



**MINISTERIO DEL TRABAJO
COMISIÓN PERMANENTE DE CONCERTACIÓN DE
POLÍTICAS SALARIALES Y LABORALES**

1. SUBCOMISIÓN DE ASUNTOS INTERNACIONALES

FECHA:

PROCESO:

HORA DE INICIO:

HORA FINAL:

1. OBJETO

Sesión Subcomisión de Asuntos Internacionales

NOMBRE DE PARTICIPANTES	ORGANIZACIÓN	FIRMA
GLORIA GAVIRIA	MINTRABAJO	
ANDRES MAURICIO RAMÍREZ	CPCPSL	
CAPITAN JUAN CARLOS GARCÍA	DIMAR	
ALEJANDRO GARCÍA	DIMAR	
MIRYAM LUZ TRIANA	CGT	
CATALINA HERRERA	CGT	
ENRIQUE DE LA VEGA	ANDI	
MARIA CAMILA AGUDELO	ANDI	
ZITA TINOCO	CTC	
DIOGENES ORJUELA	CUT	
MERY LAURA PERDOMO	CUT	
MIGUEL SANCHEZ	ITF-CUT	

2. ORDEN DEL DIA

1. Verificación del quorum
2. Discusión de los convenios relacionados con el trabajo marítimo

3. Propositiones y varios.

3. DESARROLLO DEL COMITÉ

ANDRÉS MAURICIO RAMÍREZ-CPCPSL:

Dio inicio a la sesión e informó que se encuentran presentes los especialistas en el tema que se desarrollará en la presente sesión. Agradeció la participación de Miguel Sánchez y manifestó que se debatirá de manera técnica el convenio marítimo 2006. Por otro lado, recordó que estas discusiones comenzaron en la Subcomisión de Asuntos Internacionales la semana anterior con la revisión de las memorias de aproximadamente 5 convenios en el tema de la gente de mar y que se acordó que la presente sesión se realizará con el Ministerio de Defensa, la DIMAR y los expertos que hacen parte de la ejecución en esta materia en el sector privado. Adicionalmente saludó al capitán Juan Carlos García y aclaró que se va a tener una discusión técnica sobre los argumentos planteados por los diferentes actores de la CPCPSL frente al convenio, con el propósito principal de que trabajadores, empleadores y Gobierno puedan concertar los aspectos laborales en relación con los trabajadores que se encuentran en las flotas marinas, mercantes y de pesca. Además saludó y agradeció a Enrique de la Vega (uno de los dos directores de las cámaras de pesca y armadores de la ANDI). Finalmente expresó que el único punto del orden del día es el Convenio Marítimo de 2006. En relación con dicha convención recordó que el año anterior se realizó una primera reunión, en la cual se acordó comenzar el proceso de consultas internas al interior de las organizaciones que hacen parte de la Comisión Permanente de Concertación de Políticas Salariales y Laborales y se recibieron los documentos de las centrales y el sector privado hasta marzo del presente año. Señaló que la oficina de cooperación internacional de Ministerio de Defensa está invitada como actor permanente de la Subcomisión y que se espera contar con su presencia en las próximas reuniones. Adicionalmente propuso que el sector sindical empiece con la discusión y señaló que la primera central en enviar un documento después de abierta la consulta, fue la Central Unitaria de Trabajadores y consideró importante que expongan lo planteado en el documento. Indico que posteriormente se le dará la palabra al CGT, luego a la CTC y finalmente a la ANDI.

Por otro lado, recordó que se hizo la consulta tripartita de conformidad con el 144 de OIT y finalmente dio la palabra a Diógenes Fajardo.

DIÓGENES FAJARDO-CUT:

Manifestó que a nombre de la CUT el experto en el tema es Miguel y le dio la palabra.

MIGUEL SANCHEZ - ITF-CUT :

Expresó que en el año 2001 se dieron las primeras conversaciones en Ginebra y después de cinco años se adoptó el Convenio Marítimo 2006 por unanimidad. Manifestó que en estas discusiones estuvieron presentes la Cámara Naviera Internacional, la Federación Internacional de Armadores, así como la International Worker Federation. En relación con lo anterior expresó que estas negociaciones se han ido intensificando las ratificaciones, ya que hay 61 países que han incluido en este convenio y conforman un 80% del total del registro bruto de la carga que se está movilizándolo a nivel internacional. Posteriormente manifestó que infortunadamente en Colombia no se han realizado eventos en Bogotá o en los puertos con el propósito de impulsar el Convenio por lo cual hay mucho desconocimiento sobre el mismo. Afirmó que en febrero del año anterior se realizó un evento en Bogotá, posteriormente en convenio con la universidad Sergio Arboleda en Santa Marta se realizó otro y adicionalmente se realizó un conversatorio relacionado con el Convenio Marítimo de 2006 en el puerto de Cartagena. Por otro lado, afirmó que a través de la ITF obtuvo una certificación de competencia expedida por la OIT en el Centro Internacional de Formación de Turín y a partir de esto se generó la intención de que los inspectores trabajaran con los Gobiernos y los empleadores a nivel nacional con el fin de buscar la ratificación de este convenio.

Dicho lo anterior señaló que en Colombia no se cuenta con una gran marina mercante y la que se tiene está supeditada a los remolcadores que funcionan en los diversos puertos colombianos y solo se cuenta con una empresa de barcos que navegan a nivel internacional con tripulación colombiana y se llama NAVESCO.

Por otro lado, informo que el doctor Guillermo Solano (gerente general de NAVESCO) en un conversatorio que se desarrolló en COTECMAR-Cartagena llamado "El fundamento de la calidad del transporte fluvial y de cabotaje" se refirió al tema de los costos de la tripulación y en este sentido indicó que los tripulantes nacionales se tratan como cualquier trabajador laboral y en muchos países ha existido una legislación especial y la razón básica de exigir esta legislación especial es que muchas de las cosas que pagan el empleador y el empleado no son utilizadas y que las actividades se desarrollan fuera del país, de manera que la DIMAR y el Ministerio del Trabajo deben seguir trabajando para que se cree una política alrededor del tema de mar y de los ríos. Adicionalmente, hizo referencia a una nota similar que quedó como parte de la constancia de un evento realizado en la Argentina hace aproximadamente siete años y expresó que haría llegar el

documento a los presentes y que en dicho documento quedó un compromiso tácito del Ministerio del Trabajo, así como de la Autoridad Marítima, según el cual, los inspectores realicen de manera conjunta (Capitanía-Ministerio) unas visitas a las embarcaciones, lo cual, a pesar de ser muy importante, no se ha cumplido hasta la fecha. Por otro lado expresó que la informalidad es una problemática que va en aumento en el cabotaje, en este sentido explicó que en Buenaventura y en la ladera del Pacífico hasta el Chocó impera la misma desde hace 60 años y que se puede ver actualmente cerca de 63 embarcaciones con aproximadamente 400 tripulantes, la mayoría de ellos empíricos. Respecto a lo anterior manifestó que el inspector de trabajo de Buenaventura le dijo que si se tratara de sancionar habría que sancionar a todas las embarcaciones ya que ninguna de ellas cumple con los estándares que se deben estar manejando en las escalas laborales, que no hay un contrato de trabajo, no hay afiliación al sistema de seguridad social, no hay nada. Dicho lo anterior, se está trabajando en coordinación con la Directora Territorial del Trabajo del Valle, con sede en Cali y la Oficina de Trabajo de Buenaventura en la instalación de unas mesas de trabajo para poder formalizar ese empleo en Buenaventura. Expresó que Buenaventura debe ser un ejemplo de lo que se debe hacer en otras partes del país y que se intentó implementar el mismo proceso en Santa Marta dos años atrás junto con la capitanía de puertos y con la Directora Territorial de Trabajo de Santa Marta, expresó que allí se conformó una mesa de trabajo y se llevaron a cabo dos reuniones, sin embargo, se dio un cambio en la capitanía y no se han podido llevar a cabo más reuniones desde entonces. Adicionalmente expresó que el trabajo en Buenaventura será supervisado por algunos de los compañeros de la CUT y que el obispo de Buenaventura se encontrará también presente en este proceso.

En relación con los barcos grandes, expresó que se sabe por las mismas condiciones de registro y abanderamiento que no hay circunstancias que favorezcan el abanderamiento. Puso como ejemplo de lo anterior el caso de NAVESCO, cuyas naves estaban abanderadas y optó por dejar una sola registrada en Colombia. Dicho todo lo anterior afirmó que a pesar de que Colombia no cuenta con una flota mercante, hay naves que llegan al puerto, como por ejemplo las que tienen que ver con el turismo, cuyo arribo se ha intensificado bastante, ya que de 190 barcos que llegaron la temporada anterior, se espera que en esta temporada lleguen aproximadamente 230 y esto representa más de 150 000 tripulantes que llegaron al puerto de Cartagena únicamente en barcos de turismo, además se recibieron 18.000 barcos de marina mercante que representan también a unos 15.000 tripulantes. En relación con los barcos de turismo afirmó que se debe reconocer que se ha avanzado en el sentido en que entre el 85 y el 90% del total de embarcaciones a nivel mundial tiene convenios firmados por la ITF, quienes firman a través de organizaciones de las cuales la que tiene mayor participación es

la Federación Italiana de Trabajadores del Transporte, lo cual facilita mucho la labor. Expresó que lo que se decía sobre los marinos filipinos que trabajaban por la comida, ya es cosa del pasado gracias a las labores adelantadas. Por otro lado señaló que a los presentes les corresponde también proteger a las organizaciones extranjeras que llegan a puertos Colombianos y si no hay un convenio ratificado, esto difícilmente se podría cumplir. Puso como ejemplo de sus argumentos el hecho de que en Cartagena encontró una embarcación pequeña con una tripulación a la cual los empleadores les debían dos meses de salario, les pagaban uno y les hacían firmar una conciliación. Además habló del caso de Rio Jana en República Dominicana, donde había siete tripulantes a quienes no se les paga desde hace más de seis meses y se encuentran en terribles condiciones. Expresó que actualmente no existen herramientas que permitan colaborar en estas situaciones y que por tal razón es urgente la aprobación del convenio en cuestión, e incluso indicó que los armadores también se ven favorecidos con esto, ya que se puede dar fin a la competencia desleal, ya que actualmente hay muchos barcos sub-estándar que se encuentran en unas condiciones mínimas de seguridad y que optan por estar en ciertos países o áreas del Caribe donde no hay una mayor presencia de la autoridad marítima para verificar las condiciones que están dadas a bordo de esas embarcaciones y expresó que una vez el convenio sea ratificado, no habrá trato favorable para ningún armador y la Dirección General Marítima ya ha nombrado a más de 20 inspectores, que tendrían que realizar su trabajo con estas embarcaciones. Además manifestó que la intervención realizada por el Ministerio del Trabajo, a pesar de que se requiere más capacitación para los inspectores, ha sido muy beneficiosa y oportuna y que es posible que en el mes de agosto haya participación de la entidad que él representa y que él estaría en la mesa de diálogo de la negociación para la formalización del trabajo en las actividades marítimas. Finalmente aclaró que la actividad portuaria es totalmente diferente y que en lo que tiene que ver con la pesca, existe el convenio marítimo 188, referido directamente a las naves de pesca, que el convenio 2006 no se aplica tampoco de las embarcaciones menores a 25 toneladas de registro.

CATALINA HERRERA – CGT:

Expresó que además de la situación de hecho que se acaba de describir, hay unas consideraciones fundamentales y la primera de ellas se relaciona con la política del Gobierno frente al trabajo decente. En este sentido manifestó que el Convenio 2006 reúne un buen número de aspiraciones de los trabajadores marítimos, así como 37 convenios y 31 recomendaciones en relación con el tema de trabajo marítimo que fueron actualizados en este convenio de 2006 y en síntesis, reúne toda la política de trabajo decente de los trabajadores de mar y consideró que si en efecto hay una política de trabajo decente en el país, este convenio debe ser

ratificado. Por otro lado se refirió a la globalización y los tratados de libre comercio, sobre lo cual afirmó que una vez firmados los tratados, es muy importante la incorporación de los presentes en la búsqueda de igualdad de condiciones para la industria del transporte y el convenio exige para aquellos buques con trabajadores dos certificados de gran importancia porque garantizan que las condiciones laborales de quienes están en estos buques o barcos cumplen con unos mínimos laborales y consideró que lo mínimo que los presentes deben hacer es dar ejemplo ya que se tiene acuerdos comerciales con otros países. Posteriormente se refirió a la reparación, sobre lo cual señaló que en la Conferencia de la OIT 2014 se trató la incorporación de dos enmiendas muy importantes al convenio 2006 que tratan sobre el abandono de la gente de mar y sobre la garantía financiera, lo que repercute directamente sobre el tema de los marinos que se han dejado a la deriva. Finalmente se refirió a las pautas normativas, sobre lo cual afirmó que el convenio, además de tener normas obligatorias, contiene lo que se ha denominado pautas normativas, cuya aplicación tiene cierto grado de flexibilidad y esto hace que la aplicación del convenio sea flexible. Recordó además que una vez ratificado el convenio, se cuenta con 12 meses para la adecuación de la normatividad interna y en esto se tiene que considerar dicha flexibilidad.

ANDRÉS MAURICIO RAMÍREZ-CPCPSL:

Dio la palabra a Zita y recordó que se está discutiendo la ratificación del convenio marítimo 2006. Por otro lado expresó que hay 40 países que tienen el convenio ratificado y vigente y otros 28 que tienen el convenio ratificado pero actualmente no se encuentra vigente. Además explicó que el convenio STCW de la OMI es muy relevante en la discusión y pidió que sea explicado en la siguiente intervención.

ZITA TINOCO – CTC:

Expresó que la ratificación del convenio marítimo en cuestión es muy importante si se considera tener una política de Gobierno que apunta hacia la formalización del empleo, así como el trabajo decente mencionado anteriormente tanto por la CUT como por la CGT. Mencionó que dicha formalización de empleo sería muy beneficiosa tanto como para los marinos como para las mujeres que trabajan en ese medio, y que éstas últimas enfrentan un mayor número de dificultades que los hombres y puso como ejemplo el caso de una mujer que solo está en casa para vacaciones una vez al año y lleva trabajando en eso más de 30 años. En este sentido expresó que la CTC desea que haya una política clara del estado frente a los trabajadores de mar. Por otro lado se refirió al STCU de 1978 que actualmente está ratificado por Colombia en la ley 35 de 1981 y que es el Convenio Internacional sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente del Mar cuyo desarrollo depende de la ratificación de este convenio. Posteriormente

señaló que está en contra de la política de Gobierno que indica que para poder ejecutar el convenio se deben expedir nuevas normas previamente, ya que dichas normas ya existen y son aplicables y dado que en el camino haya que implementar normas nuevas, se implementarán. En este sentido recordó además que el artículo 53 de la Constitución Política de Colombia, cuando hace referencia a los convenios de la OIT, dice que forman parte de la ley interna, así que una vez ratificado el convenio en cuestión, haría parte de la ley interna de Colombia y en este sentido consideró que es posible que sea necesario un decreto para hacer más aplicable el convenio pero no más que eso. Por otro lado señaló la importancia de que haya una inspección de trabajo especializada en la gente de mar y que cuente con el aval de los distintos organismos del estado para que no solamente vaya a los barcos a hacer inspección, sino que además lo haga en horas en que no van los inspectores y que esto tiene que ver con las peores formas de trabajo infantil ya que en Buenaventura es denigrante ver cómo al final de la tarde llevan a los niños a los barcos. Respecto a lo anterior consideró muy importante la presencia de Bienestar Familiar, así como de policía especializada y que el inspector, además de ser especializado en asuntos marinos, debe recibir una capacitación en materia de defensa del menor y se deben dar sanciones drásticas a los responsables del uso de menores de edad en actividades de prostitución. Manifestó que en Cartagena es menos visible la problemática, aunque no menos grave, ya que los niños no son trasladados a los barcos sino que permanecen en un solo sitio. En relación con lo anterior expresó que aunque sea un tema ajeno al que se está tratando, es de vital importancia y recordó que es vital que los inspectores tengan capacitación en la prevención del abuso contra los menores. Señaló que para que todo esto se dé y para que los trabajadores de mar tengan una vinculación de trabajo digna, es necesaria no solo la ratificación del convenio de mar, sino también que exista una política clara por parte del estado. Por otro lado afirmó que existe un problema con los tripulantes colombianos en materia de visados, ya que en Estados Unidos y en otros países hay limitaciones de territorio y ellos no tienen residencia. Consideró que es importante que desde la política de estado se maneje este tema, principalmente con Estados Unidos y que la DIMAR y la ITF que son las entidades que más conocen al respecto y den pautas para resolver esta situación. Por otra parte afirmó que otra razón por la cual debe ser ratificado este convenio son los salarios que actualmente reciben los trabajadores, tema sobre el cual la DIMAR actualmente realiza un estudio. Otra de las razones para ratificar el convenio en cuestión es que actualmente Colombia maneja tratados de libre comercio así como alianzas comerciales, por ejemplo la Alianza del Pacífico y tres TLC y expresó que si bien algunos han incorporado normativas de la OIT en materia laboral, todos respetan las normas de la organización y sería bueno que esta normativa que reúne el trabajo de la gente de mar, esté también incorporado.

Dicho todo lo anterior señaló que la ratificación del convenio constituye una herramienta para garantizar las condiciones de trabajo decente y lograr altos niveles de competitividad no solamente de los trabajadores nacionales, sino de todos quienes lleguen a puertos colombianos, quienes contarán con protección, dada cualquier situación de crisis. Adicionalmente se refirió al transporte de la carga bananera, sobre la cual afirmó que también se trata de transporte marítimo y que hay miles de barcos que parten del golfo de Urabá que se verían también acogidos por las garantías de seguridad laboral. Por otro lado expresó que el convenio en cuestión brinda acceso seguro y referencial a los nuevos mercados que se puedan implementar ya que simplifica trámites que se deriven de la relación de trabajo, garantiza una mejor calidad en el servicio, permite la creación de nuevas plazas y lo más importante, establece reglas para la competencia con prácticas sanas y control sanitario, lo cual es vital en los barcos. Finalmente sugirió que en el ejercicio del Convenio 81 sobre inspección del trabajo, se creen unas inspecciones especializadas o bien se designen inspectores preferentes. Resumió su intervención y consideró que se debe establecer una política clara de Gobierno; que la ratificación del convenio implica la aplicación de convenios de la OIT y finalmente añadió que actualmente se presenta una situación dado el recorte del área marítima colombiana en el archipiélago de San Andrés y expresó que esto es otra razón para ratificar el convenio, ya que no solo hay un problema adicional generado, sino que hay otro en vías de generarse en lo relacionado con las áreas marinas y submarinas de San Andrés. Expresó que su organización sindical apoya la ratificación no solo en la presente discusión, sino además lo hizo en la Conferencia 103 de la OIT que acaba de finalizar, donde se solicitó que a través de la comisión de normas se ratificara este punto.

MIGUEL SANCHEZ - ITF-CUT :

Expresó que cuando Eduardo Vanegas fue presidente de la Unión de Marineros Mercantes, logró la reserva de carga para Colombia, que fue conseguida a través del sindicato.

ANDRÉS MAURICIO RAMÍREZ-CPCPSL:

Enfatizó el argumento anterior y se refirió al texto del artículo décimo del convenio de 2006 que revisa 37 convenios de los cuales 10 quedan por fuera por efectos de revisión y los convenios que se revisan son el convenio de la edad mínima (sobre el cual el Gobierno tiene que dar respuesta a la OIT en agosto del presente año), convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (que se revisó en la reunión anterior), convenio sobre la colocación de la gente de mar (1920), convenio sobre el examen médico de los menores en trabajo marítimo (1921), convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar (1926), convenio sobre la repatriación

de la gente de mar (1926), convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales (tarea particular de la DIMAR), convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, convenio revisado sobre la edad mínima de trabajo (1936), convenio sobre la alimentación y el servicio de fondo, convenio sobre el certificado de actitud de los cocineros de buque, convenio sobre el examen médico de la gente de mar, convenio sobre el certificado del marinero permanente, convenio sobre el alojamiento de la tripulación, convenio sobre el alojamiento de tripulación (1970), convenio sobre la prevención de accidentes de la gente de mar, convenio sobre la continuidad del empleo de la gente de mar, convenio sobre las vacaciones anuales pagadas, convenios sobre la marina mercante, protocolo relativo al convenio de la marina mercante, convenio sobre el bienestar de la gente de mar, convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica, convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, convenio sobre la repatriación (1987), convenio sobre la inspección del trabajo (1996), convenio sobre la contratación, colocación y horas de trabajo y dotaciones (uno de 1996 y otro de 1987). Afirmó que estos serían los convenios que tendrían efectos al momento de entrar en vigencia el convenio actualmente discutido. Posteriormente manifestó que la ANDI solicitó que su intervención se diera a dúo entre la Vice presidencia Jurídica y el doctor Enrique de la Vega de la ANDI. Dio la palabra a Presidencia Jurídica.

MARIA CAMILA AGUDELO – ANDI:

Saludó a los presentes y manifestó que tras un exhaustivo análisis que se dio al convenio, se encontraron serios inconvenientes y por esto expresó que la posición de quienes representa es en contra de la ratificación del convenio, ya que consideró que trae serios inconvenientes no solo para los armadores sino principalmente para el estado colombiano, debido a que representa unas cargas muy onerosas que deberían ser estudiadas con detenimiento en la presente mesa de concertación antes de su ratificación. Por otro lado se refirió en específico al tema planteado en anteriores intervenciones en relación con la inspección y a este respecto preguntó una vez ratificado el convenio, cómo se daría dicha inspección en comparación con la que se ha venido dando. Además expresó que ha sido muy complicado hacer inspección a solo cinco convenios que hay hasta ahora ratificados y que con la ratificación del convenio en cuestión, se tendría que hacer inspección a 37 convenios adicionales. En este sentido preguntó cómo se haría este seguimiento y en particular cómo se puede hacer seguimiento al tema de repatriación de la gente de mar si se tiene en cuenta que en Colombia hay solo una empresa que navega a nivel internacional.

ANDRÉS MAURICIO RAMÍREZ-CPCPSL:

En relación con la pregunta anterior afirmó que es un tema muy complejo y se ha venido dialogando internamente con la DIMAR, expresó que el Ministerio del Trabajo no es competente en esa materia y buen parte de la discusión que se ha llevado a cabo es ver cómo se realiza un trabajo conjunto, dado que ellos son la autoridad técnica y especializada en la materia.

GLORIA GAVIRIA-MINTRABAJO:

En relación con lo anterior manifestó que el Ministerio del Trabajo debe presentar memorias regulares que recojan información desde el año 2010 hasta el 2014 y expresó que en este sentido, por petición de Cita, se realizó un estudio de los convenios ratificados previo a la presente reunión y adicionalmente se realizó una reunión interna con la DIMAR ya que existen muchas dificultades para adquirir la información requerida y en consecuencia, hay muy poca en relación con los convenios. Puso como ejemplo de lo anterior el caso de repatriación, sobre lo cual se preguntó a la Cancillería, quien dijo no tener caso alguno reportado, también a la DIMAR que expresó que conocía de algún caso y finalmente, hace unos momentos los presentes narran que en efecto hay casos, lo que pone al Ministerio en una situación muy complicada. En relación con lo anterior, afirmó que se propuso a la DIMAR establecer unos mecanismos que permitan dar cumplimiento a lo que establecen los convenios. Adicionalmente expresó que sobre los convenios no se han dado observaciones fuertes por parte de la Comisión de Expertos, pero esto no implica que no se tenga que aplicar, ya que cuando hay un compromiso adquirido, es menester cumplirlo. Señaló que de los cinco convenios ratificados, solo hay uno que no presenta problemas y esto es porque no aplica, ya que los menores de 18 años no pueden trabajar y si hay entidades empleando a menores o dado el caso descrito anteriormente por Cita, esto se hace por fuera de los parámetros legales, y por esto se respondió al convenio fácilmente. Sin embargo resaltó que ha sido muy complejo obtener la información y una de las causas de esto son las competencias y que este aspecto fue discutido con la DIMAR ya que el Ministerio del Trabajo es la autoridad en materia de relaciones laborales mientras que la DIMAR es la autoridad en todo lo que tiene que ver con actividades marítimas. Por otro lado se refirió al tema de inspección de trabajo y el convenio de repatriación e indemnización que dice que a quienes hayan sufrido naufragios, el empleador debe pagar una indemnización durante dos meses y sobre esto, el Ministerio no tiene registradas querellas y se asume que no ha habido naufragios, sin embargo, en la respuesta sobre el tema que envió la DIMAR dice que no son competentes en la materia, pero en sus estadísticas aparecen 78 casos de naufragio.

MIGUEL SANCHEZ - ITF-CUT :

Interrumpió la intervención anterior y preguntó ¿naufragios ocurridos en dónde?.

ANDRÉS MAURICIO RAMÍREZ-CPCPSL:

En relación con lo anterior expresó que para poder responder a la memoria del convenio 8, como el Ministerio no tenía información sobre cuántos incidentes de naufragio ha habido, la DIMAR respondió que han sido 78 de los cuales no hay posibilidad de precisar cuántos de ellos han sido de embarcaciones de bandera colombiana o de bandera alguna y puede que haya sido un naufragio en aguas panameñas pero cuando se dio el naufragio, se le informó al capitán de puerto y de ello quedó registro del mismo, aunque no haya sido en aguas colombianas.

MIGUEL SANCHEZ - ITF-CUT :

Indicó que pudieron ser accidentes de barcos de cabotaje, ya que esto es muy común y hasta la fecha, van 23 incidentes de embarcaciones de cabotaje en Buenaventura.

GLORIA GAVIRIA-MINTRABAJO:

En relación con la intervención anterior aclaró que el convenio se aplica también a este tipo de embarcaciones. Por otro lado expresó que el Ministerio y la DIMAR están muy atrasados en empezar a realizar actividades precisas para revisar los convenios que ya se encuentran ratificados y subsanar las cosas que en un momento determinado no pudieron ser resueltas. Aclaró que es importante tener clara una elevada cantidad de conceptos y competencias, ya que hay convenios que incluyen la competencia de otros organismos, como el 169, que requiere de la ayuda del Ministerio del Interior. Expresó además que en los convenios de mar se requiere una capacitación, ya que hay muchos temas que son demasiado especializados y muy seguramente, por desconocimiento no se ha tenido la madurez necesaria para prestarle al tema toda la atención que requiere. En este sentido expresó que la DIMAR ha ayudado a aclarar muchas dudas conceptuales. Por otro lado expresó su desacuerdo ante la apreciación que dice que no se requiere generar una nueva reglamentación, en este sentido señaló que es muy importante hacerlo, ya que no la hay y la legislación laboral que existe no se puede aplicar como está a la gente de mar ya que en la práctica la situación es compleja. En relación con lo anterior enfatizó en la importancia de dicha legislación específica para la gente de mar y consideró que es un tema que ya mismo se tiene que ir desarrollando, así como también consideró necesario que el Ministerio de Defensa participe también en este proceso.

MARIA CAMILA AGUDELO – ANDI:

Expresó que la intervención anterior refuerza el argumento presentado con anterioridad y recordó que hay actualmente cinco convenios ratificados a los que no se les puede hacer un seguimiento adecuado, a pesar de que son convenios que fueron ratificados en 1920 y 1930 y preguntó de manera retórica cómo se podría dar seguimiento a un convenio de 2006 que trae consigo otros 37 convenios adicionales. Expresó que la mejor solución es adecuar la legislación y seguir implementando la política de trabajo y empleo decente que se ha venido desarrollando y que ha traído muy buenos resultados para el país. Adicionalmente manifestó que se debe adecuar el tema de la inspección de manera articulada para poder generar una legislación en el tema.

ENRIQUE DE LA VEGA-ANDI:

Inicialmente saludó y expresó el interés de la industria privada en la formalización y en el trabajo decente, sin embargo aclaró que esto no significa necesariamente que haya un interés en firmar más convenios internacionales. Expresó que no es necesario firmar dicho convenio para solucionar los problemas que se mencionaron antes y puso el ejemplo de Estados Unidos, que hace cumplir toda la legislación laboral sin la necesidad de tener firmados todos los convenios de la OIT y afirmó que del mismo modo no es necesario que Colombia lo haga para proteger a los trabajadores marítimos en los otros países. Por otro lado, manifestó que este convenio no aplica a las embarcaciones menores y la mayoría de las problemáticas, si no son todas, se relacionan con este tipo de embarcaciones y no con embarcaciones de altura o de flota mercante, pues en Colombia no hay. Adicionalmente, afirmó que si Colombia desea que crezca la marina mercante y se genere empleo y divisas, debe generar condiciones que faciliten que los armadores abanderen en Colombia y no todo lo contrario. Como ejemplo de lo anterior señaló que muchos barcos que están cruzando por el canal de Panamá están siendo retenidos por la autoridad panameña, que se suben a bordo y lo revisan y por cualquier incumplimiento a la norma del pacto retiene la nave y cobran una fianza muy elevada y el barco debe permanecer ahí hasta que dicha fianza se pague o se realice una investigación. Dicho lo anterior expresó que esto es una extorsión y ha recibido varias denuncias sobre el tema. Manifestó su preocupación frente a uno de los aspectos del convenio que indica que unos terceros países puedan abordar embarcaciones colombianas para revisar que se estén cumpliendo los requisitos y esto va a empezar a generar una gran cantidad de inconvenientes para los armadores colombianos. En relación con lo que dijo María Camila y la doctora Gloria manifestó que Colombia lo que requiere es una legislación interna que permita proteger a la gente de mar, así como para proteger a los armadores en el tema de competencia desleal que se mencionó con anterioridad y no la firma de más convenios internacionales. Manifestó que ninguno de los presentes conoce

exactamente toda la normatividad que hay en Colombia sobre el trabajo marítimo y no se ha hecho el ejercicio de sentarse a revisar realmente que es lo que se está necesitando y cómo se pueden mejorar las condiciones laborales de la gente de mar y que este es un ejercicio que deben iniciar no solo con el Ministerio del Trabajo y el Ministerio de Defensa, sino además involucrar al sector privado y a los armadores para ver cómo se puede desarrollar la legislación laboral. Finalmente recordó que hay una gran cantidad de convenios vigentes a los que no se les puede hacer seguimiento y en vez de firmar más, el esfuerzo debe concentrarse en desarrollar una legislación interna. Concluyó e indicó que la ANDI no está de acuerdo con la ratificación del convenio.

ANDRÉS MAURICIO RAMÍREZ-CPCPSL:

Expresó que por parte de la DIMAR se encuentra presente el Capitán García y dio la palabra a Alejandro.

ALEJANDRO GARCÍA- DIMAR:

Agradeció a todos por su asistencia y celebró que se haya abierto el presente espacio para escuchar opiniones y concertar decisiones. Expresó que para poder tomar decisiones se debe contar con la mayor cantidad posible de información y en este aspecto la DIMAR es quien más puede aportar en este sentido, ya que a la DIMAR llega mucha información y la autoridad marítima posee muchísima información técnica especializada y que para la DIMAR como autoridad marítima, el compromiso que ha venido desarrollando ha sido recoger y aportar toda la información posible y en este sentido expresó que se ponen a disposición de la mesa para empezar en conjunto a conocer muchas cosas que la DIMAR desconoce y aportar lo que sea requerido con el fin de tomar la decisión más adecuada en este caso.

GLORIA GAVIRIA-MINTRABAJO

Expresó que la instrucción del Ministro es analizar seriamente los compromisos que se adquirirían en todos los campos, sin que esto sea un condicionante para la postura del Gobierno frente a la ratificación del convenio. Manifestó que lo anterior es muy importante, ya que cuando el Gobierno no cumple los compromisos adquiridos en los convenios debe ir a la comisión de normas a responder. Recordó que este convenio no solo involucra al Ministerio del Trabajo sino además al Ministerio de Relaciones Exteriores, al Ministerio de Defensa y al Ministerio de Salud, ya que se habla también de seguridad social. Además expresó que este convenio implica la ratificación de otros 35 (ya que los otros ya se encuentran ratificados) y estas obligaciones son las que se deben estudiar de manera muy detallada con los diferentes grupos de trabajo que se conformarán y según los

resultados de lo anterior y de las consultas que se harán a las otras entidades relacionadas, se tomará una decisión. Adicionalmente manifestó que es muy importante aclarar las competencias de cada entidad en dicho convenio para que más adelante no haya dificultades y esto implica que de manera inmediata se empezarán a asumir las funciones correspondientes a cada entidad gubernamental. Por otro lado propuso que mientras se realizan las mesas para decidir la ratificación del convenio, se trabaje de manera paralela en la normatividad laboral específica para todo lo relacionado con la gente de mar, sobre lo que ya se está trabajando en Buenaventura. Finalmente manifestó que el interés del Ministerio del Trabajo tiene el total interés, además de que es el tema que le compete y su función principal de velar por los derechos de los trabajadores.

MIGUEL SANCHEZ - ITF-CUT :

Preguntó al representante de la DIMAR si está o no de acuerdo con la ratificación del convenio.

CAPITAN JUAN CARLOS GARCÍA – DIMAR:

A la pregunta anterior respondió que actualmente no tienen posición.

MIGUEL SANCHEZ - ITF-CUT :

Manifestó que el pasado 27 de septiembre el Capitán Juan Francisco Herrera y la doctora Paula hicieron una presentación del convenio y afirmaron estar de acuerdo con la ratificación y expresaron la necesidad de empezar a trabajar conjuntamente para además tener una legislación nacional en este aspecto.

ANDRÉS MAURICIO RÁMIREZ-CPCPSL:

Manifestó que en efecto la instrucción dada por el Ministro es avanzar coordinadamente y la razón por la cual estaba invitado el Ministerio de Defensa es porque es una de las instituciones con las que el Gobierno colombiano debe coordinarse a los efectos de cumplimiento del convenio. Por otro lado informó que antes de la próxima reunión para discutir este tema, se reunirán de manera interna los representantes de la DIMAR, el Ministerio del Trabajo, la Cancillería y el sector salud, además de las áreas técnicas dada la propuesta de inspecciones conjuntas, con el fin de que se pueda responder al planteamiento de si se está a favor o en contra, de manera conjunta, como Gobierno y no simplemente como DIMAR. Explicó que hay agenda para terminar de revisar las memorias dentro de las que se encuentran cinco de la gente de mar y se está trabajando en concluir la información básica para responder sobre los temas de edad mínima de trabajo e indemnizaciones de desempleo, sobre lo último expresó que es muy importante

pero ha sido muy complicado obtener la información pertinente. Asimismo expresó que se debe trabajar en los temas de colocación de la gente de mar y repatriación, lo cual se estudiará en las reuniones internas hasta el 31 de agosto y que una vez terminados estos temas, se dará la discusión sobre la ratificación de este convenio.

GLORIA GAVIRIA-MINTRABAJO

Propuso establecer un cronograma de trabajo como se hace en la Comisión de Asuntos Internacionales y que paralelo a esto, se den reuniones internas del Gobierno para poder realizar el trabajo que se expresó con anterioridad.

MIGUEL SANCHEZ - ITF-CUT :

En relación con el tema de repatriación, expresó que es necesario especificar la razón por la cual se está produciendo la repatriación del tripulante ya que hay varios motivos, uno de ellos es que puede ocurrir que el tripulante está enfermo y amerita una atención médica y en base a esa atención médica se solicita la repatriación para tratamiento en su país, otra de estas razones es que a ese tripulante le hayan cancelado por una u otra razón su contrato de trabajo y deba ser repatriado desde el puerto respectivo. Otra de las razones es que haya salarios no pagados y eso puede incidir necesariamente en la repatriación y en que posteriormente lleguen marinos a reemplazarlos. Señaló que en cualquiera de estos casos pueden suceder dos cosas, una de ellas es que no haya problemas en la repatriación ya que no se requiere visa para el abandono del país, pero hay casos en los que ésta si es necesaria, en estos casos, se debe llamar al consulado o a la autoridad marítima del país correspondiente para adelantar el proceso de manera adecuada. Por otro lado expresó que la ITF envía reportes desde Londres sobre el retenimiento de embarcaciones por parte de la autoridad marítima de Panamá y en este sentido afirmó que solo ha sido retenida una embarcación por porte de armamento, pero hasta la fecha no hay reporte de ninguna otra detención por parte de la autoridad marítima a razón del convenio marítimo. De la misma manera expresó en relación con el tema de indemnización por naufragios, recibió únicamente un reporte de un barco que se incendió y se hundió en Barranquilla hace aproximadamente un año y medio, pero que en todo caso, cuando se dan estos naufragios, todos los barcos de bandera internacional tienen un seguro a través de los clubes y son éstos los que pagan las indemnizaciones.

ZITA TINOCO – CTC:

En relación con el tema anterior, manifestó que adicionalmente los barcos bandera internacional cuentan con el respaldo internacional (REPOS) que es una reaseguradora.

ANDRÉS MAURICIO RAMÍREZ-CPCPSL:

En relación con el tema expuesto, aclaró que la Dirección de Inspección del Ministerio del Trabajo no maneja esa información, y dado también que se tiene que dar respuesta a la solicitud de la OIT sobre cómo se está cumpliendo con el artículo segundo, se tuvo que solicitar la información a la DIMAR, y el informe que entregaron dice que el año 2010 se registraron 23 incidentes y el año 2011 de 13, y en general hay un total de 78 incidentes, lo cual preocupó mucho al Ministerio ya que tiene entonces la función de buscar entre esos 78 incidentes, en cuáles de ellos se cumplió con el convenio y en cuáles no y en este sentido expresó que es muy importante la coordinación interna de las diferentes instituciones del Gobierno.

MIGUEL SANCHEZ - ITF-CUT :

Expresó que es muy posible que la información proporcionada por la DIMAR incluyera a embarcaciones de cabotaje.

GLORIA GAVIRIA-MINTRABAJO:

En relación con la intervención anterior, aclaró que estas embarcaciones menores también son contempladas por los convenios actuales.

ANDRÉS MAURICIO RAMÍREZ-CPCPSL:

Expresó que solo hasta la presente semana comprendieron que las embarcaciones menores son aquellas que transportan arriba de 25 toneladas netas.

MIGUEL SANCHEZ - ITF-CUT :

Manifestó que hacer un seguimiento no es tarea complicada y que lo principal para poder hacer seguimiento al convenio es brindar una capacitación a los inspectores de trabajo en los respectivos puertos. Afirmó que para tal fin podría disponerse de la escuela del SENA en Buenaventura, así como también de la Escuela Naval y el Centro Náutico de Pesca en Cartagena y que este proceso no debe tomar mucho tiempo. Afirmó además que una vez capacitado el personal los inspectores deben trabajar de la mano con la Autoridad Marítima y así se dará la situación adecuada para que por ejemplo un inspector de la ITF que recibe una queja de cualquier tripulante a nivel mundial que llegue a puerto nacional, pueda transmitirla a la Autoridad Marítima para que pueda asistir a la embarcación.

GLORIA GAVIRIA-MINTRABAJO

Reconoció que el tema de la capacitación es primordial ya que puede ser que hay algunas personas que tienen estas embarcaciones que ni siquiera saben que hay

un convenio ratificado y que los tripulantes tienen derecho a dicha indemnización. Por otro lado invitó a Miguel a la reunión interna.

ZITA TINOCO – CTC:

Expresó que en la mesa no se puede presentar el comportamiento de ocultar la cabeza frente a una situación y que la mesa debe propender por la búsqueda de la protección de quien debe ser protegido y en este sentido afirmó que no se puede simplemente decir que un convenio no se puede ratificar porque es oneroso para el estado, ya que además todo lo relacionado con el estado es oneroso y esa es la razón por la cual se pagan impuestos y no se puede simplemente bajo esta premisa desproteger a una gran masa de trabajadores. En relación con las dificultades de implementación, expresó que esto no es cierto, ya que la misma Comisión de Normas reconoce que el convenio es flexible y que se debe considerar asegurar que todos los países con independencia de sus circunstancias nacionales puedan comprometerse con el régimen normativo internacional y que las obligaciones se respeten y cumplan en la medida de lo posible desplegando al mismo tiempo esfuerzos para mejorar las condiciones. Señaló que el convenio implica la protección del trabajador en relación con los convenios ya ratificados y principalmente en relación con los convenios fundamentales de la declaración de principios que Colombia ya ha ratificado. Por otro lado afirmó que hay capítulos expresos en los que se expone lo que se debe aplicar y lo que no. En relación con los armadores manifestó que el convenio dice que no se aplica directamente a los armadores o buques que enarbolan el pabellón del país que no ha ratificado el convenio, se aplican a quienes lleguen y que hayan ratificado el convenio y afirmó que incluso hay una cláusula especial llamada cláusula de trato no favorable que se refiere esencialmente a las condiciones en que el estado del puerto ejerce su control en virtud de la regla que está estipulada sobre los buques que enarbolan un pabellón extranjero y que hacen escala en el puerto de un país que ha ratificado el convenio. En relación con la formación manifestó que la OIT tiene una academia para la formación de los inspectores, llamada Academia sobre el trabajo marítimo que puede ser utilizada con el fin de formar a los integrantes del Ministerio del Trabajo. Adicionalmente expresó su incomodidad ante la idea de que un convenio no se ratifique porque se deben cumplir otros, dado que todos los trabajadores deben tener las mismas condiciones de igualdad y finalmente pidió que el Gobierno estudie todos los alcances del convenio, lo que resultaría benéfico para el trabajador de mar y el estado colombiano y dado que haya una respuesta negativa, será aceptada y se verá la posibilidad de trabajar en desarrollar la legislación ya existente.

ANDRES MAURICIO RAMÍREZ-CPCPSL:

Precisó que nadie del Gobierno dijo que la aprobación del convenio resultaría onerosa para el estado.

MIGUEL SANCHEZ - ITF-CUT :

En relación con la intervención anterior, afirmó que el único armador grande es NAVESCO y que además están los armadores de los remolcadores, los armadores de los barcos jardineros y los del barco de apoyo.

MARIA CAMILA AGUDELO – ANDI:

En relación con la intervención de Zita Tinoco, afirmó que se había dicho que aplicado como el bloque de constitucionalidad, el convenio entraría a hacer parte de la legislación nacional y en este sentido cuando en Colombia se presenta un proyecto de ley, se revisa primero cuáles son los beneficios e implicaciones que trae consigo la promulgación y puesta en marcha de esa ley y en este sentido consideró que lo mismo debe hacerse con el convenio. Expresó que el convenio de hecho es flexible, pero que todos los convenios de la OIT lo son y que no se tiene la obligación de firmarlos. Por otro lado expresó que es más importante sentarse a desarrollar una legislación interna que dé cuenta de la protección de los derechos de los trabajadores de mar y que contenga también instalaciones y demás cosas que son requeridas en Colombia con urgencia dado que en Colombia no existe legislación de la gente de mar. Adicionalmente afirmó que muchos países no han ratificado el convenio ya que no cuentan con los elementos técnicos para sustentar el tema y consideró importante revisar la legislación.

ZITA TINOCO – CTC:

Aclaró que el bloque de constitucionalidad tiene que ver con la declaración de principios y derechos fundamentales sólo en algunos convenios. Y no en todos. Adicionalmente aclaró que es la Constitución Política de Colombia la que dice que el convenio se aplicaría como si fuera parte de la legislación nacional. Finalmente recordó que es importante que sea el Gobierno quien revise en qué beneficia el convenio a los trabajadores y en qué los perjudica.

CATALINA HERRERA – CGT:

Manifestó que a la CGT le preocupa que se haya dicho que hay una falta de coordinación entre las diferentes instituciones del estado y que no se puede tener esto como una excusa para no ratificar, ya que si eso hubiera sido una base, muy seguramente no se hubiera ratificado convenio alguno y si se quiere ver la normatividad actual, mucha de esta se ha venido actualizando como fruto de las recomendaciones que se han producido a nivel internacional para adecuar la

normatividad interna. Por otra parte, en relación con el seguimiento, expresó que si se ratifica el convenio, no es necesario enviar memorias de todos los demás convenios, sino que este convenio recopila los demás por lo cual se haría seguimiento y se enviarían memorias solo de este convenio. En relación con la capacitación, manifestó que ratificar este convenio haría que las cosas más fáciles porque no habría que crear legislación, sino que por parte de la Corte Constitucional se ha considerado el sistema colombiano como monista y se incorporaría el convenio a la legislación interna en el bloque de legalidad y por lo tanto no habría que desarrollar más la norma, sino simplemente adecuarla y capacitar a la gente: finalmente expresó que la firma de este convenio no es obligatoria, pero que es un compromiso y un tema de solidaridad internacional si se tiene en cuenta que estas normas son el fruto del tripartismo y fueron creadas a nivel mundial y muy seguramente seguirán imponiendo sanciones a Colombia o seguirán deteniendo los barcos nacionales por no cumplir esos mínimos que se están pidiendo a nivel internacional. Adicionalmente reiteró el deseo de la CGT de que este convenio sea ratificado.

DIOGENES ORJUELA – CUT:

Afirmó que como conclusión de la reunión se puede decir que hay cuatro posiciones claras en la mesa: la de los trabajadores que aprueban la ratificación, la de la ANDI que la rechaza, la del Gobierno que dice que se va a estudiar y la de la DIMAR, quien dice no tener posición. Expresó que sería importante que las centrales obreras saquen un documento conjunto con su posición que pueda ser sustentado en la próxima reunión sobre el tema y que además el estudio del Gobierno no sea eterno. Por otro lado, manifestó su interés en establecer una agenda para poder profundizar la discusión y en algún momento hacer las definiciones pertinentes pero que esta agenda debe tener término en el tiempo para que la discusión no se vuelva eterna y las conferencias y capacitaciones no se conviertan en un esquema que eluda la toma de una decisión conjunta.

GLORIA GAVIRIA-MINTRABAJO

En relación con lo anterior aclaró que la capacitación que se realizará no tiene relación con el convenio 2006, sino que es en torno a los convenios que ya han sido ratificados.

ANDRÉS MAURICIO RAMÍREZ-CPCPSL:

Celebró la reunión y afirmó que ha sido sumamente enriquecedora. Por otro lado, informó que el asesor Jurídico de la Secretaría Técnica preparo un comparativo con las diferentes posiciones de los gremios y de las organizaciones, documento que se permitió complementar en la presente con las intervenciones de cada uno de los

asistentes. Manifestó que el Gobierno está en toda la disposición de dar una discusión técnica con la orientación de garantizar siempre la protección de los trabajadores en el mar y ver cómo lograr una adecuada implementación de estas nuevas organizaciones internacionales ya que asumir una nueva obligación, implica, que por más buena voluntad que exista por parte del Gobierno, se requiere un ejercicio de coordinación para poder responder a los planteamientos y a las solicitudes que se hacen desde la comisión de expertos. Adicionalmente informó que la presente Subcomisión tiene agenda de trabajo para responder las 14 memorias a las que debe dar respuesta y entregar el 31 de agosto y que una vez terminado este ejercicio para la OIT se volverá a convocar la Subcomisión para continuar con la discusión sobre el convenio de los trabajadores de mar 2006 en la que se espera contar con la participación de además de la DIMAR, del Ministerio de Defensa, del Ministerio de Salud, y de la Cancillería con el fin de ver de manera conjunta cómo lograr una definición concreta. Adicionalmente informó que dicha reunión queda citada para la primera semana de septiembre y se realizarán aproximadamente cuatro sesiones más en las que si bien no se trata de cambiar opiniones, se profundizará en las actuales para a partir de eso lograr determinar qué es lo que el país ganaría en materia de protección laboral con esta convención.

GLORIA GAVIRIA-MINTRABAJO

Solicitó que se realice un estudio comparado que se requiere antes del análisis para la ratificación del convenio y expresó que solicitará ayuda de algunos de los presentes que tienen muchos conocimientos que se requieren para adelantar el proceso e invitó a que de todos modos se avance en la legislación específica que se requiere para la gente de mar de manera paralela a las discusiones sobre el convenio.

ANDRÉS MAURICIO RAMÍREZ-CPCPSL:

En relación con la intervención anterior afirmó que se tendrá listo el estudio de legislación comparada para el día 11 de septiembre, fecha de la próxima reunión.

MIGUEL SANCHEZ - ITF-CUT :

Invitó al conversatorio que se va a hacer en Cartagena y consideró oportuna la asistencia de la doctora Gloria.

ANDRÉS MAURICIO RAMÍREZ-CPCPSL:

Propuso sesionar en algún puerto o despacho de alguna empresa en Cartagena, ya que una cosa es despachar desde la 73 con séptima y otra cosa es conocer la realidad. Cerró la sesión.

4. OBSERVACIONES Y CONCLUSIONES

-