidad, el capitán deberá velar por que se conceda un período adecuado de descanso a todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso.

1.4.3. Vacaciones

Asimismo, en relación con las vacaciones se establecen igualmente pautas respecto a

los jóvenes marinos, concretamente, en la pauta B2.4.4, en donde se recomienda que se tome en consideración la posibilidad de adoptar medidas especiales relativas a los jóvenes marinos menores de 18 años que hayan cumplido seis meses de servicio o un período de trabajo más corto con arreglo a un convenio colectivo o a un acuerdo de empleo de la gente de mar, sin haber disfrutado de vacaciones, en un buque con destino al extranjero que no haya vuelto al país de residencia de esos marinos en ese período ni vaya a volver a dicho país en el curso de los tres meses de viaje siguientes. Esas medidas podrían consistir en la repatriación de los marinos, sin gastos para ellos, al lugar en que fueron contratados originalmente en su país de residencia, con el fin de que tomen las vacaciones acumuladas durante el viaje.

1.4.4. *Formación en materia de Seguridad y Salud*

De la misma manera, también debe tenerse en cuenta en relación con la educación de los jóvenes marinos en materia de seguridad y salud, la pauta B4.3.10. En este sentido, se aconseja que los reglamentos sobre seguridad y salud se refieran a todas las disposiciones generales relativas a los reconocimientos médicos antes y durante el empleo, así como a la prevención de accidentes y la protección de la salud en el trabajo que sean aplicables a las actividades laborales de la gente de mar. En esos reglamentos se deberían especificar medidas para minimizar los peligros a que estén expuestos los jóvenes marinos en su trabajo.

1.4.5. *Restricciones para llevar a cabo determinadas tareas que comporten riesgos especiales*

Se recomienda igualmente, excepto en los casos en que una autoridad competente haya reconocido que un joven marino está plena-

mente calificado para llevar a cabo determinadas tareas, que en los reglamentos se establezcan restricciones a la ocupación de jóvenes marinos que no cuenten con una supervisión y una instrucción apropiadas en ciertos tipos de trabajo que comporten riesgos especiales de accidente o que entrañen consecuencias perjudiciales para su salud o desarrollo físico, o que exijan un determinado grado de madurez, experiencia o calificaciones. Al determinar los tipos de trabajo que deben ser objeto de restricciones en los reglamentos, las autoridades competentes podrían tener en cuenta, en particular, los trabajos que impliquen:

- a) elevación, desplazamiento o transporte de cargas u objetos pesados;
- b) entrada en calderas, tanques y coferdanes;
- c) exposición a niveles nocivos de ruido y de vibraciones;
- d) manipulación de dispositivos de izada y de otras máquinas o herramientas motrices, o trabajos como señalero para los operadores de dicho equipo;
- e) manipulación de las estachas de amarre o de cabos de remolque o de equipo de anclaje;
- f) aparejamiento;
- g) trabajo en la arboladura o en el puente con mar gruesa;
- h) guardias de noche;
- i) mantenimiento del equipo eléctrico;
- j) exposición a materiales potencialmente nocivos o a agentes físicos nocivos, tales como sustancias peligrosas o tóxicas y radiaciones ionizantes;
- k) limpieza de los aparatos de cocina, y
- l) manipulación o la responsabilidad de las lanchas.

1.4.6. Información y formación de los jóvenes marinos

Tanto la información como la formación tienen una especial relevancia, de ahí que el Convenio establezca la conveniencia de adoptar medidas prácticas, ya sea por intermedio de las autoridades competentes o de otras entidades apropiadas, para proporcionar a los jóvenes marinos información sobre la prevención de accidentes y la protección de su salud en el trabajo a bordo de buques, recurriendo, por ejemplo, a una instrucción adecuada impartida en el marco de cursos, a la difusión entre los jóvenes de publicidad oficial sobre la prevención de accidentes, y a la instrucción profesional y la supervisión de los jóvenes marinos en el ejercicio de sus funciones a bordo. Del mismo modo, y en relación con la educación y la formación profesional impartidas a los jóvenes marinos, tanto en tierra como a bordo, se considera conveniente incluir orientaciones sobre los efectos nocivos para su salud y bienestar del consumo abusivo de alcohol, drogas y otras sustancias potencialmente nocivas, y sobre los riesgos y preocupaciones relacionados con el VIH/SIDA y otras actividades que implican riesgos para la salud.

1.5. Inspección: certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima

Debe tenerse en cuenta, que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar deben ser inspeccionadas y aprobadas por el Estado del pabellón antes de expedir un certificado de trabajo marítimo, de conformidad con el párrafo 1 de la Norma A5.1.3, y, entre ellas, figuran la relativa a la edad mínima. Asimismo, en la Declaración de Conformidad Laboral Marítima tanto en la Parte I expedida por el Estado del pabellón, como en la Parte II expedida por el armador, contiene un resumen de la legislación nacional por la que

se aplica una lista convenida de 14 temas de las normas marítimas, entre los que se encuentra la edad mínima y por la que se establece el plan del armador o del operador para garantizar el respeto de las normas a bordo del buque entre las distintas inspecciones.

De igual manera, en la Pauta B.5.2.1, por lo tanto, no obligatoria, sino como consideración a tener en cuenta, se recomienda que al establecer una política en relación con las circunstancias que justifican la inmovilización de un buque, de conformidad con el párrafo 6 de la Norma A5.2.1, la autoridad competente debería considerar que, en lo que respecta a las infracciones a que se hace referencia en el apartado b) del párrafo 6 de la Norma A5.2.1, la gravedad, y ésta puede deberse a la naturaleza de la deficiencia de que se trate. En este sentido, la gravedad estaría presente en supuestos de violación de los principios y derechos fundamentales o de los derechos en el empleo y sociales de la gente de mar en virtud de los artículos III y IV de este Convenio. Por ejemplo, el empleo de una persona menor de edad debería considerarse una infracción grave, incluso cuando sólo haya una persona a bordo en esta situación. En otros casos, se debería tener en cuenta el número de deficiencias diferentes detectadas durante una determinada inspección: por ejemplo, podría requerirse que se presentaran varias anomalías en relación con el alojamiento o la alimentación y el servicio de fonda que no supongan una amenaza para la seguridad o la salud para que se pueda considerarse que constituyen una infracción grave.

Así, pues, en relación con la edad mínima, los inspectores del Estado de abanderamiento deben garantizar que, en el caso de toda la gente de mar a bordo de buques que enarbolan su bandera, se cumplen los requisitos que establece el Convenio de conformidad con la Regla 1.1. Ahora bien, tampoco deben olvidarse las obligaciones fundamentales relativas a los servicios de contratación y coloca-

ción¹⁰, recogidas en la Regla 1.4. De esta manera, mientras que la obligación que figura en el párrafo 1 de la Regla 1.4 es de tipo general, las obligaciones que aparecen en los párrafos 2 y 3 están vinculadas al lugar en donde se encuentren los servicios de contratación y de colocación. En tal caso, los armadores que utilicen servicios privados de contratación y de colocación que se encuentren en el propio territorio del Estado miembro, quedan obligados por lo establecido en el párrafo 2 de la Regla 1.4: «Los servicios de contratación y de colocación de gente de mar que operen en el territorio de un Miembro deberán estar en conformidad con las normas establecidas en el Código». Se trata de una obligación que cada Miembro tiene como tal y si, por consiguiente, los servicios de contratación y de colocación se incluyesen en la lista de ámbitos que deberán ser objeto de inspección, la obligación sería pertinente en el contexto de las inspecciones que llevase a cabo el Miembro en calidad de Estado de abanderamiento, que podría recurrir a las inspecciones de los servicios de contratación y de colocación ya efectuadas por él mismo.

Los armadores que utilicen servicios de contratación y colocación en el territorio de Miembros que hayan ratificado el presente Convenio, pero que recurran a servicios de contratación y colocación de la gente de mar basados en países o territorios en los que no se aplique el presente Convenio, están obligados por lo establecido en el párrafo 3, es decir, deben asegurarse de que esos servicios están en conformidad con los requisitos establecidos en el presente Convenio. Por consiguiente, el Estado de abanderamiento debe verificar que los servicios de contratación y de colocación que ha utilizado el armador estén basados en un Miembro que haya ratificado el Convenio. Y respecto de los armadores que

¹⁰ Informe I (1A). Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo. Conferencia Internacional del Trabajo, 94.^a reunión (marítima), 2006.

utilicen servicios de contratación y de colocación basados en países que no hayan ratificado el presente Convenio, las obligaciones del Miembro como Estado de abanderamiento estarían relacionadas básicamente con asegurar que sus armadores dispongan de un sistema adecuado para comprobar que los servicios de contratación y de colocación cumplan los requisitos que establece el Código. En cualquier caso, se establece en la Norma A.1.4, párrafo 8, la obligación de que todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio, informe a sus nacionales de los problemas que pueden derivarse del enrolamiento en un buque que enarbole el pabellón de un Estado que no lo haya ratificado, mientras no haya comprobado que se aplican normas equivalentes a las fijadas en este Convenio.

1.6. Legislación española en relación con la edad mínima

En nuestra legislación ha sido una constante histórica la elevación de la edad mínima¹¹ de acceso al trabajo, considerada como una medida fundamental encaminada a la protección del menor, tratando de evitar con ella tanto el perjuicio a la salud del menor como a la educación del mismo.

Así, haciendo un breve recorrido histórico, se puede observar como la Ley de 22 de marzo de 1873 dispuso que el ejercicio de las industrias marítimas era libre para todos los españoles, sin otro requisito que el de inscri-

¹¹ HERNÁNDEZ MÁRQUEZ, M.: «*Tratado elemental de Derecho del Trabajo*», Madrid (Instituto de Estudios Políticos) 1961, pág. 477; CORREA CARRASCO, M.: «*La ordenación de las relaciones laborales en el sector marítimo-pesquero*», Madrid (CES), 2000, pág. 64. RUANO ALBERTOS, S.: «*El trabajo de los menores de edad a la luz de la legislación internacional y comunitaria*», Madrid (MTAS), 2001, pág. 100. FOTINOPOULU BASURKO, O.: «*Aspectos generales del Convenio Refundido sobre el trabajo marítimo, 2006*», Vitoria-Gasteiz (Servicio Publicaciones País Vasco), 2006, pág. 52.

birse en un Registro que debían llevar los Comandantes de Marina, pero no señalaba la edad mínima para la dedicación a la navegación o a la pesca marítima. Tampoco figuraría una disposición concreta en la Ley de 13 de marzo de 1900¹² sobre el trabajo de las mujeres y los niños, ni en el Reglamento para su aplicación de 13 de noviembre de 1900¹³ que impidiese el enrolamiento en las embarcaciones a los menores de doce o catorce años, porque aún cuando sus preceptos resultaban de aplicación con carácter general a las industrias y trabajos de mar lo cierto es que no contenían ninguna prohibición expresa que se refiriese a tal especialidad. El Real Decreto de 18 de noviembre de 1908¹⁴, vino a constatar la necesidad de adicionar o ampliar la Ley de 13 de marzo de 1900, estableciendo una serie de reglas en lo referente al trabajo de los niños en las industrias relacionadas con la navegación y en la navegación misma. De esa manera, se prohibió el trabajo de los niños menores de catorce años en las embarcaciones de todas las clases que hicieran la navegación costera fuera de las tres millas, así como el gran cabotaje y la de altura, fuera cual fuese su objeto. Sin embargo, sí podían ser admitidos en las faenas de la pesca costera fija y sedentaria dentro de las tres millas, los niños menores de diez años, siempre que fueran acompañados de sus padres. Igualmente, podían ser admitidos en las faenas de la pesca costera fija y sedentaria dentro de las tres millas, los niños de diez a catorce años, siempre que el patrón que utilizase sus servicios acreditara que les facilitaba el tiempo preciso para adquirir la instrucción primaria. La edad mínima podía rebajarse a los nueve años si el niño que pretendía ser admitido al trabajo acreditaba saber leer y escribir.

El Real Decreto de 10 de octubre de 1919¹⁵ sobre el trabajo a bordo en los buques de car-

ga y pasaje, consciente de la penosidad de la vida en el mar estableció el límite de edad para el embarque en catorce años, siendo necesaria la autorización que marcaba la Ley del Trabajo de mujeres y niños para poder ser embarcados. Sin embargo, posteriormente sería modificado tratando de evitar los posibles conflictos sociales que podía provocar la ambigüedad de sus preceptos. En consecuencia, sería modificado por el Real Decreto de 31 de mayo de 1922¹⁶, que igualmente, y en lo tocante a la edad mínima para embarcar, siguió señalando la edad de catorce años.

Con posterioridad, se aprobó el Real Decreto de 26 de marzo de 1925¹⁷, relativo a la contratación de las dotaciones para buques mercantes, en el que se establecía la imposibilidad de que figurasen en el rol los menores de catorce años, necesitando los mayores de esa edad pero menores de veintitrés la autorización de sus padres o tutores para ser enrolados en embarcaciones que hicieran la navegación costera fuera de las veinticuatro millas, la de gran cabotaje y la de altura. Los permisos debían ser legalizados con la firma del Capitán del puerto y servían para siempre. Del mismo modo, cuando se enrolaba un menor de dieciocho años se requería que constase en un asiento la fecha de su nacimiento. Además, si se pretendía emplear a bordo mayores de catorce años pero menores de dieciocho, se requería que presentasen al ser enrolados y anualmente un certificado médico —examen, que no se exigía en los buques donde sólo estuvieran empleados los miembros de una sola familia—, extendido por la Sanidad exterior que acreditase su capacidad para el trabajo al que se iban a dedicar, sólo en el supuesto de urgencia cabía la posibilidad de enrolarse sin que se les hubiera efectuado el reconocimiento médico, siempre que fueran reconocidos en el primer puerto donde tocase el buque. Además, en el contrato debía figurar la fecha del nacimiento cuando el con-

¹² Gaceta de 14 de marzo de 1900.

¹³ Gaceta de 15 y 16 de noviembre de 1900.

¹⁴ Gaceta de 20 de noviembre de 1908.

¹⁵ Gaceta de 12 de octubre de 1919.

¹⁶ Gaceta de 15 de junio de 1922.

¹⁷ Gaceta de 27 de marzo de 1925.

tratado fuese menor de dieciocho años. De la misma manera, en el mencionado Real Decreto se establecía la prohibición de que fuesen empleados en los buques en calidad de fogoneros y obreros de cala, los menores de dieciocho años. Las excepciones a tal limitación fueron recogidas prácticamente de forma literal a las estipuladas en el Convenio núm. 15, sobre edad mínima (pañoleros y fogoneros) (1921): «a) *En los buques-escuelas, cuando el trabajo esté aprobado y vigilado por las Autoridades.* b) *En los buques en los que el medio de propulsión principal no sea el vapor.* c) *Cuando no sea posible encontrar en el puerto en que el buque se halle trabajadores de las mencionadas clases mayores de diez y ocho años, en cuyo caso podrán ser los empleados ocupados por individuos menores de diez y ocho años y mayores de diez y seis, a razón de dos años por cada obrero que se necesite*». De igual modo, se acomodaba plenamente tanto en cuanto a la necesidad de que en el contrato figurase el contenido del Convenio, como en el deber de llevar un registro de inscripciones de las personas menores de dieciocho años.

Asimismo, antes de aprobarse el Convenio núm. 58, por el que se fija la edad mínima de admisión de los niños al trabajo marítimo, (1936), dentro de las Reglamentaciones Nacionales, la Orden de 26 de agosto de 1935¹⁸, referente a la contratación del trabajo en el ramo de transportes marítimos, disponía que no podían embarcar ni figurar en el rol los menores de catorce años; necesitando desde esta edad y hasta los veintitrés poseer el permiso de sus padres o tutores para ser enrolados en embarcaciones que hicieran la navegación costera fuera de las tres millas, la de gran cabotaje o la de altura. Estos permisos debían extenderse en papel común, legalizados con la firma del Delegado Marítimo y habrían de servir mientras no fueran revocados. En todo caso, cuando se enrolase a un

menor de dieciocho años se debía expresar en un asiento la fecha de su nacimiento. Además, se exigía, con excepción de los buques en los que sólo se ocupasen miembros de una sola familia, que los menores de dieciocho años acreditasen al ser enrolados, y anualmente, un certificado médico expedido por la Sanidad exterior; certificado que debía acreditar su capacidad para el trabajo a que había de dedicarse. Para supuestos de urgencia, sin que se indicase en qué debía consistir, podían ser empleados sin el correspondiente examen, siempre que se llevase a efecto en el primer puerto que tocasen. Si iban a ser empleados en los buques en calidad de fogoneros, paleros y bodegueros, la edad que se exigía era de dieciocho años. No obstante, también esta regla sería objeto de excepciones, concretamente, cuando se trataba de buques escuelas cuando el trabajo era aprobado o vigilado; en los buques en que el medio de propulsión principal no era a vapor; y cuando no fuera posible encontrar en el puerto en que se encontrara trabajadores de esa edad, en cuyo caso era posible la contratación de mayores de dieciocho y menores de dieciséis, a razón de dos de ellos por cada obrero que se necesitase.

Años más tarde, la Orden de 23 de diciembre de 1952¹⁹ por la que se aprobaba las condiciones de trabajo en la Marina Mercante, señalaba que toda persona que quisiera ingresar en una empresa naviera debía tener la edad adecuada y poseer la aptitud intelectual proporcionada a la naturaleza de la categoría y especialidad que aspirase, y el título o nombramiento correspondiente cuando ello fuere necesario, además de reunir las condiciones físicas indispensables para el desempeño del trabajo que se le fuera a confiar y no padecer enfermedad que constituyera un peligro para las tripulaciones u otras personas que se encontraran a bordo. No podían ser admitidos en el trabajo a bordo ni figurar en el rol los menores de catorce años. Para el

¹⁸ BOE de 20 de septiembre de 1935.

¹⁹ BOE de 19 de enero de 1953.

embarque de los mayores de catorce y menores de veintiuno se requería: a) permiso de los padres o tutores, para ser enrolados en embarcaciones que hicieran una navegación costera fuera de las tres millas, la de gran cabotaje y la de altura. Permisos que debían extenderse en papel común y estar legalizados con la firma de la Autoridad de Marina, considerándose eficaces mientras no hubieran sido revocados. b) los menores de dieciocho años no podían ser empleados en calidad de fogoneros, paleros, y bodegueros excepto cuando se tratase de buques escuela y el trabajo estuviere vigilado o aprobado por la Autoridad de la Marina; en los buques en los que el medio de propulsión principal no fuere el vapor producido por combustibles sólidos y no fuera posible encontrar en el puerto trabajadores de esa edad, se permitía la contratación de mayores de dieciocho y menores de dieciséis, a razón de dos de ellos por cada obrero que se necesitase. Además, se exigía que los menores de dieciocho años acreditaran al ser enrolados y, anualmente, un certificado médico expedido por la Sanidad exterior; certificado que debía acreditar su capacidad para el trabajo a que había de dedicarse. La Orden de 20 de mayo de 1969²⁰ por la que se aprueba la ordenanza del trabajo en la marina mercante fijaría la edad en 15 años.

La Orden de 3 de octubre de 1972²¹, sobre Inscripción marítima, fijaba la edad en quince años. Asimismo, entre los documentos considerados necesarios para ser admitidos en la mencionada Inscripción figuraba el consentimiento paterno que debía formalizarse en documento notarial o mediante comparecencia personal ante la autoridad de Marina del Registro correspondiente cuando se trataba de menores de veintiún años.

En la actualidad el ET, con carácter general, prohíbe en el artículo 6.1 del ET la admisión al trabajo de los menores de dieciséis

años, con la única excepción de la intervención de los menores de dieciséis años en espectáculos públicos. En este sentido, el ET se acomoda a las previsiones del Convenio número 138, incluso mejorándolo. Por su parte, el artículo 6.2 del ET prohíbe realizar aquellas actividades o puestos de trabajo que el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y consultando previamente con las organizaciones sindicales más representativas, declare que son insalubres, penosos, nocivos o peligrosos, tanto para su salud como para su formación profesional y humana. La regulación de estas actividades, hasta el momento, aparece recogida en el Decreto de 26 de julio de 1957, en vigor en lo que al trabajo de los menores se refiere y hasta tanto el Gobierno no establezca las limitaciones a la contratación de los jóvenes menores de dieciocho años en trabajos que presenten riesgos específicos, tal como señala el artículo 27.2 LPRL. Precepto, este último, dedicado a establecer las obligaciones de empresario en materia de seguridad y salud laboral en relación con los menores. Del mismo modo, aparece prohibido el trabajo nocturno (artículo 6.2 ET), debiendo entender por tal, el comprendido entre las diez de la noche y las seis de la mañana (artículo 36.1 ET).

La normativa específica básica por la que se regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, y en la que aparece recogida como requisito exigible la edad para cada título profesional y para la expedición de las tarjetas profesionales, la constituye el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante. Real Decreto que refunde la normativa existente hasta el momento.

Asimismo, dentro de esta normativa básica se encuentra la Orden de 21 de junio de 2001²², sobre tarjetas profesionales de la

²⁰ BOE de 1 de julio de 1969.

²¹ BOE de 28 de octubre de 1972.

²² BOE de 10 de julio de 2001.

Marina Mercante, que viene a regular el procedimiento de expedición de los títulos y las tarjetas profesionales de la Marina Mercante, de su renovación y revalidación, la acreditación de los períodos de embarco y la adquisición de la formación práctica exigida para la obtención de los títulos profesionales y que ha sido modificada tanto por Orden FOM/1839/2005, de 10 de junio²³, por la que se regula el procedimiento de reconocimiento en España de los títulos profesionales expedidos por las autoridades marítimas de los Estados miembros de la Unión Europea; y por la Orden FOM/3302/2005, de 14 de octubre²⁴ por la que se fija la prueba o curso de actualización precisa para obtener las revalidaciones de las tarjetas de la Marina Mercante, modificada esta, a su vez, por la Orden FOM/884/2008, de 25 de marzo²⁵. En fin, como hemos señalado, el Real Decreto 973/2009 de 12 de junio en su Disposición Transitoria Cuarta deja en vigor las anteriores Órdenes hasta su regulación por el Ministerio de Fomento. Tales normas se basan en el Convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978, en su versión modificada (Convenio STCW), incorporado, a su vez, a la normativa de la Comunidad Europea.

De esta manera, en relación con las cualificaciones de la gente de mar, la Comunidad Europea ha establecido unos requisitos mínimos en materia de formación y titulación marítimas mediante la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas. Dicha Directiva incorpora al Derecho comunitario las normas internacionales de formación, titulación y guardia recogidas en el Convenio STCW.

Por su parte, la Directiva 2005/45/CE, establecía el reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por los Estados miembros a la gente de mar. Directiva, esta última que, como hemos señalado, ha sido modificada en su anexo II por el Reglamento (CE) n.º 755/2008 de la Comisión, de 31 de julio de 2008, y en su artículo 4 por la Directiva 2008/106/CE. En definitiva, para ejercer profesionalmente a bordo de los buques mercantes españoles como capitán, patrón, oficial, o de marinero que forme parte de las guardias de navegación o de la cámara de máquinas, se deberá poseer la tarjeta profesional de marina mercante en vigor. Conforme a la regla I/2 del anexo del Convenio STCW, únicamente podrá expedirse la tarjeta profesional de marina mercante si se cumplen todas las prescripciones del Convenio y de manera general, entre otras, se requiere: Que la edad no sea inferior a la estipulada, y satisfacer las normas de aptitud física, a través del reconocimiento médico previo al embarco. Pues bien, dentro de los requisitos mínimos aplicables a la titulación de los marineros, figura la edad mínima establecida en dieciséis años. Del mismo modo, el Real Decreto 1696/2007, de 14 de diciembre²⁶, por el que se regulan los reconocimientos médicos de embarque marítimo, establece como requisitos para solicitar el reconocimiento médico de embarque marítimo, ser mayor de dieciséis años de edad, y como veremos más adelante, los reconocimientos médicos son preceptivos y previos al embarque marítimo.

En relación con la prohibición del trabajo nocturno de los menores de dieciocho años se procede a adaptar a través del Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo²⁷, la definición legal de trabajo nocturno contenida en el apartado 1 del artículo 36 ET a la que para la

²³ BOE de 16 de junio de 2005.

²⁴ BOE de 25 de octubre de 2005.

²⁵ BOE de 1 abril de 2008.

²⁶ BOE de 31 de diciembre de 2007.

²⁷ Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la mar. (BOE 5 de abril de 2002).

marina mercante prevé la cláusula 6 del Acuerdo comunitario²⁸, haciendo uso para ello de la autorización contenida en el último párrafo del citado artículo 36.1 a través de una nueva disposición adicional incorporada al Real Decreto 1561/1995. Esta adaptación no es sino fruto de la incorporación al ordenamiento jurídico español de la Directiva 1999/63/CE, del 21 de junio de 1999²⁹, relativa al Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente del mar. En esta Directiva, además de establecer la prohibición de prestar servicio a bordo de buques a los menores de dieciséis años se señala expresamente que: «No podrán realizar tra-

²⁸ Los interlocutores sociales europeos del sector de la marina mercante, la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST), firmaron el 30 de septiembre de 1998 un Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente del mar. Meses después, respondiendo a la petición conjunta de tales organizaciones, el Consejo de la Unión Europea adoptó la Directiva 1999/63/CE, de 21 de junio, cuyo objeto es dar aplicación al citado Acuerdo. Acuerdo que, a su vez, viene recogido como Anexo en el Real Decreto 525/2002, de 14 de junio, sobre el control de cumplimiento del Acuerdo comunitario relativo a la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar, habida cuenta de que este Real Decreto tiene por objeto verificar el cumplimiento por los buques mercantes extranjeros de lo dispuesto en las cláusulas 1 a 12 del Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar. Pues bien, en la cláusula 6 de este Acuerdo se establecía que: «No podrán realizar trabajos de noche los marinos menores de dieciocho años. A efectos de la presente cláusula, se entenderá por noche un período de al menos nueve horas consecutivas, que comprenda el intervalo comprendido entre la medianoche y las cinco de la mañana. La aplicación de la presente disposición no será necesaria en los casos en que pueda verse afectada la eficacia de la formación que, de acuerdo con los programas y planes establecidos, se imparta a los marinos de entre dieciséis y dieciocho años de edad».

²⁹ Directiva 1999/63/CE, modificada por la Directiva 2000/34/CE, de 22 de junio de 2000, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, y que ha procedido a incluir en el ámbito de aplicación de dicha Directiva a determinados sectores y actividades anteriormente excluidos de la misma, entre ellos, el de la pesca marítima.

bajos de noche los marinos menores de dieciocho años. A efectos de la presente cláusula, se entenderá por 'noche' un período de al menos nueve horas consecutivas, que comprenda el intervalo comprendido entre la medianoche y las cinco de la mañana. La aplicación de la presente disposición no será necesaria en los casos en que pueda verse afectada la eficacia de la formación que, de acuerdo con los programas y planes establecidos, se imparta a los marinos de entre dieciséis y dieciocho años de edad». Por su parte, el Real Decreto 285/2002, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, establece la prohibición del trabajo nocturno en la marina mercante de los trabajadores menores de dieciocho años. A efectos de la prohibición del trabajo nocturno de los trabajadores menores de dieciocho años prevista en el apartado 2 del artículo 6 ET, en el trabajo a bordo de los buques en la marina mercante se considerará trabajo nocturno el realizado entre las diez de la noche y las siete de la mañana.

2. CERTIFICADO MÉDICO

El examen médico de la gente del mar tiene una especial trascendencia habida cuenta de su vinculación no sólo con la salud de los marinos, sino también con la salud de todas las personas que se encuentran a bordo y con la propia seguridad marítima. Por este motivo, y con la finalidad de garantizar el que gente del mar tenga la aptitud física necesaria para realizar el trabajo en el mar, se establece como Regla, por lo tanto, obligatoria para los Estados miembros, el que la gente del mar no pueda trabajar a bordo de un buque si no posee un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar sus funciones. Debe tenerse en cuenta, que en el Proyecto de Convenio³⁰ se recogía la no aplica-

³⁰ OIT. Proyecto de Convenio sobre el trabajo marítimo. PTMC/04/4.

ción de la Regla a personas que normalmente no trabajan en el mar, tales como los prácticos, los cargadores a bordo y los trabajadores, finalmente, tal salvedad, no fue incluida en el texto final.

Esta Regla refunde los requisitos ya previstos en el Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16) y en el Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73). En el primero de ellos, se prohibía, el empleo a bordo de buques de personas menores de dieciocho años sin que hubieran presentado un certificado médico que probase su aptitud para dicho trabajo, firmado por un médico reconocido por la autoridad competente. Sin embargo, quedaban exceptuados de esta obligación, si el trabajo se efectuaba en buques en donde sólo estuvieran empleados los miembros de una misma familia. Por el contrario, en los buques escuela sí se requería la certificación médica que probase la aptitud. Además, se previó la necesidad de renovar el examen médico a intervalos que no excedieran de un año para continuar en el empleo. Del mismo modo, se recogía la posibilidad de emplear a un menor de dieciocho años sin haberle sometido a examen médico, en casos urgentes, pero condicionado a que el mismo se realizase en el primer puerto al que llegare el barco.

Por su parte, el Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73) se aplicaba a toda persona que desempeñase una función cualquiera, a bordo de un buque, con excepción de: a) el práctico que no fuera miembro de la tripulación; b) las personas empleadas a bordo por un empleador que no fuera el armador, excepción hecha de los oficiales u operadores de radio que estuviesen al servicio de una compañía de radiotelegrafía; c) los cargadores a bordo que no fuesen miembros de la tripulación; d) las personas empleadas en los puertos que no estuvieran habitualmente empleadas en el mar. Las personas a las que resultaba de aplicación el Convenio no podían ser empleadas a bordo

de un buque si no se encontraba en posesión de un certificado que probase su aptitud física para el trabajo marítimo en que fuera a ser empleada, firmado por un médico, o, en caso de un certificado que concierna únicamente a la vista, por una persona autorizada por la autoridad competente para expedir dicho certificado. En el certificado médico se debería hacer constar en especial: a) que el oído y la vista del interesado son satisfactorios y, cuando se tratase de una persona que hubiera de ser empleada en el servicio de puente (excepción hecha de cierto personal especializado cuya aptitud para el trabajo que deba efectuar no pueda ser disminuida por el daltonismo), que su percepción de los colores fuese también satisfactoria; b) que el interesado no sufriera ninguna enfermedad que pudiera agravarse con el servicio en el mar, que lo incapacitase para realizar dicho servicio, o que pudiera constituir un peligro para la salud de las demás personas a bordo. El certificado médico tenía una validez de dos años y en lo concerniente a la percepción de los colores, una validez de seis meses. No obstante, si expiraba durante una travesía, el certificado seguía siendo válido hasta el fin de la misma. En casos urgentes, la autoridad competente podía autorizar el empleo de una persona, para un solo viaje, sin que ésta haya cumplido los requisitos de los artículos precedentes.

Además de los referidos Convenios, también complementan esta materia: el Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164), incluye, entre otras disposiciones, las relativas al establecimiento de informes médicos para los casos de enfermedad o de accidente de la gente de mar. Asimismo, tratan sobre esta materia, si bien, más centrados en la prestación de asistencia médica que en realización de exámenes médicos: la Recomendación sobre los botiquines a bordo de los buques, 1958 (núm. 105), y la Recomendación sobre consultas médicas en alta mar, 1958 (núm. 106). De igual manera, resultarían

pertinentes: el Convenio sobre los servicios de salud en el trabajo, 1985 (núm. 161), la Recomendación (núm. 171) que lo complementa y los principios directivos técnicos y éticos relativos a la vigilancia de la salud de los trabajadores (1997).

Sin embargo, la preocupación por la salud de la gente de mar no ha sido exclusiva de la OIT, tanto la OMI como la OMS han aprobado instrumentos y disposiciones relativos a requisitos médicos para la gente de mar.

Así, en lo que respecta a la OMI, hay que reseñar: el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW), 1978, en su forma enmendada en 1995, regla I/9, Normas médicas –Expedición y registro de títulos– contiene disposiciones relativas a las normas médicas para la gente de mar. El Código STCW contiene directrices adicionales: Orientación sobre las normas médicas: Expedición y registro de títulos.

En lo que respecta a las Disposiciones de la OMS en materia de salud de los marinos y servicios médicos, hay que hacer referencia a las resoluciones sobre salud de los marinos que adoptaron el Consejo Ejecutivo de la OMS y la Asamblea Mundial de la Salud: WHA14.51, EB29.R10, WHA15.21, EB37.R25, EB43.R23, en las que se pide la prestación de asistencia a las naciones para que mejoren la salud de los marinos y los registros médicos de la gente de mar, así como que en cada puerto pongan a disposición de los marinos servicios capaces de prestar la asistencia médica especializada necesaria. Por otra parte, en mayo de 1996, una resolución de la 49.ª Asamblea Mundial de la Salud (WHA49.12), sobre la Estrategia Global de la OMS de Salud Ocupacional para Todos, instó a los países a que prestaran especial atención a la organización de servicios completos de salud ocupacional para la población trabajadora, incluidos los grupos más expuestos, como los marinos.

2.1. Obligaciones de la autoridad competente en el nuevo Convenio

Como señalamos, se establece como Regla, la obligación por parte de la autoridad competente de exigir a la gente del mar y, antes de prestar servicios a bordo de un buque, certificado médico válido que acredite la aptitud física para desempeñar las tareas que deban desarrollar a bordo, se trata en definitiva de preservar la salud y la seguridad en el mar.

De igual manera, la autoridad competente puede prescribir la naturaleza del examen médico y del certificado, no obstante, se le impone, si así lo hace, que tenga en cuenta las directrices internacionales aplicables –que aparecen recogidas en la Pauta B1.2–, y ello, previa consulta con los representantes de los armadores y de la gente del mar interesadas. Así, se favorece la concesión de potestad a las autoridades nacionales competentes en relación con los detalles del examen médico, garantizando que los certificados médicos reflejen realmente el estado de salud de la gente de mar, habida cuenta de las tareas que han de desempeñar³¹.

Se reconoce de manera expresa la validez de los certificados médicos expedidos conforme los requisitos en materia de certificación médica en virtud del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978³², enmendado,

³¹ OIT. Reunión tripartita intersesional sobre el seguimiento de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria. PTMC/2005/2.

³² En la Regla I/9 del mencionado Convenio (enmendado) en lo referente a las Normas médicas: Expedición y registro de títulos se señalaba: 1. Cada Parte establecerá normas médicas para la gente del mar, particularmente por lo que atañe a la vista y al oído. 2. Cada Parte garantizará que los títulos se expiden solamente a los aspirantes que cumplen los requisitos de la presente regla. 3. Todo aspirante a un título deberá presentar prueba fehaciente: 1. de su identidad; 2. de que su edad no es inferior a la especificada en la regla pertinente al título que solicita; 3. de que satisface las normas sobre aptitud física aprobadas por dicha Parte, particu-

(Convenio de Formación) imponiendo a la autoridad competente tanto la obligación de aceptar todo certificado médico que se haya expedido de acuerdo con el mencionado Convenio, como, en aquellos supuestos en que se trate de gente del mar no amparados por el mismo, la aceptación del certificado médico que cumpla con sus requisitos. De hecho, la Regla 1.2 permite excepciones pero sólo con arreglo a las condiciones establecidas en el Código, por lo tanto se confiere la facultad de prever excepciones a la prohibición general que debe incluir el Código³³.

Asimismo, en los párrafos 8 y 9 de la Norma A1.2 se recogen dos situaciones, aun cuando más que excepciones se puede decir que simplemente se pospone la necesidad de obtener un certificado médico vigente y que van referidas: a la situación en la que un certificado médico expira durante una travesía

larmente por lo que atañe a la vista y al oído, y posee un certificado médico válido expedido por facultativo debidamente cualificado que la Parte reconoce; 4. de que ha cumplido el periodo de embarco prescrito y recibido la formación de carácter obligatorio que las presentes reglas exigen para obtener el título que solicita; y 5. de que cumple las normas de competencia prescritas por las presentes reglas en lo que respecta a las aptitudes, funciones y niveles que se harán constar en el refrendo del título. 4. Cada Parte se compromete a: 1. mantener un registro o registros de todos los títulos y refrendos para capitanes, oficiales, y también marineros, según proceda, que se hayan expedido, hayan caducado o se hayan revalidado, suspendido o cancelado, o bien se hayan declarado perdidos o destruidos, así como de las dispensas concedidas; y 2. facilitar información sobre el carácter de dichos títulos, refrendos y dispensas a otras Partes o compañías que hayan solicitado la verificación de la autenticidad y validez de los títulos presentados por la gente de mar que solicita ya sea el reconocimiento de tales títulos conforme a lo prescrito en la regla 1/0, o bien la contratación de sus servicios a bordo.

³³ De hecho, finalmente, no se admitió la referencia a permitir excepciones a los Miembros: «de conformidad con su legislación y prácticas nacionales, no concediendo así a los países margen para permitir dichas excepciones de conformidad con su legislación nacional». OIT. Reunión tripartita intersesional sobre el seguimiento de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria. PTMC/2005/2.

hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde el marino interesado pueda obtener un certificado médico de un facultativo calificado, a condición de que esta prolongación de validez no exceda de tres meses; y a los casos urgentes, en cuyo supuesto, la autoridad competente puede permitir que un marino trabaje sin un certificado médico válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde pueda obtener un certificado médico de un médico calificado, si bien, se establecen como cautelas que: a) el permiso no exceda de tres meses, y b) el marino interesado tenga un certificado médico vencido de fecha reciente.

2.2. Expedición de los certificados médicos por personal médico calificado

Dado el medio donde el trabajador del mar desarrolla su actividad, incluyendo sus condiciones de vida a bordo, se hace necesario el reconocimiento obligatorio previo al embarque, que requiere ser efectuado por médicos debidamente calificados, entendemos que con ello se quiere poner especial énfasis en que se trate de médicos cualificados en medicina laboral marítima. O para el supuesto de que se trate de un certificado médico referido únicamente a la vista se requiere que sea persona calificada reconocida por la autoridad competente para expedir el mencionado certificado. En todo caso, deberán gozar de independencia en el ejercicio de sus funciones profesionales.

Ahora bien, en los supuestos en los que se haya denegado un certificado médico o se haya impuesto limitación respecto de la capacidad para trabajar, y en particular cuando se refiere al horario, al campo de trabajo o a la esfera de actividad, el trabajador del mar puede someterse a un nuevo examen médico a efectuar por otro médico o árbitro independiente. Por lo tanto, se le confiere al trabajador del mar una segunda posibilidad de some-

terse a otro examen médico llevado a cabo por otro profesional que entendemos debe estar igualmente calificado, para obtener un diagnóstico más sobre su situación psicofísica para el trabajo que debe desempeñar a bordo.

2.3. Contenido obligatorio del certificado médico

Deberá constar: a) Que los resultados del examen del oído y la vista del interesado son satisfactorios y, cuando se trate de una persona que vaya a ser empleada en servicios en los que puede tener aptitud para el trabajo disminuida por el daltonismo que su percepción de los colores es satisfactoria. Hay que recordar que determinados puestos de trabajo requieren de aptitud que no puede ser disminuida por el daltonismo. b) Que el interesado no sufre ninguna afección que pueda agravarse con el servicio en el mar o que lo incapacite para realizar dicho servicio, o que pueda constituir un peligro para la salud de las demás personas a bordo. Nos encontramos ante una reproducción, prácticamente literal, del Convenio de la OIT sobre el examen médico de la gente del mar, 1946 (núm 73), sin embargo, se ha cambiado el término «enfermedad» por el de «afección»³⁴, al considerar que se trata de un término más amplio comprensivo de otras afecciones, tales como la obesidad, que en la actualidad se consideran como cuestiones que afectan a la salud y la seguridad. Sin embargo, en las Directrices OIT/OMS³⁵ de 1997, se utiliza el término «condiciones médicas». No obstante, se establece, si bien como pauta, Pauta B.1.2.1, el que debería exigirse para la realización de los reconocimientos médicos las Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los mari-

nos OIT/OMS, con inclusión de todas las versiones ulteriores y demás directrices internacionales aplicables publicadas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

En definitiva, la elaboración de normas internacionales armonizadas sobre los reconocimientos médicos de los marinos se puede considerar como una necesidad, por lo que su realización ha sido una demanda constante a lo largo del tiempo. Con esta finalidad, diversos Organismos internacionales han unido esfuerzos para su realización: Organización Internacional del Trabajo (OIT), de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la Organización Mundial de la Salud (OMS). De ahí ya que en 1993, el Comité Mixto OIT/OMS sobre Salud de los Marinos, reunido en Ginebra, concretamente, en su séptima reunión, concluía en la necesaria armonización de los requisitos de los reconocimientos médicos de los marinos, por lo que se consideraba conveniente elaborar una norma internacional para los exámenes médicos periódicos y antes del embarque. Los médicos encargados de estos exámenes deberían tener un conocimiento claro de los requisitos especiales de la vida de la gente de mar.

La Conferencia de las Partes en el Convenio Internacional de la OMI sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Conferencia STCW), adoptó en 1995 la resolución núm. 9 sobre la elaboración de normas internacionales referidas a la aptitud física de la gente de mar, en ella se propone la elaboración de normas médicas internacionales sobre la aptitud de la gente de mar, a realizar por la OMI, la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de la Salud.

De esta manera, y en atención a las decisiones que adoptaron el Consejo de Administración en su 268ª reunión (Ginebra, marzo de 1997) y la 49ª Asamblea Mundial de la

³⁴ OIT. Informe de la Comisión núm.2. Conferencia Técnica Marítima preparatoria. 2004. PTMC/04/3-2.

³⁵ OIT/OMS. Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de marinos, 1997.

Salud (mayo de 1996), se celebró una Consulta³⁶ OIT/OMS sobre el establecimiento de directrices para la realización de exámenes médicos periódicos y previos al embarque de los marinos, en Ginebra del 25 al 27 de noviembre de 1997. En su 271.ª reunión (marzo de 1998), el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo tomó nota del informe de la Consulta y autorizó al Director General, previa consulta con el Director General de la Organización Mundial de la Salud, a que se publicasen las directrices.

2.4. Período de validez de los certificados médicos

- a) Con carácter general, para marino no menor de 18 años: período máximo de validez de dos años.
- b) Con carácter general, para marino menor de 18 años: período máximo de validez de un año, de acuerdo con el Convenio núm. 73 y del Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16)

Los certificados de percepción de los colores deberán ser válidos por un período máximo de seis años. Como se puede observar, el período es más amplio habida cuenta de que la visión del color es una característica permanente. Sin embargo, la limitación de la validez de los certificados relacionados con la visión de los colores se debe a que los defectos en la visión de los colores pueden aparecer con la edad y como consecuencia de afecciones

³⁶ Asistieron a la Consulta cuatro expertos (dos armadores y dos marinos), que fueron nombrados tras la celebración de consultas con el Grupo de los Empleadores y con el Grupo de los Trabajadores del Consejo de Administración, así como cuatro expertos que nombró la Organización Mundial de la Salud. En la Consulta se examinó y ultimó una serie de proyectos de directrices para la realización de exámenes médicos periódicos y previos al embarque de los marinos. OIT/OMS.

en la vista, lo que hace necesario la revisión. El mismo criterio aparece en el Convenio núm.73³⁷.

Este sería el período de validez con carácter general, dado que los períodos pueden ser más cortos debido a las tareas específicas que haya de desempeñar la gente del mar o que exija el Convenio sobre Formación.

Como ya se ha señalado anteriormente en los párrafos 8 y 9 de la Norma A1.2 recoge dos situaciones, que más que excepciones a la regla de estar en posesión de un certificado médico, se puede decir que establecen la posición de estar en posesión de un certificado médico vigente y que son: la situación en la que un certificado médico expira durante una travesía hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde el marino interesado pueda obtener un certificado médico de un facultativo calificado, a condición de que esta prolongación de validez no exceda de tres meses; y la referida a casos urgentes, en cuyo supuesto, la autoridad competente puede permitir que un marino trabaje sin un certificado médico válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde pueda obtener un certificado médico de un médico calificado³⁸, si bien, se establecen como cautelas que: *a)* el permiso no exceda de tres meses, y *b)* el marino interesado tenga un certificado médico vencido de fecha reciente.

En definitiva, se trata de dar respuesta al problema que se presenta cuando expira

³⁷ OIT Convenio refundido sobre el trabajo marítimo. PTMC/04/2.

³⁸ Obsérvese que se exige que el certificado médico esté expedido por médico calificado. En las discusiones sobre este punto la Consejera Especial de la Comisión explicó que en el convenio no se definía el término «profesional calificado» pero que se había propuesto una definición en las Reuniones tripartitas de alto nivel. El término «calificado» se refería a la normativa nacional al respecto. Entendía que el motivo de preocupación era que los exámenes los llevasen a cabo personas no calificadas. OIT. Informe de la Comisión núm.2. PTMC/04/3-2.

durante el viaje el certificado médico, habida cuenta de que los viajes pueden ser bastante largos y en los puertos próximos puede no existir personal médico calificado y habilitado para renovar su validez.

2.5. Idioma en el que deben estar expedidos los certificados médicos de buques que realizan habitualmente viajes internacionales

En relación con el certificado médico se estipula que los certificados médicos de la gente del mar que trabaja a bordo de buques que realizan habitualmente viajes internacionales deben ser expedidos al menos en inglés. Como se puede observar, se exige tal idioma cuando sea habitual la realización de viajes internacionales.

Se designa lo que debe entenderse por viaje internacional en la Regla 5.1.3 al tratar del Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima, considerándose como tal, un viaje desde un país hasta un puerto situado fuera de dicho país. Si bien, tal consideración expresamente se señala que lo es a efectos de la mencionada Regla.

2.6. Costos del certificado médico

El Estado miembro que adopte en su legislación o en otras medidas un sistema de servicios privados de contratación y colocación deberá prohibir que se facturen a la gente de mar, directa o indirectamente y en su totalidad o en parte, los honorarios u otros emolumentos por concepto de contratación, colocación u obtención de un empleo, salvo los costos correspondientes a la obtención del certificado médico nacional obligatorio, de la libreta nacional de servicio y de un pasaporte o de otros documentos personales de viaje similares (sin embargo, no se incluirá el cos-

to de los visados, cuya cuantía total se imputará al armador).

2.7. Inspección: certificado trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima

Al igual que se ha señalado respecto de la edad mínima, debe tenerse en cuenta que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar deben ser inspeccionadas y aprobadas por el Estado del pabellón, antes de expedir un certificado de trabajo marítimo, de conformidad con el párrafo 1 de la Norma A5.1.3, y, entre ellas, figuran la relativa al certificado médico. Del mismo modo, en la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, tanto en la Parte I expedida por el Estado del pabellón, como en la Parte II expedida por el armador, contiene un resumen de la legislación nacional por la que se aplica una lista convenida de 14 temas de las normas marítimas, entre los que se encuentra el certificado médico y por la que se establece el plan del armador o del operador para garantizar el respeto de las normas a bordo del buque entre las distintas inspecciones.

De igual manera, en la Pauta B.5.2.1, por lo tanto, como consideraciones que deberán tenerse en cuenta, se contempla que al establecer una política en relación con las circunstancias que justifican la inmovilización de un buque, de conformidad con el párrafo 6 de la Norma A5.2.1, la autoridad competente debería considerar que, en lo que respecta a las infracciones a que se hace referencia en el apartado *b)* del párrafo 6 de la Norma A5.2.1, la gravedad puede deberse a la naturaleza de la deficiencia de que se trate. Esto sería especialmente pertinente en caso de violación de los principios y derechos fundamentales o de los derechos en el empleo y sociales de la gente de mar en virtud de los artículos III y IV.

2.8. Pautas de organización y operación en la contratación y colocación en relación con la creación de servicios privados y el tratamiento de los reconocimientos médicos

Al crear el sistema de servicios privados de contratación y colocación los Estados miembros deberían considerar la posibilidad de exigir que los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, establecidos en su territorio, desarrollen y mantengan prácticas operacionales verificables.

Estas prácticas operacionales para los servicios privados de contratación y colocación de la gente de mar y, en la medida en que sean aplicables, para los servicios públicos de contratación y colocación de la gente de mar deberían abordar las siguientes cuestiones:

- a) los reconocimientos médicos, los documentos de identidad de la gente de mar y otros trámites que la gente de mar tenga que cumplir para obtener un empleo;
- b) el mantenimiento, con arreglo a criterios de respeto de la privacidad y la confidencialidad, de registros completos y detallados de la gente de mar incluida en los sistemas de contratación y colocación, que deberían comprender por lo menos la siguiente información:
 - i) las calificaciones de la gente de mar;
 - ii) las hojas de servicios;
 - iii) los datos personales relativos al empleo, y
 - iv) los datos médicos relativos al empleo;

2.9. Legislación española en relación con los reconocimientos médicos

La Ley 116/1969, de 30 de diciembre³⁹, relativa al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, ya establecía en el artículo 10, número 3, la necesidad de que se hicieran constar los datos referentes a las circunstancias de carácter sanitario⁴⁰. Asimismo, el artículo 16 del Decreto 1867/1970 de 9 de julio⁴¹, reiteraba lo establecido en la Ley, pero sin desarrollarlo. De igual manera, la Ordenanza Laboral de la Marina Mercante, de 20 de mayo de 1969, vino a recoger lo dispuesto en el Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73) de la OIT, pero no se pronunciaba respecto a los facultativos que debían efectuar los reconocimientos médicos de aptitud, ni respecto al documento donde debían constar. La Orden de 1 de marzo de 1973⁴², sobre reconocimientos médicos y certificados de aptitud para el trabajo a bordo de embarcaciones pesqueras y mercantes, fue la que estableció que el documento sanitario a que se refería la Ley 116/1969, estaba constituido por la Sección «Historial Sanitario» de la nueva edición de la Libreta de Inscripción Marítima de 1972, en la que se harían constar los datos relativos a su titular, respecto a reconocimientos médicos periódicos, vacunaciones y revacunaciones, sensibilidad medicamentosa y terapéutica serología y consultas médicas en el extranjero. El Instituto Social de la Marina era el encargado de prestar los servicios señalados de forma gratuita previa presentación de su libreta de Inscripción Marítima.

³⁹ BOE de 31 de diciembre de 1969.

⁴⁰ Así, el artículo 10 núm. 3 señalaba: «Cuando se trate de personal embarcado, los datos relativos a la afiliación se harán constar en la Libreta de Inscripción Marítima, o en el historial para los titulados, y los referentes a sus circunstancias de carácter sanitario se consignarán en el documento destinado a tal fin».

⁴¹ BOE de 11 de julio de 1969.

⁴² BOE de 6 de marzo de 1973.

El Real Decreto 1414/1981, de 3 de julio⁴³, por el que se reestructuraba el Instituto Social de la Marina, atribuía al mismo la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar y sus beneficiarios dentro del territorio nacional. La Orden de 10 de julio de 1984, del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social⁴⁴, crea el Servicio de Medicina Marítima, con posterioridad denominado Servicio de Sanidad Marítima⁴⁵ con el fin de desarrollar y llevar a cabo un programa sanitario preventivo-asistencial integral, encargándose a los facultativos adscritos a dicho servicio los reconocimientos médicos previos al embarque.

Por su parte, la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad⁴⁶, establecía la obligación por parte de las Administraciones Públicas de desarrollar actuaciones en materia de protección, promoción y mejora de la salud laboral. Sin olvidar, que Ley 31/1995, de 8 de noviembre⁴⁷, de Prevención de Riesgos Laborales igualmente recogió la obligatoriedad de efectuar exámenes de salud. Con posterioridad, la Disposición Adicional sexta del Real Decreto 39/1997, de 17 de enero⁴⁸, por el que se aprueba el Reglamento de los servicios de prevención de riesgos laborales, sigue atribuyendo al mencionado Instituto la competencia en relación con los exámenes médicos. El Real Decreto 973/2009, de 12 de junio⁴⁹, por el que aparece regulado el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, en relación con las normas de expedición de tarjetas profesionales de marina mercante, señalaba como requisito preceptivo satisfacer las normas de aptitud física a través del reconocimiento médico previo al embarco.

De otro lado, la Orden de 18 de enero de 2000, del Ministerio de Fomento, por la que se aprobó el Reglamento sobre despacho de buques, ya señalaba que constituía documento necesario para el enrole la acreditación de haber sido declarado apto para navegar derivada de un reconocimiento médico previo practicado por el personal sanitario designado por el Instituto Social de la Marina. Asimismo, el Real Decreto 525/2002, de 14 de junio, que incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 1999/63/CE del Consejo, de 21 de junio de 1999, cuyo objetivo no era otro que el de verificar el cumplimiento por los buques mercantes extranjeros de lo dispuesto en las cláusulas 1 a 12 del Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar, y en cuya cláusula 13 establecía la obligatoriedad de que todos los marinos estuvieran en posesión de un certificado que acreditase su capacidad para realizar las tareas para las cuales han sido empleados a bordo. La naturaleza de los controles médicos a los que debían someterse los marinos, así como los detalles que debían figurar en los certificados médicos, se establecerían previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores y de gente de mar. Todos los marinos deberán someterse a controles médicos periódicos. Los marinos que realicen guardias y sufrieran problemas de salud debidos, según certificación médica, al trabajo nocturno debían, si es posible, ser transferidos a un puesto de día apropiado. Los controles médicos debían efectuarse gratuitamente y respetando el secreto médico y podían llevarse a cabo en el marco de los sistemas nacionales de salud.

Por último, estableciendo un marco general en el que habrán de desarrollarse los reconocimientos médicos de embarque, y con el objetivo de unificar los requisitos y procedimientos de examen que permitan valorar la adecuación psicofísica del trabajador del mar al puesto de trabajo a desarrollar a bordo, se aprueba el Real Decreto 1696/2007, de 14 de

⁴³ BOE de 16 de julio de 1981.

⁴⁴ BOE de 7 de agosto de 1984, en desarrollo del Real Decreto 2358/1982, de 27 de agosto.

⁴⁵ Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de octubre de 1987.

⁴⁶ BOE. de 29 de abril de 1986.

⁴⁷ BOE. de 10 de noviembre de 1995.

⁴⁸ BOE de 31 de enero de 1997.

⁴⁹ BOE de 2 de julio de 2009.

diciembre⁵⁰. Real Decreto que en su artículo 1 señala que estos reconocimientos tienen como objetivo garantizar que las condiciones psicofísicas del solicitante sean compatibles con las características del puesto de trabajo y no supongan peligro para la salud y seguridad del individuo ni del resto de la tripulación. Dichas condiciones tampoco deberán poner en riesgo la navegación marítima. Como indica el apartado primero de este artículo, los reconocimientos médicos de aptitud son preceptivos y previos al embarque marítimo. Asimismo, sigue siendo el Instituto Social de la Marina el organismo competente para la organización, realización y control de los reconocimientos médicos regulados en este Real Decreto. Estos reconocimientos tendrán carácter gratuito y serán realizados por los facultativos adscritos al Servicio de Sanidad Marítima. El contenido exhaustivo del Real Decreto ha permitido recoger las recomendaciones de la OMS para la realización de los reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque, especialmente los requisitos mínimos, frecuencia, condiciones médicas de los trabajadores que deben ser consideradas para el trabajo en el mar y el derecho a la protección de la intimidad de dichos trabajadores. Caben dos tipos de reconocimiento: Reconocimiento médico inicial: tendrá tal consideración el reconocimiento médico que se practique al interesado por primera vez o cuando hayan transcurrido más de cinco años desde la fecha de realización del último reconocimiento médico de embarque marítimo. Reconocimiento médico periódico para los supuestos no contemplados en el apartado anterior. El tiempo de vigencia del reconocimiento médico será determinado en cada caso por el médico reconecedor en función del estado de salud del solicitante, de su edad y de la clase de trabajo que vaya a desempeñar, con el tope máximo de validez de dos años, excepto para menores de veintiún años y mayores de cincuenta años que será de

un año. Si durante el transcurso de la navegación expirase la vigencia de un reconocimiento médico de embarque marítimo, éste seguirá siendo válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde el marino interesado pueda obtener un certificado médico de un facultativo de sanidad marítima, a condición de que esta prolongación de validez no exceda de tres meses. El certificado médico de aptitud para embarque aparece expedido también en inglés.

También debe recordarse que, en relación con los reconocimientos médicos, y más concretamente en relación con la actuación de la Administración marítima a la hora de expedir, convalidar o renovar tarjetas profesionales de los tripulantes en supuestos en que el preceptivo certificado médico no se limite a declarar «apto» al tripulante, el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, añade una nueva disposición adicional tercera que queda redactada en los siguientes términos: «La expedición, convalidación, renovación y revalidación de los títulos y tarjetas profesionales de la Marina Mercante, solo se podrán denegar por motivos de aptitud psicofísicas, cuando el certificado médico para el embarque que se regula en el artículo 5 del Real Decreto 1696/2007, de 14 de diciembre, por el que se regulan los reconocimientos médicos de embarque marítimo, figure con 'no apto'. En los casos de 'apto con restricciones', se denegará la expedición, convalidación, renovación y revalidación del título y de las tarjetas profesionales de la Marina mercante, solo y cuando, las restricciones tengan que ver con la vista u el oído, y que las mismas impidan a la persona afectada diferenciar los colores o escuchar las señales fónicas o cualquier tipo de alarma», en este caso en el certificado médico figurará la siguiente mención 'apto excepto puente y funciones de vigía' o 'apto excepto máquinas' respectivamente. No obstante lo anterior, se le podrá extender la correspondiente tarjeta, que posibilite el trabajo en otros servicios del buque.

⁵⁰ BOE de 31 de diciembre de 2007.

En este caso la tarjeta se extenderá con la limitación correspondiente».

3. FORMACIÓN Y CALIFICACIONES

3.1. Formación adecuada

La formación adecuada se considera que debe constituir requisito previo para cualquier marino, determinante, en todo caso, de una navegación más segura y más competitiva. De esta manera, se establece como Regla, por lo que todo Estado miembro se obliga a respetar, el que la gente de mar no trabaje a bordo de un buque si no ha sido formada para ello o no posee un certificado que acredite que tiene las competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones. Se decidió que esta regla no debía ir seguida de normas o pautas. Con ello se dio respuesta a una comunicación de la OMI en la que indicaba que estaba dispuesta a asumir la responsabilidad por los requisitos sobre formación y certificación para los marineros preferentes, que expondremos a continuación, en caso de que la OIT se los transfiriera⁵¹.

3.2. Formación sobre seguridad individual a bordo de un buque

Del mismo modo, se establece como Regla y no como norma, el que la gente de mar tenga una formación sobre seguridad individual a bordo, por lo que no podrá permitirse que se trabaje en un buque si ésta no ha sido completada con éxito. De hecho, en el capítulo VI del Convenio de Formación de la OMI relativo a las emergencias, seguridad en el trabajo, atención médica y supervivencia, ya se hace referencia en particular a las disposiciones sobre la llamada «formación de familiarización» en las que se trata no sólo de las técni-

cas de supervivencia personal sino también de las relativas a la formación básica en materia de seguridad; así, se prescribe en el citado Convenio de Formación que: «La gente de mar habrá de estar familiarizada y recibir formación o educación básica en aspectos de seguridad conforme a lo prescrito en la sección A-VI del Código de Formación, y deberá satisfacer las normas de competencia que se establecen en dicha sección». Dentro del Capítulo VI, Sección A-VI/I «Requisitos mínimos de familiarización, formación e instrucciones básicas en aspectos de seguridad de la gente del mar», se distingue entre: Familiarización y Formación básica, detallando la formación que les permita familiarizarse con las técnicas de supervivencia personal o recibir la suficiente información e instrucción y recibir la debida formación básica en: técnicas de supervivencia personal, prevención y lucha contra incendios, primeros auxilios básicos y seguridad personal.

3.3. Validez de la formación y de los certificados dados por la OMI

Se reconocen explícitamente otros requisitos sobre formación aplicables, tales como los previstos en el Convenio de Formación. Con ello se ha dado respuesta a una comunicación de la OMI en la que indicaba que estaba dispuesta a asumir la responsabilidad por los requisitos sobre formación y certificación para los marineros. De esta manera, se considera que la formación y los certificados que estén en conformidad con los instrumentos de carácter obligatorio adoptados por la OMI cumplen los requisitos requeridos por este Convenio.

3.4. Certificado de marinero preferente

En relación con el certificado de marinero preferente, debe señalarse que el término de «marinero preferente» es el utilizado en diversos instrumentos de la OIT, por lo que la OMI, debe definir dicho término al establecer

⁵¹ OIT. Informe I (1A). Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo.

los requisitos de formación apropiados para los miembros del personal subalterno. Y ello, habida cuenta, de que la OMI asume las competencias de formación (a excepción del cocinero de buque). Así pues, el establecimiento de requisitos de formación para la gente de mar compete a la OMI, y en particular, deberían figurar en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación), en su forma enmendada⁵². Por este motivo, se transfieren a la OMI los principios del Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74).

Por consiguiente, se incluyen disposiciones generales sobre formación en el Convenio sobre el trabajo marítimo dado su carácter integral y a fin de justificar el cierre a nuevas ratificaciones del Convenio sobre los certificados de capacidad del Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), y también para garantizar que todo el personal que no esté cubierto por las disposiciones del Convenio de Formación de la OMI reciba formación u otro tipo de calificaciones. No obstante, se añade a esta regla una Disposición Transitoria para tener en cuenta a los miembros que hayan ratificado el Convenio núm. 74; dado que de otro modo, el convenio refundido, al prever la denuncia *ipso facto* de los convenios revisados tendría como consecuencia una disminución de la protección existente durante el intervalo previo a la adopción de los arreglos apropiados en virtud de los instrumentos de la OMI. Es por ello, por lo que se incluye al final de la regla que: Todo miembro que, en el momento de ratificar el presente Convenio, estuviera obligado por el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), deberá seguir cumpliendo las obligaciones previstas en ese Convenio, salvo que la OMI haya adoptado disposiciones obligatorias que traten sobre el mismo tema y hayan entrado en

vigor, o si hubieran transcurrido cinco años desde la entrada en vigor del presente Convenio, de conformidad con el párrafo 3 del artículo VIII, si esta fecha fuera posterior.

3.5. Formación cocinero de buque

Asimismo, se establece como Regla que los marinos empleados como cocinero de buque y encargado de la preparación de las comidas deben tener la formación y cualificaciones necesarias para ejercer esta función a bordo de buques. Obsérvese que la conjunción que se emplea es «y», no «o», con lo cual se está excluyendo a la gente del mar con experiencia pero sin cualificaciones.

De esta manera, se establece como Norma el que los Estados miembros velen por que el personal del servicio de fonda esté debidamente formado o haya recibido instrucciones adecuadas para el ejercicio de sus funciones. Y son los armadores los responsables de garantizar que todo marino contratado como cocinero a bordo de un buque tiene la formación para ello y posee las cualificaciones y competencias exigidas para ejercer dicha función, de conformidad con la legislación del Estado miembro de que se trate. Así, deberán exigir el haber completado un curso de formación aprobado o reconocido por la autoridad competente, que comprenda conocimientos prácticos de cocina, higiene alimentaria y personal, almacenamiento de los alimentos, gestión de las reservas, y la protección del medio ambiente y la seguridad y la salud del servicio de fonda.

Se establecen dos excepciones a la obligatoriedad de que se trate de cocinero plenamente calificado: la primera que opera en los buques con una dotación prescrita de menos de diez tripulantes, que por razón del número de miembros de la tripulación o del área de navegación pudieran no estar obligados por la autoridad competente a llevar un cocinero plenamente calificado, se deberá impartir formación o instrucción a toda persona que

⁵² OIT. Informe de la Comisión núm.2. PTMC/04/3-2.

prepare alimentos en cocinas en las áreas relacionadas con los alimentos y la higiene personal, así como con la manipulación y el almacenaje de alimentos a bordo de un buque. Por lo tanto, supone en primer lugar, que todo buque con una tripulación de más de diez miembros debe contratar a un cocinero formado y calificado; y en segundo lugar, que en todo buque con una tripulación inferior a diez miembros se tiene que impartir algún tipo de formación a toda persona encargada de manipular y preparar alimentos.

La segunda excepción está en relación con la existencia de circunstancias de extrema necesidad, la autoridad competente podrá conceder una dispensa para permitir que un cocinero no plenamente calificado preste servicio en un buque específico durante un período determinado, hasta el próximo puerto de escala apropiado o durante un período no superior a un mes, a condición de que la persona beneficiaria de dicha exención haya recibido formación e instrucción en materias que incluyan la higiene alimentaria y la higiene personal, así como la manipulación y almacenamiento de víveres a bordo.

Como Pauta a seguir en relación con los cocineros de buques, se establece que: la función de cocinero del buque debería asignarse únicamente a un marino que:

a) haya prestado servicio en el mar durante el período mínimo que prescriba la autoridad competente, que podría variar en función de las calificaciones o experiencia pertinentes que posea el interesado, y

b) haya aprobado el examen que prescriba la autoridad competente o un examen equivalente en un curso reconocido de formación de cocineros.

Así pues, se deja la decisión del período mínimo que debe haber prestado servicio en el mar al criterio de la autoridad competente habida cuenta de que se trata de una pauta que no es vinculante. Y este tiempo estará en

función de las calificaciones o experiencia que tenga, con ello se pretende que a los cocineros que se les forme para ser cocineros de embarcaciones sin haber servido en el mar, pueda establecerse, si así se considera oportuno por la autoridad competente, un tiempo inferior.

De otro lado, obsérvese que se deben cumplir los dos requisitos dado que la conjunción es copulativa y no disyuntiva.

El mencionado examen y la extensión de los certificados pueden ser asumidos o bien por la autoridad competente, o bien por una escuela reconocida de cocineros.

Asimismo, se considera que es la autoridad competente la que debería prever, cuando procediere, el reconocimiento de los certificados de aptitud de cocinero extendidos por otros Miembros que hayan ratificado el presente Convenio o el Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69), o por otra institución reconocida.

3.6. Inspección: certificado trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima

Al igual que se ha señalado respecto de la edad mínima y respecto del certificado médico debe tenerse en cuenta, que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar deben ser inspeccionadas y aprobadas por el Estado del pabellón antes de expedir un certificado de trabajo marítimo, de conformidad con el párrafo 1 de la Norma A5.1.3, y, entre ellas, figuran la relativa a las calificaciones de la gente del mar. Del mismo modo, en la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, tanto en la Parte I expedida por el Estado del pabellón, como en la Parte II expedida por el armador, contiene un resumen de la legislación nacional por la que se aplica una lista convenida de 14 temas de las normas marítimas, entre los que se encuentra la referida a las calificaciones de la gente del mar y por la que se establece el plan del armador o del operador para garantizar el

respeto de las normas a bordo del buque entre las distintas inspecciones.

3.7. Normas y pautas de organización y operación en la contratación y colocación en relación con la creación de servicios privados y el tratamiento de los reconocimientos médicos

Al crear el sistema de servicios privados de contratación y colocación los Estados miembros deberán prohibir que los servicios de contratación y colocación de gente de mar empleen medios, mecanismos o listas destinados a impedir que la gente de mar obtenga un empleo para el cual está calificada, o la disuadan de ello de ello (Norma A1.4 apartado 5.b). Del mismo modo, deberán verificar que la gente de mar contratada o colocada por la mediación de estas agencias posee las calificaciones y los documentos necesarios para el empleo de que se trate, y que los acuerdos de empleo de la gente de mar sean conformes con la legislación aplicable y con todo convenio colectivo que forme parte de los acuerdos de empleo (Norma A1.4 apartado 5.c).

En todo caso, al dar cumplimiento a lo establecido en la norma referida al mantenimiento de un servicio público de contratación y colocación de la gente del mar, se establece, si bien como pauta, la posibilidad de que la autoridad competente cree un mecanismo para recopilar y analizar toda la información pertinente sobre el mercado de trabajo marítimo, con inclusión de la oferta actual y la oferta previsible de marinos para trabajar como miembros de tripulación, clasificados según su edad, sexo, rango y calificaciones, y según las necesidades del sector, en el entendimiento de que la recopilación de información sobre edad y sexo sólo podrá realizarse con fines estadísticos o si se emplea en el marco de un programa destinado a impedir la discriminación basada en la edad o el sexo.

Asimismo, pero en relación con la creación de un sistema de servicios privados de con-

tratación y colocación, se establece también como pauta el que los Estados miembros consideren la posibilidad de exigir que los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, establecidos en su territorio, desarrollen y mantengan prácticas operacionales verificables.

Estas prácticas operacionales para los servicios privados de contratación y colocación de la gente de mar y, en la medida en que sean aplicables, para los servicios públicos de contratación y colocación de la gente de mar deberían abordar además de los reconocimientos médicos, los documentos de identidad de la gente de mar y otros trámites que la gente de mar tenga que cumplir para obtener un empleo, también el mantenimiento, con arreglo a criterios de respeto de la privacidad y la confidencialidad, de registros completos y detallados de la gente de mar incluida en los sistemas de contratación y colocación, que deberían comprender, entre otras, la información relativa a:

- i) las calificaciones de la gente de mar;
- ii) las hojas de servicios;
- iii) los datos personales relativos al empleo

3.8. Legislación española en relación con la formación

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en su artículo 86.9, dispone que es competencia del Ministerio de Fomento la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las dotaciones de los buques civiles españoles, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en cuanto a las dotaciones de los buques pesqueros.

Como se ha señalado, la normativa específica básica por la que se regula el nivel míni-

mo de formación en profesiones marítimas, la constituye el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio⁵³.

Así, el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio viene a establecer las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación aplicables a quienes ejerzan funciones a bordo de los buques mercantes españoles⁵⁴, en cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada, tipificando, las infracciones en su ámbito⁵⁵, así como las respectivas sanciones y especificando los sujetos responsa-

⁵³ BOE de 2 de julio de 2009.

⁵⁴ De esta manera, en el art. 26 del mismo se establece en relación con las Tarjetas profesionales de marina mercante lo siguiente:

1. Conforme con el artículo VI del Convenio STCW y las reglas I/2 y I/11 de su anexo, se expedirá una tarjeta profesional de marina mercante, como documento acreditativo de la posesión de un título profesional o de un refrendo, así como de la continuidad en la competencia profesional. A tales efectos, se establecen dos modelos de tarjetas profesionales de marina mercante:

El modelo del apartado 2 de la sección A-I/2 del Código de Formación, para los poseedores de títulos profesionales españoles.

El modelo del apartado 3 de la sección A-I/2 del Código de Formación, para los poseedores de títulos profesionales de Estados parte del Convenio STCW.

2. El refrendo contenido en la tarjeta profesional de marina mercante se emitirá con las mismas atribuciones y limitaciones del respectivo título profesional.

3. Los modelos y los contenidos adicionales de las tarjetas profesionales de marina mercante corresponden a la Dirección General de la Marina Mercante.

4. Tendrán una validez de cinco años, pudiendo revalidarse siete meses antes de su caducidad.

5. Los títulos se expedirán con arreglo al apartado 1 de la Regla I/2 del anexo de Convenio STC.

⁵⁵ Infracciones leves: De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 114.4.a) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se considera infracción administrativa de carácter leve la falta de presentación, por parte del capitán o patrón o de la persona que deba hacerlo, de la documentación exigida.

Infracciones graves: 1. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 115.2.h) de la Ley 27/1992, de 24 de

noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se considera infracción administrativa, de carácter grave, traspasar, los capitanes, patrones u otro personal marítimo, los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional que posean. 2. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 115.2.j) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se considera infracción administrativa, de carácter grave, la falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de todo buque civil español de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con los Reglamentos aplicables. 3. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 115.2.m) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se considera infracción administrativa, de carácter grave, el incumplimiento de: la obligación de dar instrucciones por escrito a los capitanes de los buques con la indicación de las directrices y procedimientos a seguir para garantizar que toda la tripulación que ingresa en la dotación del buque tenga la oportunidad de familiarizarse con el equipo. La obligación de llevar a bordo los textos actualizados de la normativa nacional e internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino. La obligación de anotar en el Diario de Navegación el idioma común de trabajo.

Infracciones muy graves: 1. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 116.2.e) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se considera infracción administrativa, de carácter muy grave, contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial, a quienes no se encuentren en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello, así como ejercer sin la referida titulación tales funciones. 2. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 116.2.f) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se considera infracción administrativa, de carácter muy grave, la falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de los buques de pasaje españoles de sus obligaciones y funciones atribuidas en los correspondientes cuadros orgánicos para situaciones de siniestro, aprobados por la Administración de acuerdo con las normas aplicables. 3. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 116.3.h) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se considera infracción administrativa, de carácter muy grave, el falseamiento de la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas. A los efectos de su más precisa calificación, se considera incluida en dicha infracción el falseamiento de la información necesaria para la expedición de la documentación profesional.

bles⁵⁶. A su vez, recoge las condiciones de embarque para la realización de las prácticas obligatorias de los futuros profesionales de la mar y hace referencia, como ya se ha señalado, a aspectos concretos de los reconocimientos médicos en materia de titulaciones profesionales. También supone establecer vías de lucha contra el fraude en lo relacionado con las titulaciones profesionales de la marina mercante⁵⁷. Además se disponen los requisitos mínimos de calidad de la formación para el ejercicio profesional en buques mercantes, estableciéndose un sistema de auditorías independientes en intervalos superiores a cinco años.

En todo caso, el eje central continua siendo el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar –STCW, realizado por la Organización Marítima Internacional– OMI, lleva a cabo la codificación de los requisitos y normas mínimas que debe cumplir el personal

⁵⁶ De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 118.2 a) y b) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, serán responsables de la infracción, las personas físicas o jurídicas titulares de la actividad empresarial que realice el buque y subsidiariamente los capitanes y patronos de los buques y, respecto a los buques mercantes, la empresa operadora o, en su defecto, el capitán o patrón del buque respecto de: Las infracciones leves del artículo 22. Las infracciones graves del artículo 23. Las infracciones muy graves del artículo 24.

⁵⁷ Así, el artículo 43 del referido Real Decreto señala en relación con la Prevención del fraude y de otras conductas ilícitas en relación con las titulaciones profesionales de la marina mercante, que: «Si la Dirección General de la Marina Mercante detectase la existencia de titulaciones profesionales de marina mercante que pudieran ser fraudulentas o presuntas conductas ilícitas de carácter penal en relación con dichas titulaciones, deberá poner tal circunstancia en conocimiento del Ministerio Fiscal. Con el fin de detectar y combatir el fraude y otras prácticas ilícitas en relación con las titulaciones profesionales de marina mercante, la Dirección General de la Marina Mercante mantendrá un sistema de intercambio de información con las autoridades competentes de otros países, en relación con la titulación de la gente de mar».

encargado de tripular un buque de navegación internacional y se constituye como el referente en esta materia y al que se hace referencia al regular la formación en profesiones marítimas. Adoptado en el año de 1978, ha sido objeto de distintas enmiendas⁵⁸ hasta llegar a la redacción actual, resultado de la revisión que se efectuó en el año de 1995, y en el que se aprueba un Código que modificó sustancialmente el Anexo del Convenio Internacional de 1978. El Código de Formación de 1995, está dividido en dos partes la A y la B, siendo la parte A de obligatorio cumplimiento para los Estados Parte, mientras que la parte B tiene carácter de recomendación y procedimientos sugeridos a seguir.

En el Código de Formación se contienen las normas de competencia para los diferentes títulos, sin olvidar las disposiciones referentes a las normas de calidad y de realización de auditorías independientes en los diferentes procesos administrativos y formativos determinados en el Convenio STCW y que es asumido por la normativa española referida anteriormente.

A su vez, nuestra normativa regula los Certificados de Especialidad, normativa integrada por Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre, por la que se regulan los programas de formación de los títulos profesionales de Marineros de Puente y de Máquinas de la Marina Mercante, y de Patrón Portuario⁵⁹, así como los certificados de especialidad acreditativos de la competencia profesional⁶⁰.

⁵⁸ Las primeras enmiendas se efectuaron en el año de 1991 y en el año de 1994, la primera con la finalidad de incluir de la manera más exacta posible las prescripciones adicionales necesarias para la implantación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos – SMSSM y la segunda dirigida a sustituir el texto que trataba sobre la formación especial que deben recibir las tripulaciones de los buques tanque.

⁵⁹ Modificada por la Orden FOM/4209/2004, de 16 de diciembre que seguirán en vigor hasta la regulación por el Ministerio de Fomento.

⁶⁰ En su artículo 4 se crean los siguientes certificados de especialidad:

Del mismo modo, la necesidad de crear un certificado de competencia de Marinero Cocinero, se hizo sentir tempranamente, habida cuenta de que se requería personal de cocina que tuviera conocimientos suficientes para preparar las comidas a bordo. Por este motivo se promulgó la Orden del Ministerio de Comercio de 8 de noviembre de 1968, que estableció el certificado de competencia de Marinero Cocinero en buques de pesca. Con posterioridad, el Convenio núm. 69 sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque (1946)⁶¹ de la OIT, estableció como preceptivo el certificado de aptitud profesional de Marinero Cocinero para desempeñar este oficio a bordo de buques. Como consecuencia, se aprueba la Orden de 6 de octubre de 1972⁶², por la que se crea el certificado de competencia de Marinero Cocinero para

- a) De formación básica.
- b) Avanzado en lucha contra incendios.
- c) Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos).
- d) Botes de rescate rápidos
- e) Operador general del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimo.
- f) Operador restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimo.
- g) Familiarización en buques tanque.
- h) Buques petroleros.
- i) Buques gaseros.
- j) Buques quimiqueros.
- k) Básico de buques de pasaje.
- l) Buques de carga rodada (ro-ro) de pasaje y buques de pasaje distintos a buques ro-ro.
- m) Radar de punteo automático (ARPA).

Por su parte la Orden FOM/555/2005, de 2 de marzo, establece cursos de formación en materia de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario. Asimismo y en aplicación del Capítulo XI del Convenio SOLAS y del Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias, en los buques tiene que haber un Oficial encargado de la Protección Marítima, realizándose cursos a tal efecto y emitiéndose los correspondientes certificados por los Centros de Formación homologados.

⁶¹ Convenio ratificado por España el 5 de mayo de 1971(BOE núm. 43 de 19 de febrero de 1972).

⁶² BOE de 23 de noviembre de 1972.

buques mercantes y de pesca que acredita la capacidad profesional para los servicios de cocina en estos buques. Para presentarse a la obtención de este certificado se establecía la necesidad de poseer la competencia de mariner y los candidatos a este certificado que se encontrasen en posesión de nombramiento análogo expedido por un Centro oficial de Hostelería, podían solicitar y se les concedía su convalidación.

4. PROGRESIÓN PROFESIONAL Y DESARROLLO DE LAS APTITUDES Y OPORTUNIDADES DE LA GENTE DE MAR

4.1. Deber por parte de los Estados de promover y desarrollar las oportunidades y aptitudes en el sector marítimo

En íntima relación con la obligatoriedad de que la gente que trabaje a bordo de un buque tenga la formación para ello o posea la calificación para ejercer sus funciones a bordo, se establece, igualmente como Regla, el deber por parte de los Estados de promover el empleo en el sector marítimo, así como la progresión profesional y el desarrollo e incremento de aptitudes y oportunidades en el mismo, no cabe duda de que formación y cualificación se encuentran en estrecha unión. Asimismo, debemos destacar la referencia añadida al final de esta regla en relación con los destinatarios de estas medidas, en cuanto que lo serán, concretamente, la gente de mar domiciliada en su territorio, lo que significa que los Estados de abanderamiento no están obligados a la progresión social, al desarrollo de aptitudes o a las oportunidades de empleo en relación con marinos extranjeros.

La formación se considera como un valor en alza para lograr la profesionalidad del sector. En este sentido, las políticas de los Estados deben dirigirse precisamente a reforzar sus competencias y cualificaciones, así como

las oportunidades de empleo. En ello, juegan un papel trascendental las organizaciones de armadores y la propia gente del mar, por lo que deberán ser consultados para establecer unos objetivos claros en relación con lo que debe ser la orientación profesional, la educación y la formación de los mismos, al estar en estrecha relación con la navegación del buque y la seguridad de las operaciones.

No se puede olvidar, que la formación permanente tiene como objetivo adecuar los conocimientos de los trabajadores del mar a las nuevas necesidades, obteniendo una mayor capacitación personal, mejorando las competencias y cualificaciones y, en muchos casos, la recualificación de los trabajadores. Ello permite su promoción profesional, a la vez que se logra dar respuesta a los nuevos retos que presenta el sector marítimo. De hecho, ya la Recomendación sobre la formación profesional de la gente del mar, 1970 (núm.137) de la OIT, invitaba a aquellos países en los que existiera o se pensase crear una industria marítima a que, al planificar la política nacional de enseñanza y formación, cuidasen de que se diera un lugar adecuado en el sistema nacional de medios de formación a la capacitación de la gente del mar a fin de alcanzar los objetivos que la propia recomendación establecía; indicando, además, la conveniencia de que los programas de formación de todas las instituciones públicas y privadas dedicadas a la formación de la gente del mar estuvieran coordinados y desarrollados en cada país con arreglo a normas prescritas a nivel nacional.

4.2. Medidas para promover la progresión profesional y el desarrollo de aptitudes y oportunidades de empleo

Para lograr estos objetivos, se establece una pauta en relación con las medidas para promover la progresión profesional y el desarrollo de aptitudes y oportunidades de

empleo de la gente del mar y, otra, en relación con el Registro de la gente del mar. En relación con la primera se establecen distintas posibilidades: *a)* la celebración de acuerdos sobre progresión profesional y formación en materia de aptitudes profesionales con un armador o con una organización de armadores; *o b)* disposiciones para promover el empleo mediante el establecimiento y mantenimiento de registros o listas, por categorías, de gente de mar calificada, *o c)* la promoción de oportunidades, a bordo y en tierra, para perfeccionar la formación y la educación de la gente de mar con objeto de desarrollar sus aptitudes profesionales y las competencias transferibles a fin de encontrar y conservar un trabajo decente, mejorar las perspectivas individuales de empleo y adaptarse a la evolución de la tecnología y de las condiciones del mercado de trabajo del sector marítimo. En relación con la segunda se establece el Registro de la gente de mar, no obstante, esta referencia al Registro encuentra su origen en el Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145), y precisamente en relación con la forma de llevar a cabo estos registros se establecen una serie de consideraciones a tener en cuenta por los Estados que tengan este sistema de registro, facilitando así el logro de los objetivos que marca la norma:

1. Cuando el empleo de la gente de mar se rija por registros o listas, dichos registros o listas deberían comprender todas las categorías profesionales de la gente de mar, en la forma que determinen la legislación o la práctica nacionales o los convenios colectivos.
2. La gente de mar inscrita en estos registros o listas debería tener prioridad para la contratación.
3. La gente de mar inscrita en estos registros o listas debería mantenerse disponible para el trabajo en la forma que determinen la legislación o la práctica nacional o los convenios colectivos.

4. En la medida en que lo permita la legislación nacional, el número de marinos inscritos en tales registros o listas debería ser revisado periódicamente, a fin de mantenerlo en un nivel que corresponda a las necesidades del sector marítimo.

5. Cuando sea necesario reducir el número de marinos inscritos en uno de tales registros o listas, deberían adoptarse todas las medidas apropiadas para impedir o atenuar los efectos perjudiciales para la gente de mar, teniendo en cuenta la situación económica y social del país.

4.3. Legislación nacional sobre la materia

La especial preocupación sobre la educación y formación marítimas ha estado latente en el ámbito de la Comunidad Europea. En este sentido, ya la Comisión⁶³ comunicaba al Consejo y al Parlamento Europeo las claves para mejorar las cualificaciones de la gente del mar, tratando de aumentar, de esta manera, las posibilidades laborales y la movilidad, en la consideración de que las mismas radicaban precisamente en una formación marina adecuada. En efecto, la Comisión, respetando el principio de subsidiaridad, llamaba la atención de todas las partes interesadas sobre las diferentes medidas que podrían tomarse para encarar los retos considerables a los que se enfrenta el sistema de educación y formación marítimas en su conjunto. Así, establecía una serie de retos:

El primer reto lo constituía proporcionar marinos de calidad capaces de trabajar a bordo de buques modernos de alta calidad. Por ello, veía la necesidad de que los institutos de formación analizaran detenidamente y, en

caso necesario, revisaran sus programas de enseñanza, que debían satisfacer los requisitos generales de la industria del transporte, fundamentalmente, conocimiento de la legislación internacional, sobre todo las disposiciones del Convenio STCW y el Código ISM, así como las nuevas tecnologías. Igualmente, se consideraba necesario garantizar la calidad de la formación y de la gente mediante la formación a bordo de los buques.

El segundo reto consiste en proporcionar a los marinos los conocimientos necesarios para aumentar sus perspectivas de movilidad. En este sentido, su educación inicial debe ir seguida de cursos de reciclaje permanente, que les permitan afrontar la especialización de los buques y adaptarse a los nuevos equipos y requisitos legales. Asimismo, deben proporcionarse cursos de perfeccionamiento para fomentar el acceso de los marineros a la categoría de oficiales.

El tercer reto consiste en adaptarse a la evolución de la profesión, es decir, proporcionar a la gente de mar los instrumentos necesarios para que puedan asumir una actividad profesional en tierra después de un número razonable de años en el mar.

En fin, dentro de este marco comunitario se ha ido desarrollando la normativa española. Así, La actividad formativa del Instituto Social de la Marina se encuentra sometida a un permanente proceso de evolución y adaptación, en parte debido a la propia demanda del sector y, asimismo, por la incidencia que tiene el desarrollo normativo; concretamente la puesta en marcha del Estado de las Autonomías ha obligado y sigue obligando a una permanente adecuación de la programación formativa en función, de una parte, de las competencias del Instituto Social de la Marina y, de otra, de aquellas asumidas por las Comunidades Autónomas.

Como consecuencia de estos cambios, el Instituto mantiene en la actualidad sus competencias en el área de formación que no se

⁶³ Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre la formación y la contratación de la gente de mar. COM (2001), 188 final. Bruselas, 6 de abril de 2001.

ha transferido y sigue asumiendo el desarrollo de toda la formación profesional en aquellas Comunidades Autónomas a las que no se ha traspasado esta materia.

Con la finalidad de establecer la definición de beneficiarios, forma y medios de impartición de las enseñanzas y tipología de acciones docentes, se ha considerado necesario dictar una norma que regule las acciones formativas destinadas a la gente del mar, impartidas por el Instituto Social de la Marina, a través de la cual se hagan efectivas las recomendaciones que, ya de facto, se venían siguiendo de

la Organización Internacional del Trabajo y de la Comisión de la Unión Europea.

Estas acciones formativas se llevan a cabo por el Instituto Social de la Marina. Como consecuencia de lo anteriormente señalado, se dicta la Orden TAS/167/2008, de 24 de enero⁶⁴, por la que se regula la formación profesional marítima y sanitaria del Instituto Social de la Marina, cuyo objetivo es regular el marco de las acciones formativas impartidas por el Instituto Social de la Marina dentro de los planes anuales de formación.

⁶⁴ BOE de 4 de febrero de 2008.

RESUMEN El Convenio sobre trabajo marítimo 2006, tiene una especial importancia, ya que trata de unificar y dar respuesta a las necesidades de un sector que requiere de una normativa unificada y globalizada que garantice unas condiciones de trabajo dignas a la gente de mar. Por consiguiente, fija las normas mínimas que han de observarse antes de que la gente de mar pueda trabajar a bordo de un buque. Esas normas mínimas resultan fundamentales y básicas para realizar cualquier trabajo a bordo.

Así, resulta evidente la importancia de fijar como Regla la edad mínima de dieciséis años para realizar cualquier tipo de trabajo en el mar. Esta regla debe ser aplicada obligatoriamente de la forma prevista en la parte A del Código, por lo que se impone a los Estados miembros la obligación de prohibir el empleo o la contratación o el trabajo a bordo de buques a menores de dicha edad. De otro lado, se establece una edad mínima superior para trabajar en circunstancias que puedan resultar peligrosas para la salud o seguridad. La norma hace referencia a trabajos que puedan resultar peligrosos para «su salud o su seguridad»; si bien, deja la determinación de esos tipos de trabajo a los Estados miembros, de tal forma, que será la legislación nacional, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, de conformidad con las normas internacionales pertinentes, las que deban determinarlos. De igual manera, el examen médico de la gente del mar tiene una especial trascendencia, habida cuenta de su vinculación no sólo con la salud de los marinos, sino también con la salud de todas las personas que se encuentran a bordo y con la propia seguridad marítima. Por este motivo, y con la finalidad de garantizar el que la gente del mar tenga la aptitud física necesaria para realizar el trabajo en el mar, se establece como Regla, por lo tanto, obligatoria para los Estados miembros, el que la gente del mar no pueda trabajar a bordo de un buque si no posee un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar sus funciones. Por último, la formación constituye un requisito previo fundamental determinante de una navegación más segura y más competitiva; como consecuencia, se establece como Regla que la gente de mar no trabaje a bordo de un buque si no ha sido formada para ello o no posee un certificado que acredite que tiene las competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones.