

Garantías de protección social, pensional y laboral de la gente de mar en Colombia, análisis de aplicación jurídica

Guarantees of social, pension, and labor protection for Seafarers in Colombia: Analysis Of Legal Application

Jorge Luis Restrepo Pimienta – Universidad del Atlántico
Jorge Wilmar Arias Arias – Asesor de presidencia COLPENSIONES

Open Access

Key words:

Seafarers, contract of agreement, decent work, ILO Convention on Maritime Labor 2006.

Palabras clave:

Gente de mar, contrato de enrolamiento, trabajo decente, Convenio de la OIT sobre trabajo marítimo de 2006.

Abstract

This paper analyzes the normative and jurisprudential framework, related to the protection of workers in case of work accidents, with the purpose of determining the application of the new regulations on Safety and Health at Work as the basis of sentences on the Employer's Fault, within the prevention before the responsibility of the employer, taking into account the increase of the regulations on health and safety at work (SST) and the entry into force of the Decree 1443 of 2014.

Subrogated by the Decree 1072 of 2015, which has modified and technically specializing the standards for worker protection and safety, which favor both the worker since it forces the employer to maintain a system of continuous improvement for its protection, and the employer if required by an eventual liability, what makes the validation by legal operators more complex and technical, at the moment of valuation if it corresponds to the duty of protection and care towards the worker.

Resumen

La normatividad que regula las relaciones laborales de la gente de mar en Colombia viene establecida por los convenios internacionales de la OIT que fueron emitidos a partir del año 1921, lo que conlleva a que dicha reglamentación no esté acorde con la realidad actual de la gente de mar.

Con base en lo antes expuesto, se realizará el análisis de la implementación del Convenio de la OIT sobre trabajo marítimo de 2006 con relación a las garantías laborales de la gente de mar en Colombia, por ser este instrumento internacional el que da lugar a que la gente de mar desarrolle sus funciones bajo el principio y derecho de trabajo decente, al igual que examina y revisa los convenios ya existentes sobre la materia, aplicables a todos los trabajadores del sector.

1. Introducción

Gente de mar, cabe decir que son todas aquellas personas que prestan sus servicios personales a bordo de una embarcación cualquiera que sea su cargo y las funciones que se ejecuten en el desarrollo del mismo. La actividad de este tipo de trabajadores es regulada por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en el marco de los convenios, de los cuales, entre otras cosas, el más reciente no ha sido ratificado por el Estado colombiano. Ello conlleva a que, en el desarrollo de este artículo, se analice el impacto de la implementación del convenio de la OIT sobre trabajo marítimo de 2006 con relación a las garantías laborales de la gente de mar en Colombia y sus efectos jurídicos y económicos.

En esta medida, la gente de mar presta sus servicios en un ambiente y condiciones muy particulares, situación que hace necesaria la existencia de una normatividad especial que los regule, dado que el derecho laboral ordinario desconoce las particularidades sobre la navegación; en Colombia, la gente de mar no cuenta con normatividad especial actualizada, en lo relacionado con las circunstancias o condiciones laborales de este grupo de trabajadores, toda vez que la reglamentación existente hasta el momento data de 1921, producto de ratificaciones de convenios sobre trabajo marítimo de la OIT, por tanto, no está acorde con la realidad actual de las necesidades laborales que se le presentan a la gente de mar.

En este orden consecutivo de ideas, el presente estudio monográfico abarca las relaciones de trabajo en el mar, tomando de manera significativa la actividad de la gente de mar, haciendo uso de la información documental reglamentaria existente, con un método hermenéutico que permitió analizar vacíos, omisiones y faltas en estas relaciones laborales.

2. Metodología

El presente artículo científico está orientado desde el paradigma interpretativo y encasillado en un enfoque cualitativo con un tipo documental que tiene por objeto analizar la implementación del Convenio de la OIT sobre trabajo marítimo de 2006 en las garantías laborales de la gente de mar en Colombia,

el cual, dentro del enfoque cualitativo propio de metodología flexible, requiere de un tipo de investigación documental hermenéutica, la cual armoniza con técnicas de investigación como la observación, análisis documental y revisión bibliográfica. En este orden sistemático de ideas y lógico-metódico, es necesario utilizar instrumentos específicos, los cuales son fichas bibliográficas, resúmenes, mapas de ideas, cuadros sinópticos y ensayos.

La metodología anteriormente descrita tiene como fin conseguir el rigor científico y el vigor acerca del tema y el título planteado, el cual está enmarcado dentro de las ciencias jurídicas, la seguridad social y el derecho del trabajo.

El presente artículo científico se desarrolla desde un enfoque interpretativo y se sitúa en un marco cualitativo, con un enfoque documental que busca examinar la implementación del Convenio sobre trabajo marítimo de la OIT de 2006 en relación con las garantías laborales de los trabajadores del mar en Colombia. Este enfoque cualitativo, característico de una metodología flexible, demanda una investigación documental de tipo hermenéutico. Este tipo de investigación se complementa con diversas técnicas, tales como la observación, el análisis de documentos y la revisión bibliográfica [1].

En este orden de ideas, es fundamental emplear herramientas específicas que faciliten la organización y el análisis de la información. Entre estas herramientas se incluyen fichas bibliográficas, resúmenes, mapas conceptuales, cuadros sinópticos y ensayos. Estas estrategias permiten estructurar el conocimiento de manera clara y lógica, lo que contribuye a una comprensión más profunda del tema.

La metodología descrita tiene como objetivo garantizar un rigor científico y un enfoque sólido sobre el tema propuesto, el cual se sitúa en el ámbito de las ciencias jurídicas, la seguridad social y el derecho laboral. Esto implica no solo un análisis detallado de la normativa y su aplicación, sino también una reflexión crítica sobre su impacto en la realidad laboral de los marinos en Colombia, considerando las complejidades sociales y económicas que rodean esta actividad. En última instancia, se busca ofrecer

una contribución significativa al campo del derecho del trabajo, destacando la importancia de una adecuada implementación de las normas internacionales en el contexto local.

3. Antecedentes normativos de las relaciones del trabajo de gente de Mar

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha adoptado una serie de convenios relativos al trabajo marítimo para ser ratificados por los países miembros, como son, entre otros: C007, sobre la edad mínima (trabajo marítimo) de 1920; C008, sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio) de 1920; C009, sobre la colocación de la gente de mar de 1920; C022, sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar de 1926; C054, sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar de 1936, C055, sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar de 1936 [2, 3, 4].

También se encuentran los convenios: C0056, sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar de 1936; C057, sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de 1936; C070, sobre la seguridad social de la gente de mar de 1946; C0071, sobre las pensiones de la gente de mar de 1946; C072, sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar de 1946; C076, sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de 1946; C114, sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores de 1959, y C145, sobre la continuidad del empleo (gente de mar) de 1976. Se destaca que Colombia, a pesar de ser miembro de la OIT, solo ha ratificado los convenios 8, 9, 16, 22 y 23 [5].

Así mismo, Colombia también es miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI) (organismo especializado de la ONU), por lo que ha ratificado los convenios adoptados por este organismo que regulan el transporte marítimo internacional, a saber: Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS, 1974), Convenio para prevenir la contaminación por buques (MARPOL, 1978) y Convenio sobre formación, titulación y guardia de la gente de mar (STCW, 1978), los cuales, junto con el Convenio sobre trabajo marítimo (OIT, 2006), conforman los llamados cuatro pilares reguladores del transporte marítimo internacional [6].

Es de tener en cuenta que los convenios sobre trabajo marítimo de la OIT datan de los años 1920 en adelante, por tal razón, en aras de revisar tales convenios y adecuarlos a la realidad actual de los actores del sector marítimo, se concertó una resolución acogida en el año 2001 por las organizaciones internacionales de armadores y de gente mar, la cual constituye las bases para el Convenio sobre trabajo marítimo de 2006 de la OIT [7].

En la mencionada resolución, se indicaba que el transporte marítimo es la primera industria con un alcance verdaderamente mundial y, por tanto, demandaba “medidas reglamentarias internacionales adecuadas – normas globales aplicables a toda la industria” [8].

El CTM 2006 tiene total respaldo de la Federación Internacional de Armadores (ISF), de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) y de la Cámara Naviera Internacional (ICS), instituciones que desempeñaron una labor fundamental en la aprobación del mismo. (Posición sobre la ratificación del Convenio Marítimo 2006 de la OIT, Central Unitaria de Trabajadores de Colombia-CUT) [9].

El CTM 2006 ha contado con el importante apoyo de la Organización Marítima Internacional, hecho relevante teniendo en cuenta que dicha organización vigila el sector mundial del transporte marítimo que mueve aproximadamente el 90 por ciento del comercio mundial; muestra de ello es que lo consideran como el cuarto pilar de las normas internacionales que rigen el transporte marítimo internacional [10].

Normas que regulan a la gente de mar en Colombia

Es de advertir que las normas jurídicas que en Colombia regulan el Código de Comercio, en el Libro V, Título V de la tripulación, artículos 1506 a 1512, no contienen una regulación laboral propiamente dicha, dado que se limita a establecer el concepto de tripulación, teniendo como tal a las personas embarcadas y dedicadas a atender los servicios de la nave y que cuenten con licencia de navegación (art. 1506 del Código de Comercio) [11].

Así también, se señalan las obligaciones de la tripulación sin perjuicio de lo establecido en las normas laborales, que van desde el estar a bordo según lo pactado, la obediencia a sus superiores jerárquicos en lo relativo al servicio prestado, la permanencia en la nave y en su puesto de trabajo, el cumplimiento temporal de funciones distintas a las asignadas, entre otras (art. 1508 del Código de Comercio).

Otros supuestos que se recogen en el Código de Comercio son: dar el alcance del contrato de enrolamiento, en el entendido de que se tendrá como celebrado por el viaje de ida y regreso, salvo pacto en contrario, y establecer que la prórroga del contrato de enrolamiento se da cuando la expiración del plazo pactado ocurre estando la nave en viaje, luego entonces el enrolamiento se prorrogará hasta la terminación del viaje (arts. 1509 y 1510 del Código de Comercio); implantar que el personal debe ser desembarcado según lo acordado en el contrato de enrolamiento (art. 1511 del Código de Comercio); designar la aplicación de la ley colombiana al contrato de enrolamiento celebrado en el exterior (art. 1512 del Código de Comercio) [6].

Luego se encuentra la Ley 35 de 1981, mediante la cual se aprobó el Convenio internacional de formación, titulación y guardia de la gente de mar STCW/78 (OMI), y su Decreto Reglamentario 1597 de 1988, mediante la cual se establecen los estándares de cualificación mínima que deben cumplir los trabajadores del mar para estar a bordo de un buque [10].

En este sentido, se tiene el Decreto 1015 de 1995, que reglamenta la Ley 129 de 1931, mediante la cual se aprobó el C022 de la OIT sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar; la norma en cita señala que será aplicada a todas las personas empleadas a bordo de buques de bandera colombiana de servicio internacional (art. 1 Decreto 1015 de 1995).

Así mismo, el decreto, además de definir el contrato de enrolamiento, clasifica el contrato según su duración, señala cuáles son las justas causas para dar por terminado el contrato por parte del empleador previa remisión a las consagradas en el Código Sustantivo del Trabajo y cuáles por parte de la gente de mar (arts. 2, 7, 8, 10, 11 Decreto 1015 de 1995). Este decreto fue

compilado en la sección 3 del Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo 1072 de 2015 [13].

Por último, se encuentra la Resolución 140 de 2013, expedida por la Dirección General Marítima (DIMAR), a través de la cual se adoptan las enmiendas del convenio STCW/78 y la aplicación del CTM 2006 con respecto a la salud de la gente de mar y el fomento de la seguridad en el mar, esto es, se adoptan las directrices para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar; es así como la resolución en cita fue compilada en el Reglamento Marítimo Colombiano parte 3 (REMAC 3), artículo 3.2.3.1., sobre la protección de la salud y seguridad de la gente de mar (Resolución 0135 de 2018, DIMAR).

CTM (Convenio de Trabajo Marítimo) 2006

El convenio establece los estándares mínimos de trabajo y condiciones de vida aplicables a todos los marineros que trabajan en barcos que enarbolan los pabellones de los países que lo han ratificado. El convenio se aplica a todos aquellos buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de:

- Los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares.
- Las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhows* y los juncos.
- Los buques de guerra y las unidades navales auxiliares.

El convenio está constituido por tres partes que, en su orden, son: los artículos, que consagran los principios y obligaciones generales; luego se encuentran las disposiciones más detalladas del reglamento y del código, que se dividen en normas denominadas parte A y en pautas designadas como la parte B. El reglamento y el código están conformados y organizados en temas de interés general consignados en cinco títulos:

- Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques.
- Título 2: Condiciones de empleo.

- Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda.
- Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social.
- Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación.

En los cinco títulos antes anotados, no solo se recogen los mismos temas de los 68 instrumentos sobre el trabajo marítimo en vigor, sino que, de ser necesario, los actualiza e incluye como nueva temática en lo referente a la seguridad y la salud en el trabajo, a fin de dar solución a las necesidades actuales en materia de salud (Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006, OIT) [14].

Por lo anterior, es válido afirmar que el CTM 2006 cubre la mayoría de aspectos relacionados con el trabajo y la vida a bordo de un buque acorde a la realidad actual:

- Edad mínima
- Acuerdos de trabajo
- Horas de trabajo o descanso
- Pago de salarios
- Vacaciones anuales pagadas
- Repatriación al término de contrato
- Atención médica a bordo
- Uso de servicios de contratación y colocación autorizados
- Alojamiento, alimentación y servicio de comidas
- Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes
- Procedimientos de tramitación de quejas de los marinos
- Derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido que cumpla con los estándares de seguridad
- Derecho a condiciones de empleo justas
- Derecho a condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo
- Derecho a la protección de la salud, atención médica, bienestar social y otras formas de protección social

La importancia de este convenio radica en que agrupa los estándares internacionales mínimos para garantizar un trabajo decente a todos los marinos que hay en el mundo, cuya labor es de vital importancia en el comercio internacional, además de contribuir con el turismo con su servicio en cruceros y una vida a bordo digna [15].

Con respecto a los convenios vigentes sobre trabajo marítimo a la entrada en vigor del CTM 2006, la OIT ha manifestado que “se irán retirando gradualmente a medida que los Estados miembros de la OIT que son parte en los mismos ratifiquen el nuevo convenio” [14].

Los estados que ratifiquen el CTM 2006, y que hayan ratificado los anteriores convenios, no tendrán que cumplir los convenios existentes al entrar en vigor el convenio para ellos. No obstante, los países que no ratifiquen el convenio deberán seguir respetando los convenios existentes que hayan ratificado [17].

Necesidad de normas internacionales efectivas en el trabajo marítimo en relación con las condiciones de trabajo de la gente de mar

La navegación de altura lleva inmerso un carácter internacional, lo que hace que los trabajadores del mar presten sus servicios en un medio y lugar muy peculiar (mar-buque), lo que conlleva a que vivan en la embarcación donde prestan sus servicios, por tanto, su vida laboral se desarrolla fuera de su país de origen.

Los anteriores argumentos son el fundamento de la necesidad de contar con normas internacionales que logren conseguir un trabajo y vida decentes a bordo y para los trabajadores de este sector, sin dejar de lado que tales normas deben contar con aplicación a nivel nacional, en aras a que tales normas cumplan con su función de satisfacer las necesidades laborales y sociales de la gente de mar [18].

4. Resultados y discusión

La normatividad que regula las relaciones laborales de la gente de mar en Colombia viene establecida desde la expedición de los convenios internacionales de la OIT que fueron emitidos a partir del año 1920, lo que conlleva a que dicha reglamentación no esté acorde con la realidad actual de la gente de mar.

En esa medida, las normas que actualmente reglamentan las condiciones laborales de la gente de mar no satisfacen sus garantías mínimas, dado que tales condiciones han ido cambiando acorde a lo establecido por los conceptos de trabajo decente y trabajo digno, que tiene incidencia en temas como: requisitos que deben cumplir la gente de mar para el desempeño de su cargo, edad mínima, jornada laboral, descansos, repatriación, atención médica a bordo, alojamiento, alimentación y servicio de comidas, protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes, entre otros [19].

Lo antes manifestado conlleva a mayores y reales garantías laborales de la gente de mar en Colombia, por constituir este instrumento internacional un conjunto normativo que se encamina a la unificación de conceptos, aspectos y condiciones sobre el trabajo marítimo, que además examina, revisa y, si el del caso, actualiza los convenios ya existentes sobre la materia, aplicables a todos los trabajadores del sector y que en su gran mayoría no han sido ratificados por Colombia, situación que quedaría superada con dicha implementación [20].

5. Conclusiones

A través del desarrollo investigativo se evidencia que la codificación de todos los convenios sobre trabajo marítimo de la OIT a través del CTM 2006 es, desde todo punto, benéfica tanto para la gente de mar como para sus empleadores (armadores), pues para los primeros implica una serie de garantías mínimas y mejores condiciones de trabajo y de la vida a bordo y para los segundos les genera una protección contra la competencia desleal y una mejor prestación de sus servicios que impactan de manera positiva en el mercado.

Para Colombia, resulta primordial la implementación del Convenio de la OIT sobre trabajo marítimo de 2006, dado que con ello tendría las bases para garantizar unas condiciones de trabajo y vida a bordo de su gente de mar ajustadas a los derechos de trabajo decente y digno y de una vida digna a bordo, toda vez que las escasas normas vigentes a la fecha, además de estar desactualizadas, no son suficientes para garantizar las garantías y condiciones mínimas de trabajo y vida a bordo de la gente de mar colombiana, situación que no se acompasa con el hecho de ser un Estado social de derecho.

Así mismo, justifica la implementación el hecho de que tales normas resultan eficaces en la consecución de un trabajo decente y digno y una vida a bordo digna, dado que los controles por ellas implementados requieren de la participación de los Estados miembros en su calidad de Estado de abanderamiento, Estado ribereño y Estado rector del puerto y, por tanto, de las buenas prácticas y cumplimiento del convenio por parte de los armadores.

6. Referencias bibliográficas

- [1] Martínez, H. E., Salcedo, J. D. & Romero, A. (2022). "Observation as a research technique: Reflections, types, recommendations, and examples". *Russian Law Journal*, 10(4). Disponible en: <https://doi.org/10.52783/rj.v10i4.4348>
- [2] Sánchez Calero, F. (2010). *El contrato de transporte marítimo de mercancías*. Pamplona: Aranzadi.
- [3] Abello, R. "Derechos de pesca en zona económica exclusiva". Disponible en: <https://www.elspectador.com/opinion/derechos-de-pesca-en-zona-economicaexclusiva-columna-415685>
- [4] Abello, R. "¿Le es aplicable a Colombia la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982?". Disponible en: <https://www.ambitojuridico.com/noticias/columnista-impresso/relaciones-exteriores-e-internacional/le-es-aplicable-colombia-la-Agreement>
- [5] Calvo Caravaca, A. L. & Carrascosa González, J. (2017). *Derecho internacional privado*, volumen II. Granada: Comares.

- [6] Organización Marítima Internacional (OMI) (1971). *Special Trade Passenger Ships: la contaminación por los buques*. Disponible en: <https://www.dimar.mil.co/conveniointernacional-para-prevenir-la-contaminacion-por-buques-1973-y-su-protocolo-de-1978-marpol>
- [7] Galbadón, J. (2012). *Curso de derecho marítimo internacional: derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos*. Madrid: Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales.
- [8] Díaz, E. (1969). *Atlas de Colombia*. Bogotá: Instituto Geográfico Agustín Codazzi.
- [9] Gómez, L. & Ordaz, P. “La crónica negra del «Prestige»”. Disponible en: https://elpais.com/elpais/2003/06/03/actualidad/1054628225_850215.html
- [10] Garrido, M. *Breve introducción al derecho marítimo: concepto y principales figuras*. Disponible en: <http://www.eljurista.eu/2014/07/14/breve-introduccion-al-derecho-maritimo-concepto-y-principales-figuras/>
- [11] Matilla Alegre, R. (1999). *Internacionalidad del derecho marítimo y jurisdicción internacional*. Madrid: Universidad de Deusto.
- [12] Recalde Castells, A. (1992). *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte*.
- [13] Organización Marítima Internacional (OMI) (2019). *Adopción, entrada en vigor, adhesión*.
- [14] Salas, S. “DIMAR anunció restricciones para navegación en el canal de acceso al puerto de Barranquilla”. Disponible en: <http://www.wradio.com.co/noticias/regionales/dimar-anuncio-restricciones-paranavegacion-en-canal-de-acceso-al-puerto-de-barranquilla/20180921/nota/3802204.aspx>
- [15] Calvo Caravaca, A. L. & Blanco-Morales Limones, P. (1998). “Capítulo XXII, Sucesión hereditaria”. En: Calvo Caravaca, A. L. & Carrascosa González, J. (editores). *Derecho internacional privado*, Vol. II. Granada: Comares, 1998.
- [16] López, F. “Concepto y características del derecho marítimo”. (2003). *Universitas*, 52(106). Disponible en: <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/Home.aspx>
- [17] Pérez, J. “Delincuentes provocan derrame de 70 galones de hidrocarburo al río”. Disponible en: <https://www.elheraldo.co/barranquilla/delincuentes-provocan-derrame-de-70-galones-de-hidrocarburo-al-rio-490010>
- [18] Serna Vallejo, M. “Cuestiones varias sobre la costumbre Special Trade Passenger Ships”. Disponible en: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/14/1973-Prot-Space-Requirements-for-Special-Trade-Passenger-Ships.pdf>
- [19] Organización Marítima Internacional (OMI) (1973a). *Protocol on the Space requirements for Special Trade Passenger Ships*.
- [20] Organización Marítima Internacional (OMI) (1973b). *Convenio internacional para prevenir la contaminación por buques*.

Consentimiento de publicación

El autor leyó y aprobó el manuscrito final.

Conflicto de interés

El autor declara no tener conflicto de interés. Este documento solo refleja sus puntos de vista y no el de la institución a la que pertenece.

Jorge Luis Restrepo Pimienta

PhD. en Derecho. PhD. en Seguridad Social. PhD. en Epistemología. Magíster en Derecho. Magíster en Salud Pública. Abogado. Docente de Carrera en la Universidad del Atlántico, Colombia. E-mail: jorluisrestrepo@yahoo.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6285-7793>

Jorge Wilmar Arias Arias

Especialista en Seguridad Social, Derecho Administrativo y Abogado, Asesor de Presidencia COLPENSIONES. E-mail: jwarias@colpensiones.gov.co ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-0611-2010>