

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 13 de noviembre de 2012
Ref.: Explotación 4/2012/ES

Asunto: CTM 2006 - Nota sobre la firma obligatoria de los contratos de trabajo por el Armador.

Muy Sres. nuestros:

El Convenio del Trabajo Marítimo (CTM 2006) establece que los contratos de trabajo de cualquier marino deberán ir firmados por el armador o un representante del armador, lo que entendemos que podría llegar a ser un problema para muchas empresas armadoras, que por unos u otro motivos no firman directamente los contratos de todos los trabajadores de a bordo.

Un ejemplo muy habitual, aunque no el único, sería el de un buque de cruceros que tenga alquilado a una empresa un local a bordo para prestar servicios de peluquería. Esos peluqueros, de acuerdo con el CTM (2006), son considerados marinos y, como consecuencia, su contrato de trabajo deberá ir firmado por el armador, independientemente de que el armador tenga firmado un acuerdo con la empresa concesionaria que le permita recuperar los costes en los que incurra. Evidentemente, esta obligatoriedad tiene repercusiones fiscales, de seguridad social etc...

Tal y como se solicitó en la reunión del Comité Directivo de la pasada semana, hemos elaborado una nota en la que hacemos referencia a la norma concreta del CTM 2006 que se refiere a lo anterior así como a varias preguntas y respuestas elaboradas por la OIT en relación con este asunto.

Estamos también en contacto con otros organismos internacionales para tratar de averiguar posibles soluciones a este problema ya implantadas por algún Estado de bandera, de lo que les mantendremos informados. Asimismo, si conocieran alguna de estas soluciones, les agradeceríamos que nos lo indicaran.

Entre tanto, creemos que sería conveniente que las empresas asociadas analizaran este asunto para ver si les puede afectar directamente, en cuyo caso les rogamos nos lo hagan saber para tratar, en la medida de lo posible, de buscar una solución que sea válida en todos los supuestos.

Para cualquier información o aclaración en relación con este asunto, les rogamos se pongan en contacto con eseco@anave.es.

Muy cordialmente,

Manuel Carlier
Director General

CONVENIO DEL TRABAJO MARÍTIMO DE LA OIT

Nota sobre la firma obligatoria de los contratos de trabajo por el Armador

La parte A del Código (obligatoria), Norma A.2.1, prevé que los Estados parte velarán porque “*cada marino que trabaje a bordo de buques que enarbolen su pabellón deberá tener un acuerdo de empleo de la gente de mar firmado por el marino y por el armador o un representante del armador (o, si no son asalariados, una prueba de su relación contractual o de una relación similar)*”.

A su vez, el artículo II.1.f del Convenio define marino o gente de mar como “*toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio*”, es decir, una definición muy amplia que incluye no sólo a todos los miembros de la tripulación, sino al personal de catering, servicios, peluqueros, animadores, etc.

Por distintos motivos, parece que lo anterior podría dar lugar a un serio problema a algunas empresas armadoras que actualmente cuentan con personal al que sería de aplicación el Convenio, por trabajar a bordo de forma habitual, pero con quien no mantienen una relación contractual directa, sino a través de una empresa concesionaria o similar. Ej: personal de catering, tiendas, etc.

Sin embargo, el texto del Convenio no parece ofrecer ninguna duda. Más aún, entre las preguntas frecuentes publicadas por la OIT (versión 2006), figura:

¿Tendrán los armadores deberes y responsabilidades respecto de la gente de mar cuyo trabajo no esté relacionado con la navegación o la explotación del buque en condiciones de seguridad?

Sí, los armadores (o los operadores de buques), en su calidad de empleadores, tienen una responsabilidad general con respecto a toda la gente de mar que trabaja a bordo de sus buques. Queda entendido que podrían concertar acuerdos con otras personas que también pueden tener responsabilidades en lo que se refiere al empleo de algún tipo particular de gente de mar, lo cual permitiría, por ejemplo, que los armadores recuperen los costos incurridos.

La nueva versión (2012) del documento sobre preguntas frecuentes publicado por la OIT, aborda este asunto en varias ocasiones y parece dejarlo muy claro (lo que sigue es una traducción libre realizada por ANAVE, dado que la versión oficial en español se encuentra todavía en fase de elaboración):

¿Quién debe firmar el contrato de trabajo?

De acuerdo con la norma A2.1, párrafo 1(a) del CTM 2006, el contrato de trabajo deberá ser firmado por el marino y por el armador o un representante del armador. Salvo en los casos en que la legislación nacional aplicable considere que una persona en particular, como el capitán del buque, tiene autoridad aparente para actuar en nombre del propietario del buque, cualquier otro signatario distinto del armador deberá contar con una autorización notarial u otro documento que acredite que está autorizado para representar al armador.⁽¹⁾

¿Puede el empleador de un marino, que suministra mano de obra al buque, firmar el contrato de trabajo como el armador del buque?

El término armador se define en el artículo II, párrafo 1 (j), del CTM, 2006, como el propietario de un buque o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el

⁽¹⁾ **Who must sign a seafarers' employment agreement (SEA)?** In accordance with Standard A2.1, paragraph 1(a) of the MLC, 2006, the seafarers' employment agreement (SEA) must be signed by both the seafarer and the shipowner or a representative of the shipowner. Except in cases where the applicable national law considers that a particular person, such as the ship's master, has apparent authority to act on behalf of the shipowner, any signatory other than a shipowner should produce a signed —power of attorney or other document showing that he/she is authorized to represent the shipowner.

agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador.

La intención es que sólo pueda haber una persona –el armador– que asuma, frente a cada marino, todos los deberes y obligaciones que impone el Convenio al armador. Aunque otra persona que suministre mano de obra al buque puede haber firmado un contrato de trabajo con el marino y sea responsable del cumplimiento de dicho contrato, incluyendo por ejemplo el pago de los salarios, el armador del buque seguirá teniendo la total responsabilidad frente al marino. Tal empleador, por lo tanto, sólo podría firmar el contrato como representante del armador (para lo que deberá contar con un poder notarial firmado que le autorice).⁽²⁾

En otra pregunta, sobre los contratos de trabajo en general, la OIT incluye un último párrafo en el que se refiere específicamente a los buques de pasaje o cruceros, en los que es consciente de que se prestan muchos servicios a bordo de muy distinto tipo, estableciendo:

Incluso cuando un marino esté trabajando para una empresa concesionaria que preste servicios a bordo de un buque, por ejemplo, un marino que preste servicios al pasaje en un barco de crucero, tendría que tener un contrato de trabajo firmado por el armador o el representante del armador.⁽³⁾

El único caso en el que el Convenio prevé que no debe existir tal acuerdo, es en el de trabajadores por cuenta propia aunque, aún en este caso, una prueba de su relación contractual que prevea condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo, según los requisitos del Convenio.

Contenido del Acuerdo o Contrato de Trabajo, según el Convenio

Según el apartado 4 de la misma norma A2.1, los contratos deberán contener, en todos los casos, los siguientes datos:

- a) Nombre completo de la gente de mar, fecha de nacimiento o edad, y lugar de nacimiento;*
- b) Nombre y dirección del armador;*
- c) Lugar y fecha en que se concierta el acuerdo de empleo de la gente de mar;*
- d) Funciones que va a desempeñar el interesado;*
- e) Importe de los salarios de la gente de mar o la fórmula utilizada para calcularlos, en los casos en que se utilice una fórmula para estos fines;*
- f) Número de días de vacaciones anuales pagadas o la fórmula utilizada para calcularlo, en los casos en que se utilice una fórmula para estos fines;*
- g) Condiciones para la terminación del acuerdo de empleo, con inclusión de los siguientes datos:*

⁽²⁾ **Can the employer of a seafarer supplying a seafarer to the ship sign the seafarers' employment agreement (SEA) as the shipowner?** The term shipowner is defined comprehensively in Article II, paragraph 1(j) of the MLC, 2006 as —the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfill certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner.

The intention of the drafters of the MLC, 2006 was that there could only be one person – namely, —the shipowner – who assumes, vis-à-vis each seafarer, all the duties and responsibilities imposed by the Convention on the shipowner. While another person supplying a seafarer to the ship may have concluded an employment contract with that seafarer and be responsible for implementing that contract, including payment of wages, for example, the shipowner will still have the overall responsibility vis-à-vis the seafarer. Such an employer could therefore only sign the SEA as a representative of the shipowner (assuming that the employer has a signed power of attorney from the shipowner).

⁽³⁾ Even where a seafarer may be working for a concessionaire that is operating on a ship, for example, a seafarer with passenger service duties on a cruise ship, he or she would still need to have a SEA signed by the shipowner or representative of the shipowner addressing the matters set out in Standard A2.1 paragraph 4.

- i) si el acuerdo se ha concertado para un período de duración indeterminada, las condiciones que deberán permitir que cualquiera de las dos partes lo terminen, así como el plazo de preaviso, que no deberá ser más corto para el armador que para la gente de mar;*
- ii) si el acuerdo se ha concertado para un período de duración determinada, la fecha de expiración, y*
- iii) si el acuerdo se ha concertado para una travesía, el puerto de destino y el plazo que deberá transcurrir después de la llegada a destino para poder poner fin a la contratación del marino;*
- h) Las prestaciones de protección de la salud y de seguridad social que el armador ha de proporcionar a la gente de mar;*
- i) El derecho de repatriación de la gente de mar;*
- j) Referencias al convenio colectivo, si procede, y*
- k) Todo otro dato que pueda exigir la legislación nacional.*