

STCMLC/2018/1

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

**Departamento de Normas Internacionales del Trabajo
Departamento de Políticas Sectoriales**

Documento de base para la discusión en la tercera reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (Ginebra, 23-27 de abril de 2018)

Ginebra, 2018

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, GINEBRA

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a Publicaciones de la OIT (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, o por correo electrónico a rights@ilo.org, solicitudes que serán bien acogidas.

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En www.ifro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

Documento de base para la discusión en la tercera reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (Ginebra, 23-27 de abril de 2018), Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, Departamento de Políticas Sectoriales, Ginebra, OIT, 2018.

ISBN: 978-92-2-328521-0 (impreso)
ISBN: 978-92-2-328522-7 (web pdf)

Publicado también en francés: *Document d'information en vue de la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée* (Genève, 23-27 avril 2018), 978-92-2-231080-7 (imprimé), ISBN 978-92-2-231081-4 (pdf Web), Ginebra, 2018; y en inglés: *Background paper for discussion at the third meeting of the Special Tripartite Committee established under Article XIII of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended* (Geneva, 23-27 April 2018), ISBN 978-92-2-131604-6 (print), ISBN 978-92-2-131605-3 (Web pdf), Ginebra, 2018.

Datos de catalogación de la OIT

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Para más información sobre las publicaciones y los productos digitales de la OIT, visite nuestro sitio web: www.ilo.org/publns.

Índice

	<i>Página</i>
A. Introducción	1
B. Tareas que deberán realizarse en la tercera reunión del Comité Tripartito Especial	2
B.1. Informe del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial	3
B.2. Examen y posible adopción de propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006.....	4
B.2.1. Propuestas de los representantes del Grupo de la Gente de Mar – Propuesta de enmiendas al Código relativas a las reglas 2.1, 2.2 y 2.5 del MLC, 2006	4
B.3. Intercambio de información en relación con la puesta en práctica: Examen continuo de la aplicación del Convenio	8
B.3.1. Entrada en vigor de las enmiendas de 2014	9
B.3.2. La labor de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones	10
B.3.3. Control por el Estado rector del puerto	10
B.4. Consultas tripartitas con arreglo al artículo VII	14

Anexos

A. Orden del día de la tercera reunión del Comité Tripartito Especial (Ginebra, 23-27 de abril de 2018).....	15
B. Disposiciones pertinentes del MLC, 2006	16
C. Resultado de las labores del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial	19
D. Propuesta para la elaboración de pautas de la OIT, fuera del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) presentada por representantes del Grupo de los Armadores	28

A. Introducción

1. El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada entró en vigor el 20 de agosto de 2013. Al 20 de enero de 2018 había sido ratificado por 85 Miembros ¹. La primera serie de enmiendas al Código del Convenio, adoptada en junio de 2014, entró en vigor el 18 de enero de 2017. Desde entonces, el instrumento debe ser citado como el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006).
2. El Comité Tripartito Especial fue establecido por el Consejo de Administración en su 318.^a reunión en junio de 2013, con arreglo al artículo XIII del MLC, 2006 ². Está compuesto por «dos representantes designados por el gobierno de cada uno de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio y por los representantes de los armadores y de la gente de mar que designe el Consejo de Administración, previa celebración de consultas con la Comisión Paritaria Marítima». Además, «los representantes gubernamentales de los Miembros que no hayan ratificado aún el presente Convenio podrán participar en el Comité, pero no tendrán derecho a voto respecto de ninguna cuestión que se aborde en virtud del presente Convenio».
3. Se recuerda que la segunda reunión del Comité Tripartito Especial se llevó a cabo entre el 8 y el 10 de febrero de 2016 en la sede de la OIT, en Ginebra, y acogió a más de 200 participantes. Durante la reunión se propiciaron unos fructíferos intercambios bipartitos y tripartitos sobre muchos temas relacionados con la aplicación del Convenio, y se alcanzó un acuerdo tripartito sobre asuntos importantes ³. El Comité adoptó enmiendas al Código relacionadas con la aplicación de la regla 4.3 — Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes —, con objeto de eliminar el acoso y la intimidación a bordo de los buques estipulando que estas cuestiones se traten en las políticas y medidas sobre seguridad y salud prescritas en el Código. El Comité adoptó además enmiendas al Código relacionadas con la aplicación de la regla 5.1 — Responsabilidades del Estado del pabellón —, con objeto de prorrogar por un período no superior a cinco meses la validez del certificado de trabajo marítimo expedido para los buques, en los casos en que la inspección exigida en el párrafo 2 de la norma A5.1.3 para renovar dicho certificado dé resultados satisfactorios, pero no sea posible expedir inmediatamente un nuevo certificado al buque en cuestión ⁴. Por último, el Comité adoptó una resolución relativa al

¹ Puede consultarse la lista actualizada que figura en la página web de la OIT dedicada al MLC, 2006, en: http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331.

² El Reglamento del Comité puede consultarse en la siguiente dirección: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_183947.pdf.

³ Documento GB.326/LILS/6. Todos los documentos relacionados con la segunda reunión del Comité Tripartito Especial pueden consultarse en: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_387390/lang--es/index.htm.

⁴ En virtud del artículo XV, párrafo 5 del MLC, 2006 y del artículo 17 del Reglamento del Comité, las enmiendas fueron transmitidas al Consejo de Administración para su comunicación a la siguiente reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (junio de 2016). La Conferencia las aprobó en su 105.^a reunión por la mayoría requerida de dos tercios de los votos emitidos por los delegados presentes. El 8 de julio de 2016, las enmiendas fueron notificadas (en virtud del artículo XV, párrafo 6, del MLC, 2006) a cada uno de los Miembros cuya ratificación del presente Convenio se había registrado antes de la fecha de la aprobación de la enmienda por la Conferencia. Estos Miembros

establecimiento de un Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial que deberá:

- i) examinar cuestiones relacionadas con la protección de los salarios de la gente de mar que es mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería y robo a mano armada, y formular propuestas, con inclusión de una enmienda al Código del MLC, 2006, a fin de examinar estas cuestiones, y ii) formular recomendaciones para mejorar el proceso de preparación de propuestas de enmiendas al Código del MLC, 2006 a fin de que sean examinadas por el Comité Tripartito Especial en virtud del artículo XV del Convenio y del artículo 11 del Reglamento del Comité, de modo que puedan ser examinadas a su vez por los Estados Miembros y las organizaciones representativas de la gente de mar y los armadores con mayor antelación y detalle.

4. La tercera reunión del Comité Tripartito Especial fue convocada por el Consejo de Administración en su 326.^a reunión ⁵, celebrada en marzo de 2016. En la sección B del presente documento se ofrece una visión general de las tareas que está previsto realice el Comité en dicha reunión, y se examinan los puntos del orden del día aprobado por la Mesa del Comité y comunicado por el Director General en su carta de invitación a la reunión ⁶.

B. Tareas que deberán realizarse en la tercera reunión del Comité Tripartito Especial

5. Como se establece en el orden del día de la reunión, la primera tarea del Comité Tripartito Especial será examinar el informe del Grupo de Trabajo. En segundo lugar, el Comité procederá a realizar un intercambio de información sobre la aplicación del MLC, 2006, conforme al mandato recibido en virtud del artículo XIII del Convenio en el que se establece que «examinará continuamente la aplicación del presente Convenio» ⁷. En tercer lugar, de conformidad con el artículo XV del Convenio, examinará las propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006. En cuarto lugar, el Comité examinará toda solicitud de consulta presentada en virtud del artículo VII del MLC, 2006 por aquellos Miembros en los que no existan organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar. Por último, en

disponen de un plazo de dos años a partir de la fecha de la notificación — esto es, hasta el 8 de julio de 2018 — para comunicar al Director General cualquier desacuerdo formal con las enmiendas. Hasta el momento, la Oficina ha recibido sólo la expresión formal de desacuerdo del Gobierno de Finlandia. Las enmiendas entrarán en vigor el 8 de enero de 2019 — esto es, seis meses después del vencimiento del plazo fijado de dos años — a menos que el Director General haya recibido expresiones formales de desacuerdo de más del 40 por ciento de los Miembros que hayan ratificado el Convenio y que representen como mínimo el 40 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante de los Miembros que hayan ratificado el Convenio. Después de la entrada en vigor de una enmienda adoptada en virtud del artículo XV, el Convenio sólo podrá ser ratificado en su forma enmendada.

⁵ Documento [GB.326/PV](#), párrafo 534, e).

⁶ Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3 del Reglamento. El orden del día figura en el anexo A.

⁷ El texto de los artículos VII, XIII y XV del MLC, 2006 figura en el anexo B. El artículo 2 del Reglamento establece el siguiente mandato del Comité:

El Comité MLC deberá:

- a) examinar continuamente la aplicación del Convenio y prestar asesoramiento sobre esta cuestión al Consejo de Administración o, por conducto del Consejo de Administración, a la Conferencia Internacional del Trabajo;
- b) examinar las propuestas de enmienda al Código del Convenio, en conformidad con el artículo XV del Convenio, y
- c) realizar las consultas a que se refiere el artículo VII del Convenio.

respuesta a la solicitud formulada por el Consejo de Administración en el contexto del funcionamiento del mecanismo de examen de las normas, el Comité examinará una primera serie de 33 normas internacionales del trabajo relacionadas con cuestiones marítimas ⁸. Se presentará al Comité una serie de notas técnicas sobre este último tema.

B.1. Informe del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial

6. El Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial trabajó por correspondencia entre agosto de 2016 y enero de 2017, y celebró una reunión en la sede de la OIT, en Ginebra, del 3 al 5 de abril de 2017 ⁹. Como se pidió en la segunda reunión del Comité Tripartito Especial, el informe final del Grupo de Trabajo se publicó nueve meses antes de la celebración de la tercera reunión del Comité ¹⁰. Para facilitar la consulta, los resultados de la reunión se recogen en el anexo C.
7. Con respecto a la protección de los salarios de la gente de mar que es mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, el Grupo de Trabajo acordó un conjunto de propuestas derivadas del resultado de la discusión. En este sentido se señaló que «los elementos presentados más abajo reflejan los distintos tipos de propuestas discutidos y no prejuzgan de las posiciones que los gobiernos o los grupos puedan adoptar en el futuro. Debe considerarse que tales propuestas no obstan ni se sustituyen a la necesidad de proponer enmiendas al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, de acuerdo con el párrafo 2 del artículo XV del Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, en su versión enmendada (MLC, 2006)». Se retuvieron tres propuestas, a saber: *a*) enmiendas a la norma A2.1 del MLC, 2006 y a la pauta que la acompaña; *b*) enmiendas a la norma A2.2 del MLC, 2006 y a la pauta que la acompaña, y *c*) elementos que han de incorporarse en pautas de la Oficina fuera del MLC, 2006 ¹¹.
8. Como consecuencia de la reunión del Grupo de Trabajo, los representantes del Grupo de la Gente de Mar designados para formar parte del Comité Tripartito Especial presentaron, el 25 de agosto de 2017, una propuesta de enmienda al Código del MLC, 2006 sobre la protección de los salarios de la gente de mar que es mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques. Más adelante se explica el contenido de dicha propuesta. El 26 de agosto de 2017, los representantes del Grupo de los Armadores designados para formar parte del Comité Tripartito Especial presentaron una propuesta a fin de adoptar pautas fuera del MLC, 2006 sobre ese mismo tema. La propuesta se recoge en el anexo D de este documento. Ambas propuestas fueron comunicadas con prontitud a todos los Miembros con fines de información y para recabar sus observaciones. Poco después de la reunión del Comité Tripartito Especial se publicará un documento en el que se resumirán las observaciones recibidas por la Oficina Internacional del Trabajo de los gobiernos e interlocutores sociales.

⁸ Véase el documento [GB.326/LILS/3/2](http://www.ilo.org/gb/decisions/GB326-decision/WCMS_461375/lang--es/index.htm). La decisión puede consultarse en: http://www.ilo.org/gb/decisions/GB326-decision/WCMS_461375/lang--es/index.htm.

⁹ Todos los documentos relativos a la labor del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial pueden consultarse en: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_506135/lang--es/index.htm.

¹⁰ El informe final de la reunión puede consultarse en: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_570386.pdf.

¹¹ Véase el anexo C, documento I.

-
9. Con respecto a la cuestión de las mejoras del proceso de preparación de propuestas de enmiendas al Código del MLC, 2006, se invita al Comité Tripartito Especial a examinar y adoptar el proyecto de modelo y resolución adoptados por el Grupo de Trabajo ¹².

B.2. Examen y posible adopción de propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006

10. La función del Comité Tripartito Especial en lo relativo al examen de las propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006 se define en el artículo XV del Convenio. Según este procedimiento, dichas propuestas deben presentarse al Director General, quien las comunica seguidamente a todos los Miembros de la Organización, invitándoles a que remitan comentarios o sugerencias al respecto dentro de un plazo determinado. Las propuestas de enmienda y todas las observaciones que se formulen durante este plazo se examinan en una reunión del Comité Tripartito Especial y, de ser adoptadas por éste, se presentan a la Conferencia Internacional del Trabajo en su siguiente reunión para su aprobación. Si son aprobadas por la Conferencia, las enmiendas deben ser notificadas a los Miembros que hayan ratificado el Convenio antes de la fecha de aprobación por la Conferencia. Como se indicó antes, los Miembros tienen un plazo fijo (de entre uno y dos años) para examinar las enmiendas. La versión enmendada del Convenio entrará en vigor seis meses después del vencimiento de dicho plazo, salvo si más del 40 por ciento de los Miembros ratificantes, que representen como mínimo el 40 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial, expresan formalmente su desacuerdo con las enmiendas.

B.2.1. Propuestas de los representantes del Grupo de la Gente de Mar – Propuesta de enmiendas al Código relativas a las reglas 2.1, 2.2 y 2.5 del MLC, 2006

11. Se recuerda que en la segunda reunión del Comité Tripartito Especial se examinó una propuesta de enmienda al Código relativa a la regla 2.2 – Salarios, presentada por representantes del Grupo de la Gente de Mar, que tenía por objeto garantizar que se sigan abonando los salarios cuando la gente de mar es mantenida en cautiverio por piratas. Tras los debates, el Comité reconoció la importancia de la cuestión, pero consideró que ésta debía ser examinada más detenidamente por un grupo de trabajo. Por consiguiente, el Comité adoptó una resolución relativa al establecimiento de un grupo de trabajo del Comité Tripartito Especial encargado de examinar las cuestiones relacionadas con la protección de los salarios de la gente de mar cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos tales como la piratería o robo a mano armada ¹³ (en párrafos anteriores se hace referencia a los resultados de las labores de este grupo de trabajo).
12. El tema de los salarios y contratos de la gente de mar mantenida en cautiverio como consecuencia de actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques fue examinado durante el 104.º período de sesiones del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI), celebrado en la sede de la OMI, en Londres, del 26 al 28 de abril de 2017 ¹⁴. En ese contexto, la Oficina Internacional del Trabajo proporcionó oralmente

¹² Véase el anexo C, documentos II y III.

¹³ Véase el documento [GB.326/LILS/6](#), párrafo 8.

¹⁴ Véanse la nota preparada por la Secretaría de la OMI (LEG 104/7) y el documento presentado por el Gobierno de la India (LEG 104/7/1) en que se propone al Comité Jurídico que examine la posibilidad de invitar a la OIT a explorar la posibilidad de introducir una enmienda en el MLC, 2006,

y por escrito información sobre los últimos avances que se habían producido en el seno de la OIT respecto de esta cuestión.

13. A continuación figura la información aportada por los representantes del Grupo de la Gente de Mar y su propuesta.

Antecedentes

- a) A pesar de la aparente reducción del número de incidentes en los últimos tiempos, los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra buques siguen siendo un problema. Uno de los aspectos más preocupantes de estos incidentes es su repercusión en los miembros de la tripulación que son mantenidos en cautiverio y en sus familias. Los períodos de cautiverio, que a veces duran años, pueden dejar a los miembros de la tripulación traumatizados y a sus familias en un estado permanente de zozobra por la suerte de sus familiares secuestrados y con el temor de perder los ingresos de los cuales dependen para sufragar sus gastos de comida, escolaridad, medicinas y otras necesidades.
- b) En las Directrices provisionales sobre medidas relativas al bienestar de la gente de mar y sus familias afectadas por la piratería frente a las costas de Somalia ¹⁵ (documento MSC 93/16/1), que fueron transmitidas a la OIT por el 93.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, se establece que: los propietarios de buques deberían (...) garantizar la continuidad del pago de los salarios y los derechos aplicables a las familias de la gente de mar afectada (...) y la gente de mar retenida como rehén no debería ser despedida y, por consiguiente, se le deberían seguir pagando sus salarios sin interrupción.
- c) Si bien se reconoce que muchos propietarios de buques y empleadores se ocupan de las necesidades de las familias de la gente de mar que se encuentra en cautiverio, desafortunadamente, las directrices pertinentes no se han cumplido en todos los casos. Y son estos casos los que dañan la imagen de la industria marítima. Además, hay aspectos poco claros en lo relativo a la expiración de los contratos de duración determinada y al pago de los salarios durante todo el período que dura el cautiverio ilegal. Esto ha creado situaciones muy difíciles para la gente de mar y sus familias.

Objetivo

- d) La finalidad de la enmienda propuesta es codificar la protección de los salarios de la gente de mar y otras prestaciones que el armador ha de pagar a la gente de mar en virtud del acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón durante el período en el cual los marinos permanezcan en cautiverio, y garantizar que la parte en la que recae esta responsabilidad la asuma. A fin de garantizar una protección adecuada de los derechos de la gente de mar, se propone enmendar las normas y las pautas correspondientes.

para incorporar disposiciones que permitan que se considere que los contratos de trabajo de la gente de mar continúan siendo vigentes cuando estas personas son retenidas durante períodos prolongados, hasta que finalice su período de cautiverio y sean devueltas a sus países respectivos.

¹⁵ Organización Marítima Internacional (OMI) (2014): *Directrices provisionales sobre medidas relativas al bienestar de la gente de mar y sus familias afectadas por la piratería frente a las costas de Somalia*. Nota presentada por Italia, República de Corea, Filipinas, BIMCO, ICC, ICMA, IFSMA, IMHA, INTERCARGO, INTERTANKO, ITF, Instituto Náutico y OCIMF. Documento MSC 93/16/1, Londres. Se puede consultar en la dirección: <http://intertanko.com/Documents/MS2093-16-1.pdf> (solamente en inglés).

Consideraciones pertinentes

- e) Con las enmiendas propuestas se logrará: i) aportar claridad acerca de los requisitos que se deberían imponer a los armadores para los casos en que la gente de mar es mantenida en cautiverio; ii) asegurar que se sigan pagando los salarios y otras prestaciones contractuales que constituyen el sustento de las familias de la gente de mar que se halla en cautiverio, evitando así que los gobiernos y otros interlocutores sociales deban asumir esta carga durante el período de retención, y iii) garantizar expresamente que se mantenga el derecho a disfrutar de condiciones de trabajo y de vida decentes.
- f) La enmienda propuesta permitirá alcanzar estos objetivos mencionados sin que ello represente una carga administrativa importante para los Estados. También garantizará que las familias de la gente de mar no pierdan sus ingresos durante el período de cautiverio de la gente de mar.

Sección A – Propuesta de los representantes del Grupo de la Gente de Mar relativa a la regla 2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar

14. Insértese un nuevo párrafo 1 en la norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar:

1. A efectos de la norma A2.2.1, la norma A2.2.2, la pauta B2.5.4 y de la presente norma:

- a) el término «piratería» tiene el mismo sentido que en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR);
- b) la expresión «robo a mano armada contra los buques» deberá designar todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado, o todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente; este término abarcará la noción de secuestro de gente de mar que es retenida a bordo o fuera de un buque para exigir un rescate.

15. Modifíquese la numeración de los actuales párrafos «1 a 6» de la norma A2.1 que pasan a ser los párrafos «2 a 7» e insértese un nuevo párrafo 8 con el texto siguiente:

8. Todo Miembro deberá adoptar una legislación o una reglamentación que establezca que el acuerdo de empleo de la gente de mar no expirará ni podrá darse por terminado cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques.

Sección B – Propuesta de los representantes del Grupo de la Gente de Mar relativa a la regla 2.2 – Salarios

16. Sustitúyanse las palabras «Norma A2.2 – Salarios» por «Norma A.2.2.1– Salarios».

17. Insértense dos nuevos párrafos:

7. Cuando la gente de mar sea mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, se le deberán seguir pagando sus salarios y prestaciones en virtud del acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón, durante todo el período de cautiverio y hasta que el marino sea liberado y debidamente repatriado, de conformidad con la norma A2.5.1, o hasta la muerte del marino durante su cautiverio.

8. Los Miembros deberán exigir que los buques que enarbolan su pabellón aporten garantías financieras para asegurar que se sigan pagando los salarios y prestaciones de la gente de mar que es mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo armado contra un buque.

18. Insértese una nueva norma A2.2.2 – Garantía financiera, que consta de los siguientes párrafos:

1. En aplicación del párrafo 8 de la norma A2.2.1, esta norma establece el requisito de proporcionar un sistema eficaz de garantía financiera para asegurar que, cuando un marino es mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada, se le siga pagando el salario a él y/o a su representante designado.

2. Todo Miembro deberá velar por que exista, para los buques que enarbolan su pabellón, un sistema de garantía financiera que cumpla los requisitos estipulados en la presente norma. El sistema de garantía financiera podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo nacional u otro sistema similar. El Miembro deberá determinar la modalidad del sistema previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.

3. El sistema de garantía financiera deberá proporcionar acceso directo, una cobertura suficiente y asistencia financiera rápida, de conformidad con la presente norma, a toda la gente de mar que sea mantenida en cautiverio, a bordo o fuera de un buque que enarbole su pabellón, como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada, y/o a su representante designado.

4. Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su pabellón, y a los que se apliquen los párrafos 1 ó 2 de la regla 5.1.3, lleven a bordo un certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera expedida por el proveedor de la misma. Una copia de dichos documentos deberá exponerse en un lugar bien visible y accesible a la gente de mar. Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberá llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor.

5. El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberán contener la información requerida en el anexo A2-II. Deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés.

6. La asistencia prevista por el sistema de garantía financiera deberá prestarse sin demora a solicitud de la gente de mar o de su representante designado, y deberá justificarse debidamente en conformidad con las disposiciones del párrafo 2 *supra*.

7. Habida cuenta de las reglas 2.1 y 2.2, la asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera deberá ser suficiente para cubrir los salarios y otras prestaciones pendientes que el armador ha de pagar a la gente de mar en virtud del acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón, incluido el envío de las remesas conforme a lo previsto en el párrafo 4 de la norma A2.2.1, durante todo el período de cautiverio y hasta que el marino sea liberado y debidamente repatriado, de conformidad con la norma A2.5.1, o hasta la muerte del marino durante su cautiverio.

8. La garantía financiera no deberá cesar antes de que finalice su período de validez a menos que el proveedor lo haya notificado como mínimo con 30 días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón.

9. Ninguna disposición de la presente norma deberá menoscabar el derecho de recurso del asegurador o del proveedor de la garantía financiera contra terceros.

10. Las disposiciones de la presente norma no tienen por objeto ser exclusivas ni menoscabar cualquier otro derecho, reclamación o medida de reparación para compensar a la gente de mar que es víctima de actos de piratería o de robo a mano armada contra buques. La legislación nacional podrá disponer que todo importe pagadero en virtud de la presente norma sea deducido de los importes recibidos de otras fuentes y derivados de cualquier derecho, reclamación o medida de reparación que pueda dar lugar a una compensación en virtud de la presente norma.

19. Insértese un nuevo anexo A2-I – Pruebas documentales de garantía financiera, a continuación del párrafo 8 de la norma A2.2.1, con el texto siguiente:

El certificado u otras pruebas documentales que se mencionan en la norma A2.2.2, párrafo 5, deberán incluir la información siguiente:

a) el nombre del buque;

-
- b) el puerto de matrícula del buque;
 - c) el distintivo de llamada del buque;
 - d) el número OMI del buque;
 - e) el nombre y la dirección del proveedor o de los proveedores de la garantía financiera;
 - f) datos de contacto de las personas o de la entidad responsables de tramitar las solicitudes de ayuda de la gente de mar;
 - g) el nombre del armador;
 - h) el período de validez de la garantía financiera, e
 - i) una atestación del proveedor de la garantía financiera, que indique que esta garantía cumple los requisitos de la norma A2.2.2.

Sección C – Propuesta de los representantes del Grupo de la Gente de Mar relativa a la regla A2.5 – Repatriación

20. Insértese una nueva pauta B2.5.4 – Piratería y robo a mano armada contra buques, que diga lo siguiente:

1. El derecho a la repatriación no podrá expirar mientras la gente de mar permanezca en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra buques.

Sección D – Propuesta de los representantes del Grupo de la Gente de Mar relativa al anexo A5-I

21. Después de los elementos enumerados, insértese un nuevo renglón que diga lo siguiente: «Garantía financiera para efectuar los pagos a la gente de mar en cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada».

Sección E – Propuesta de los representantes del Grupo de la Gente de Mar relativa al anexo A5-III

22. Después del último renglón, insértese lo siguiente: «Garantía financiera para efectuar los pagos a la gente de mar en cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada».

B.3. Intercambio de información en relación con la puesta en práctica: Examen continuo de la aplicación del Convenio

23. De conformidad con el artículo XIII del MLC, 2006, una de las tareas principales del Comité Tripartito Especial consiste en considerar una amplia gama de cuestiones relativas a la aplicación del Convenio. En caso de detectarse lagunas u otras dificultades importantes, pueden formularse recomendaciones al Consejo de Administración en cuanto a las medidas que habrán de adoptarse para asegurar la puesta en práctica eficaz, eficiente y, en la medida en que se considere oportuno, uniforme del Convenio ¹⁶, o formularse propuestas de

¹⁶ En su artículo 16 (Informes para el Consejo de Administración), el Reglamento del Comité Tripartito Especial dispone lo siguiente:

Luego de las reuniones mencionadas en el artículo 3 *supra*, el Comité MLC, por medio de su Presidenta o Presidente, informará al Consejo de Administración sobre la aplicación del Convenio. En sus informes podrá incluir recomendaciones para el Consejo de Administración en cuanto a las medidas que habrán de adoptarse para asegurar la puesta en práctica eficaz, eficiente y, en la medida en que se considere oportuno, uniforme del Convenio.

enmienda para el futuro. Las reuniones del Comité son también la oportunidad para llevar adelante un útil intercambio de información intergubernamental y tripartito acerca de las experiencias sobre la aplicación del Convenio. Se alienta a los mandantes a que, en el contexto de la presente reunión, proporcionen información sobre la situación de la puesta en práctica del Convenio y señalen las cuestiones que les hayan resultado particularmente difíciles.

B.3.1. Entrada en vigor de las enmiendas de 2014

24. Según se indicó anteriormente, las enmiendas de 2014 al Código del MLC, 2006, entraron en vigor el 18 de enero de 2017. Desde entonces, debe haberse establecido un sistema de garantía financiera y los buques que enarboles el pabellón de un país que haya ratificado el Convenio deben llevar a bordo un certificado u otra prueba documental de la existencia de una garantía financiera para casos de abandono y muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales. Al 30 de enero de 2018, los Países Bajos había comunicado al Director General que las enmiendas entrarían en vigor para la parte europea de los Países Bajos y Curaçao sólo después de que éste hubiera remitido una notificación expresa de su aceptación. La Oficina seguía a la espera de la declaración de aceptación de las enmiendas de los siguientes países: Albania, Bangladesh, Belice, Cabo Verde, China, Estonia, Fiji, Gabón, Honduras, India, República Islámica del Irán, Jordania, Kenya, República de Maldivas, Mongolia, Portugal, Rumania y Tailandia ¹⁷.
25. La Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) formuló las siguientes observaciones sobre algunas de las implicaciones legales de la entrada en vigor de las enmiendas al Código del MLC, 2006. El artículo XV, párrafos 6 a 8, del MLC, 2006, establece un sistema de aceptación implícito de las enmiendas al Código. Sin embargo, estas disposiciones del Convenio, sólo se aplican a los «Miembros ratificantes», que se definen en el artículo XV, párrafo 6, como Miembros cuya ratificación del MLC, 2006, se haya registrado antes de la fecha de la aprobación de las enmiendas por la Conferencia. Si bien, por su parte, el artículo XV, párrafo 12, dispone que el Convenio, en su versión enmendada, será aplicable a los Miembros ratificantes después de la entrada en vigor de las enmiendas al Código, los Miembros cuyas ratificaciones hayan sido registradas entre la fecha en que la CIT aprobó las enmiendas y la fecha en la que esas enmiendas entraron en vigor no están expresamente comprendidos en ninguna disposición del artículo XV. Como consecuencia de esto, en algunos casos, han surgido preguntas en cuanto a la manera en que los Miembros cuyas ratificaciones hayan sido registradas entre la aprobación y la entrada en vigor de las enmiendas pueden aceptar las enmiendas al Código adoptadas en virtud del artículo XV del MLC, 2006. Habida cuenta de que no existe una disposición explícita en el Convenio, la CEACR invitó al Comité Tripartito Especial a considerar esta situación, en vista de las futuras enmiendas al Convenio ¹⁸.
26. A raíz de una discusión con la Mesa del Comité Tripartito Especial, se solicitó a la Oficina que proporcionara información a dicho Comité sobre la forma en que se había abordado esta cuestión. A ese respecto, cabe señalar que la Oficina ha informado a todos los Miembros

¹⁷ La situación de las enmiendas al Código del MLC, 2006, por Miembro ratificante puede consultarse en: http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331.

¹⁸ Véanse las *Observaciones derivadas de la entrada en vigor de las enmiendas al Código del MLC, 2006, adoptadas con arreglo al procedimiento simplificado del artículo XV del Convenio*, Observación General adoptada por la CEACR en 2016 y publicada en 2017, disponible en: http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID,P1110_COUNTRY_ID,P1110_COUNTRY_NAME,P1110_COMMENT_YEAR:3325970,,2016.

interesados de que pueden aceptar las enmiendas, dirigiendo una declaración formal en ese sentido al Director General. El Comité Tripartito Especial tal vez desee alentar a los gobiernos mencionados en el párrafo 25 a que aclaren su posición con respecto a la aceptación de las enmiendas al Código sin más dilación.

27. Desde la entrada en vigor de las enmiendas, se han inscrito 53 casos de abandono en la base de datos conjunta de la OMI y la OIT sobre casos notificados de abandono de gente de mar, de los cuales ocho guardaban relación con buques que enarbolaban el pabellón de un Estado que no había ratificado el MLC, 2006, al 30 de enero de 2018. De los buques implicados en los 45 casos restantes, sólo ocho llevaban a bordo certificados de garantía financiera para casos de abandono de gente de mar. En los últimos cinco años, el número de casos notificados había oscilado entre 12 y 19; no obstante, dicha cifra aumentó drásticamente en 2017 y se situó en 55 casos. A día de hoy, 20 de ellos han sido resueltos (incluidos seis de carácter contencioso).

B.3.2. La labor de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones

28. La CEACR ha examinado 55 primeras memorias relativas a la aplicación del MLC, 2006, presentadas en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT por Estados Miembros ratificantes. Ahora, la legislación y las prácticas de los principales Estados del pabellón ya han sido objeto de revisión a escala mundial.
29. En general, la CEACR ha constatado esfuerzos notables para aplicar el Convenio. Sin embargo, también ha planteado una serie de cuestiones que aún es preciso abordar. En ese sentido, la situación difiere considerablemente de un país a otro. En algunos casos, la CEACR señala a la atención de ciertos gobiernos deficiencias relativas a detalles concretos del Convenio; en otros, les solicita que adopten la legislación básica necesaria para dar efecto a la mayor parte de las disposiciones del Convenio.
30. A continuación se resumen algunas de las cuestiones planteadas por la CEACR con respecto a la aplicación del MLC, 2006 ¹⁹:
1. *Consultas:* En algunos países, las organizaciones de armadores o de gente de mar, o ambos, no existían. En este contexto, recordándose que la aplicación de un número considerable de disposiciones del Convenio requiere la celebración de consultas, se pidió a los gobiernos interesados que recurrieran al Comité Tripartito Especial. En otros casos, aunque sí que existían organizaciones de armadores y de gente de mar, los gobiernos no proporcionaron información que indicara si se habían celebrado consultas cuando lo exigía el Convenio.
 2. *Ámbito de aplicación del Convenio:*
 - a) *Definición de gente de mar:* Algunos países examinados no aseguraban que la protección conferida por el Convenio esté garantizada para toda la gente de mar que abarca el Convenio. Algunos países excluyeron a los cadetes de la definición de gente de mar. La Comisión considera que la obtención de una formación a bordo con el fin de convertirse en marino implica, por definición, el trabajo a bordo y, como consecuencia, no pueden surgir dudas acerca del hecho de que los cadetes sean considerados como gente de mar a los fines del Convenio. Algunos

¹⁹ El resumen ha sido elaborado, a título informativo, conforme a las solicitudes directas aprobadas por la CEACR respecto de la aplicación del MLC, 2006. Estas últimas pueden consultarse en: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:20010:0::NO>.

países determinaron que «el personal no marino empleado en virtud de acuerdos de subcontratación de servicios», no ha de considerarse como gente de mar. La Comisión recordó que la naturaleza del contrato (acuerdo de subcontratación, en este caso), era irrelevante para la definición de gente de mar, siempre que la persona trabaje a bordo de un buque al que se aplique el Convenio.

- b) *Definición de buques:* Algunos países adoptaron exenciones generales y *ad hoc* para sus normas y reglamentaciones pertinentes, en el caso de varias categorías de buques, basándose en su área de actividades (distancia en millas náuticas, plataforma continental o nociones tales como «aguas de la República», «aguas costeras» o «viajes cerca de la costa»), en su tamaño, en el número de marinos a bordo, o en su destino (por ejemplo, embarcaciones de recreo), que no están bien definidas en las disposiciones pertinentes o que están en contradicción con el ámbito de aplicación del Convenio.
3. *Edad mínima:* La legislación de algunos países no contenía una prohibición clara del trabajo a bordo de un buque para los menores de 16 años de edad. Además, varios países no adoptaron una prohibición clara del trabajo peligroso para la gente de mar menor de 18 años. Algunos países permitían excepciones a la prohibición del trabajo peligroso en situaciones específicas, cuando ello no está autorizado en el Convenio. Una serie de países debían adoptar, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, la lista de trabajos que pueden resultar peligrosos para la seguridad y salud de la gente de mar menor de 18 años de edad.
4. *Contratación y colocación:* Algunos países no adoptaron disposiciones nacionales o no comunicaron información pertinente, en cuanto al sistema de licencias para los organismos que se ocupan de la contratación y la colocación de la gente de mar; a los requisitos mínimos para el funcionamiento de los servicios de contratación y colocación privados de gente de mar, y a los procedimientos para la investigación de las quejas.
5. *Acuerdo de empleo de la gente de mar:* Varios países tenían dificultades para cumplir el requisito de que el acuerdo de empleo de la gente de mar debe ser suscrito por la gente de mar y el armador o el representante del armador. En estos casos, se solicitó que se adoptaran medidas adicionales, recordándose la importancia que reviste la relación jurídica fundamental establecida por el Convenio entre la gente de mar y la persona definida como «armador». Varias legislaciones no garantizaban el derecho de la gente de mar a solicitar asesoramiento antes de suscribir un acuerdo de empleo de la gente de mar o no cumplían con los requisitos relativos a la lista de temas que deberían incluirse en los acuerdos de empleo de la gente de mar. Igualmente importante era que algunos países no habían definido claramente el preaviso de terminación mínimo adecuado que ha de darse a la gente de mar y a los armadores o no habían previsto la posibilidad de terminar el contrato con un preaviso más breve o sin preaviso por razones humanitarias.
6. *Horas de trabajo/horas de descanso:* Algunos países tuvieron problemas al aplicar las disposiciones que exigían a los Estados Miembros que fijaran un número máximo de horas de trabajo o un número mínimo de horas de descanso. Se consideró que no debería entenderse que el Convenio permitía a los armadores o capitanes elegir los regímenes relativos a las horas máximas de trabajo y a las horas mínimas de descanso. Varios países autorizaban excepciones a las horas mínimas de trabajo o a las horas mínimas de descanso, incluidas aquellas previstas en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio STCW) de la Organización Marítima Internacional (OMI), ya sea a través de la legislación, ya sea mediante contratos individuales, y no sólo a través de convenios colectivos, como exige el Convenio.

-
7. *Vacaciones anuales:* Algunos países no garantizaban por ley un período mínimo de vacaciones anuales. Se planteó el problema que planteaba en varios países la prohibición de renunciar al derecho al período total de vacaciones anuales pagadas. En el párrafo 3 de la norma A2.4 del Convenio se prevé que deberá prohibirse cualquier acuerdo para renunciar al derecho al período total mínimo de vacaciones anuales, salvo en los casos previstos por la autoridad competente. Al tiempo que se señaló que el Convenio no hace referencia a la naturaleza y el alcance de las excepciones permisibles, se consideró que esta disposición debe entenderse de una manera restrictiva. En cambio, entender que esta norma concede amplios poderes para renunciar al derecho al período total de vacaciones anuales pagadas a cambio de una compensación monetaria o al contrario iría en detrimento del objetivo de la regla 2.4, que es asegurar que la gente de mar tenga vacaciones adecuadas. La Comisión señaló a la atención de varios gobiernos que, sea cual fuere la duración del acuerdo de empleo, un marino tiene derecho a un mínimo de 30 días de vacaciones anuales pagadas después de 11 meses de servicio continuo a bordo, salvo en casos específicos previstos de manera restrictiva por la autoridad competente. En el caso de los períodos de servicio más cortos, el número correspondiente de días debería calcularse de manera proporcional.
 8. *Repatriación:* Algunos países definían de una manera amplia los casos en los que el marino no tiene derecho a la repatriación. Incluso cuando, de conformidad con la legislación nacional o con los convenios colectivos aplicables, se haya determinado que el marino es culpable de una infracción grave de las obligaciones que entraña su empleo, esta situación no exime al armador de su obligación de pagar la repatriación en primer lugar. Algunos países no cumplían con los requisitos relativos al período máximo de servicio a bordo.
 9. *Niveles de dotación:* La Comisión solicitó a algunos países que indicaran de qué manera la determinación de los niveles de dotación en condiciones de seguridad tiene en cuenta los requisitos relativos a la alimentación y al servicio de fonda, en virtud de la regla 3.2 y de la norma A3.2 (norma A2.7, párrafo 3).
 10. *Alojamiento:* Las disposiciones relacionadas con el alojamiento y las instalaciones de esparcimiento a bordo para la gente de mar que se aplican en algunos países, preveían exenciones que no están permitidas en el Convenio.
 11. *Seguridad y salud:* Algunos países no adoptaron las directrices nacionales para la administración de la seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques, previa consulta con las organizaciones representativas de armadores y de gente de mar.
 12. *Seguridad Social:* Un gran número de países no garantizaban que toda la gente de mar que reside habitualmente en su territorio, goce de la protección de la seguridad social en las ramas aplicables.
 13. *Declaración de conformidad laboral marítima (DCML):* Una serie de países tienen dificultades en lo que respecta al contenido de la parte I de la declaración de conformidad laboral marítima, ya que ésta sólo hace referencia a las disposiciones del Convenio, y no al contenido de los requisitos nacionales que incorporan dichas disposiciones. Por lo referente a la parte II de la Declaración de conformidad laboral marítima, que pretende identificar las medidas adoptadas por los armadores con el fin de cumplir los requisitos nacionales, se señaló que los ejemplos proporcionados por algunos países no contenían información sobre dichas medidas. En esos casos, la declaración de conformidad laboral marítima no cumplía los objetivos a los que aspira, a saber, ayudar a todas las personas interesadas, tales como los inspectores del Estado del pabellón, los funcionarios autorizados de los Estados rectores del puerto y la gente de mar, a verificar que los requisitos nacionales sobre los 16 puntos enumerados se aplican adecuadamente a bordo de un buque.

-
14. *Inspecciones e investigaciones de siniestros marítimos graves*: Una serie de países tenían dificultades para asegurar que los inspectores sean independientes de los cambios de gobierno y de influencias externas indebidas. Algunos países no proporcionaban información suficiente sobre la forma en que los inspectores garantizaban la confidencialidad de las quejas que recibían y/o sobre cualquier prohibición de victimización de la gente de mar por presentar una queja.
 15. *Control de las organizaciones reconocidas*: Algunos países no comunicaron información sobre el funcionamiento y el control de las organizaciones reconocidas.
 16. *Control por el Estado del puerto*: Algunos países no comunicaron información sobre:
 - 1) un sistema de seguimiento eficaz para garantizar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de un buque, cumplan con los requisitos del Convenio, y
 - 2) la confidencialidad de las quejas. Otros países no comunicaron información acerca de los procedimientos establecidos en relación con las quejas en tierra de la gente de mar que hace escala en puertos extranjeros.

B.3.3. Control por el Estado rector del puerto

31. Las autoridades signatarias del Memorándum de entendimiento de París para el control de los buques por el Estado rector del Puerto (Memorándum de París) plantearon a la Mesa del Comité Tripartito Especial la posibilidad de someter los resultados de la Campaña de Inspección Concentrada (CIC) de 2016 sobre el cumplimiento del MLC, 2006, a la tercera reunión de dicho Comité. La Mesa acogió la solicitud favorablemente. Según el informe conexo²⁰, se realizaron 3 674 inspecciones por conducto de un cuestionario elaborado a tal efecto y compilado en los buques objeto de inspección. En general, los resultados de la CIC sobre el MLC, 2006, traducen un buen nivel de cumplimiento de los requisitos del Convenio a bordo de los buques inspeccionados — con un 95 por ciento de respuestas positivas al cuestionario, como mínimo (salvo en el caso de la pregunta relativa al contenido del acuerdo de empleo de la gente de mar, que recabó un 93,5 por ciento) — y un nivel de cumplimiento suficiente respecto de los temas del cuestionario relacionados con el número de inmovilizaciones. Con arreglo al cuestionario de la CIC, se inmovilizaron 42 buques, es decir, el 1,1 por ciento del total. Los principales motivos de inmovilización estaban relacionados con los salarios, el acuerdo de empleo de la gente de mar y el procedimiento de presentación de quejas. El Comité Tripartito Especial tal vez desee someter los resultados de la CIC a debate.
32. De conformidad con la Declaración Ministerial adoptada por los participantes en la Tercera Conferencia Ministerial Conjunta de los Memorándums de entendimiento de París y Tokio para el control de los buques por el Estado rector del puerto²¹, la inclusión del MLC, 2006, de la OIT como instrumento pertinente en ambos Memorándums y la adopción de medidas encaminadas a mejorar la formación de los oficiales encargados del control por el Estado rector del puerto en materia de inspección del cumplimiento de los requisitos de dicho Convenio han contribuido sustancialmente a mejorar las condiciones de vida y de trabajo en el mar.
33. En la Declaración Ministerial antes mencionada, se señala a la atención de la OIT la importancia de colaborar con la OMI y con las autoridades de ambos Memorándums en pro del reconocimiento de los certificados electrónicos. A ese respecto se señala además que

²⁰ El *Informe de la Campaña de Inspección Concentrada (CIC) de 2016 sobre el cumplimiento del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, está disponible en: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--ed_norm/--normes/documents/publication/wcms_613476.pdf (solamente en inglés).

²¹ Véase la Declaración en: <https://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/third-joint-ministerial-conference-paris-tokyo-memoranda-understanding-port-state-control.html> (solamente en francés e inglés).

«actualmente los certificados de los buques se están elaborando y expidiendo en formato electrónico tras la aprobación de las Directrices para el uso de certificados electrónicos por el Comité de facilitación de la OMI. Esta iniciativa representa un paso importante hacia la reducción de la carga administrativa impuesta a las administraciones, los oficiales encargados del control por el Estado rector del puerto, la tripulación de los buques y a otras partes interesadas. No existen obstáculos tecnológicos ni jurídicos para el reconocimiento de los certificados electrónicos». El Comité Tripartito Especial tal vez desee examinar las posibles repercusiones de estas novedades con respecto a los certificados requeridos en virtud del MLC, 2006.

B.4. Consultas tripartitas con arreglo al artículo VII

- 34.** El MLC, 2006, se basa en el fomento del tripartismo en el plano nacional. En muchas de sus disposiciones, especialmente en relación con la adopción de «medidas» nacionales en casos específicos de aplicación y de exenciones conforme a lo previsto en el título 3, se requiere que los gobiernos celebren consultas tripartitas con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, en el contexto del proceso de aplicación del instrumento. Pese a ello, algunos Miembros todavía no cuentan con esas organizaciones. A ese respecto, el artículo VII del MLC, 2006, dispone que, en tales casos, los gobiernos han de mantener consultas con el Comité Tripartito Especial.
- 35.** El Comité tendrá que examinar todas las solicitudes que se le presenten a tiempo para ser estudiadas en su tercera reunión. Hasta el momento de redactar este documento no se había recibido ninguna solicitud.
- 36.** Los procedimientos para la celebración de consultas con arreglo al artículo VII del Convenio se establecen en el artículo 14 del Reglamento del Comité; las solicitudes respecto de la celebración de consultas deben remitirse a la persona que ejerza la presidencia del Comité Tripartito Especial por intermedio de la Oficina Internacional del Trabajo.
- 37.** Desde la primera reunión del Comité, celebrada en abril de 2014, no se han presentado solicitudes de consulta en virtud del artículo VII del MLC, 2006.

Anexo A

Orden del día de la tercera reunión del Comité Tripartito Especial (Ginebra, 23-27 de abril de 2018)

1. Informe del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial
2. Examen de las propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006)
3. Intercambio de información relacionada con la puesta en práctica del MLC, 2006
4. Examen de toda eventual solicitud de celebración de consultas formulada en virtud del artículo VII del MLC, 2006
5. Examen de las normas internacionales del trabajo sobre el trabajo marítimo (sobre la base de la solicitud formulada por el Consejo de Administración en el marco del funcionamiento del mecanismo de examen de las normas) ¹
6. Otros asuntos

¹ El Consejo de Administración «remitió los instrumentos sobre el trabajo marítimo (conjuntos 18 y 20) al Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), con miras a su examen por expertos y a la presentación de un informe al Consejo de Administración». Véase el documento [GB.326/LILS/3/2](#). La decisión puede consultarse en: http://www.ilo.org/gb/decisions/GB326-decision/WCMS_461375/lang--es/index.htm.

Anexo B

Disposiciones pertinentes del MLC, 2006

Consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar

Artículo VII

En los casos en que en un Miembro no existan organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, toda excepción, exención o aplicación flexible del presente Convenio respecto de la cual éste exija la celebración de consultas con dichas organizaciones sólo podrá ser objeto de una decisión de ese Miembro previa consulta con el Comité a que se hace referencia en el artículo XIII.

Comité Tripartito Especial

Artículo XIII

1. El Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo examinará continuamente la aplicación del presente Convenio a través de un comité establecido por el Consejo de Administración con competencias específicas en el ámbito de las normas sobre el trabajo marítimo.

2. Para tratar de las cuestiones concernientes al presente Convenio, este Comité estará compuesto por dos representantes designados por el gobierno de cada uno de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio y por los representantes de los armadores y de la gente de mar que designe el Consejo de Administración, previa celebración de consultas con la Comisión Paritaria Marítima.

3. Los representantes gubernamentales de los Miembros que no hayan ratificado aún el presente Convenio podrán participar en el Comité, pero no tendrán derecho a voto respecto de ninguna cuestión que se aborde en virtud del presente Convenio. El Consejo de Administración podrá invitar a otras organizaciones o entidades a hacerse representar por observadores en el Comité.

4. Los derechos de voto de los representantes de los armadores y de la gente de mar en el Comité serán ponderados para garantizar que cada uno de estos Grupos tenga la mitad de los derechos de voto atribuidos al número total de los gobiernos representados en la reunión de que se trate y autorizados a votar en ella.

Enmiendas al Código

Artículo XV

1. El Código podrá ser enmendado ya sea mediante el procedimiento estipulado en el artículo XIV o, salvo que se indique expresamente otra cosa, de conformidad con el procedimiento descrito en el presente artículo.

2. El gobierno de cualquier Miembro de la Organización o el grupo de representantes de los armadores o el grupo de representantes de la gente de mar que hayan sido designados para formar parte del Comité mencionado en el artículo XIII podrán proponer al Director General de la OIT enmiendas al Código. Toda enmienda propuesta por un gobierno deberá haber sido propuesta o apoyada al menos por cinco gobiernos Miembros que hayan ratificado el Convenio o por el grupo de representantes de los armadores o de la gente de mar a que se hace referencia en el presente párrafo.

3. Después de verificar que la propuesta de enmienda cumple con los requisitos del párrafo 2 que antecede, el Director General deberá comunicarla sin demora, junto con los comentarios o sugerencias que se consideren oportunos, a todos los Miembros de la Organización, invitándoles a enviar sus observaciones o sugerencias sobre la propuesta en un plazo de seis meses o cualquier otro plazo que fije el Consejo de Administración (que no podrá ser inferior a tres meses ni superior a nueve meses).

4. Al finalizar el plazo a que se refiere el párrafo 3 que antecede, la propuesta, acompañada de un resumen de cualesquiera observaciones o sugerencias hechas con arreglo a dicho párrafo, se remitirá al Comité para su examen en una reunión. Se considerará que una enmienda ha sido adoptada por el Comité si:

- a) por lo menos la mitad de los gobiernos de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio están representados en la reunión en que se examine la propuesta;
- b) una mayoría de por lo menos dos tercios de los miembros del Comité vota a favor de la enmienda, y
- c) esta mayoría de votos favorables incluye por lo menos la mitad de los votos atribuidos a los gobiernos, la mitad de los votos atribuidos a los armadores y la mitad de los votos atribuidos a la gente de mar en su calidad de miembros del Comité inscritos en la reunión en que se someta a votación la propuesta.

5. Las enmiendas adoptadas de conformidad con el párrafo 4 que antecede deberán presentarse a la siguiente reunión de la Conferencia para su aprobación. Tal aprobación requerirá una mayoría de dos tercios de los votos emitidos por los delegados presentes. Si no se obtiene esa mayoría, la enmienda propuesta deberá remitirse al Comité para que éste la reexamine, si así lo estima conveniente.

6. Las enmiendas aprobadas por la Conferencia deberán ser notificadas por el Director General a cada uno de los Miembros cuya ratificación del presente Convenio se haya registrado antes de la fecha de la aprobación de la enmienda por la Conferencia. Estos Miembros son mencionados más adelante como «Miembros ratificantes». La notificación deberá contener una referencia al presente artículo y fijar el plazo que regirá para la comunicación de cualquier desacuerdo formal. Este plazo será de dos años a partir de la fecha de la notificación, a menos que, en el momento de la aprobación, la Conferencia haya fijado un plazo diferente, el cual será de por lo menos un año. A los demás Miembros de la Organización se les remitirá una copia de la notificación, con fines de información.

7. Toda enmienda aprobada por la Conferencia deberá considerarse aceptada, a menos que, al término del plazo fijado, el Director General haya recibido expresiones formales de desacuerdo de más del 40 por ciento de los Miembros que hayan ratificado el Convenio y que representen como mínimo el 40 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante de los Miembros que hayan ratificado el Convenio.

8. Toda enmienda que se considere aceptada entrará en vigor seis meses después del vencimiento del plazo fijado para todos los Miembros ratificantes, excepto para los que hubieren expresado formalmente su desacuerdo con arreglo al párrafo 7 que antecede y no hubieren retirado tal desacuerdo de conformidad con el párrafo 11. Ello no obstante:

- a) antes del vencimiento del plazo fijado, todo Miembro ratificante podrá comunicar al Director General que la enmienda entrará en vigor para dicho Miembro sólo después de que éste haya remitido una notificación expresa de su aceptación, y
- b) antes de la fecha de entrada en vigor de la enmienda, todo Miembro ratificante podrá comunicar al Director General que se declara exento de la aplicación de dicha enmienda durante un período determinado.

9. Las enmiendas que estén sujetas a la notificación señalada en el apartado a) del párrafo 8 *supra* entrarán en vigor, para el Miembro que envíe dicha notificación, seis meses después de que éste haya comunicado al Director General su aceptación de la enmienda, o en la fecha en que la enmienda entre en vigor por primera vez, si esta fecha fuera posterior.

10. El período a que se refiere el apartado b) del párrafo 8 *supra* no deberá exceder de un año desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda ni superar cualquier otro plazo más largo que pueda haber fijado la Conferencia en el momento de la aprobación de la enmienda.

11. Todo Miembro que haya expresado formalmente su desacuerdo con una enmienda podrá retirarlo en todo momento. Si el Director General recibe la comunicación de ese retiro después de la entrada en vigor de la enmienda, ésta entrará en vigor para dicho Miembro seis meses después de la fecha en que se haya registrado dicha comunicación.

12. Después de la entrada en vigor de una enmienda, el Convenio sólo podrá ser ratificado en su forma enmendada.

13. En la medida en que un certificado de trabajo marítimo se refiera a cuestiones comprendidas en una enmienda al presente Convenio que haya entrado en vigor:

- a) todo Miembro que haya aceptado dicha enmienda no estará obligado a hacer extensivos los privilegios del presente Convenio en lo que atañe a los certificados de trabajo marítimo expedidos a buques que enarboles el pabellón de otro Miembro que:
 - i) en virtud del párrafo 7 del presente artículo, haya expresado formalmente su desacuerdo con la enmienda y no haya retirado dicho desacuerdo, o
 - ii) en virtud del apartado a) del párrafo 8 del presente artículo, haya anunciado que la aceptación está supeditada a su aprobación expresa ulterior y no haya aceptado la enmienda, y
- b) todo Miembro que haya aceptado dicha enmienda deberá hacer extensivos los privilegios del Convenio en lo que atañe a los certificados de trabajo marítimo expedidos a buques que enarboles el pabellón de otro Miembro que, en virtud del apartado b) del párrafo 8 *supra*, haya notificado que no aplicará la enmienda durante un período determinado, con arreglo al párrafo 10 del presente artículo.

Anexo C

Resultado de las labores del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

STCMLC-WG/2017/D.1 (Rev.)

**Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial
establecido en virtud del artículo XIII del MLC, 2006**

Ginebra
3-5 de abril de 2017

Propuestas resultantes de las discusiones del Grupo de trabajo relacionadas con la protección de los salarios de la gente de mar cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo del buque o fuera del mismo como consecuencia de actos de piratería o el robo a mano armada contra los buques

Los elementos presentados más abajo reflejan los distintos tipos de propuestas discutidos y no prejuzgan de las posiciones que los gobiernos o los grupos puedan adoptar en el futuro. Debe considerarse que tales propuestas no obstan ni se sustituyen a la necesidad de proponer enmiendas al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, de acuerdo con el párrafo 2 del artículo XV del Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, en su versión enmendada (MLC, 2006).

a) Enmiendas a la norma A2.1 del MLC, 2006 y a la pauta que la acompaña

Insertar un nuevo párrafo 1 en la norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar, redactado como sigue:

A los efectos de esta norma, la expresión:

- a) «piratería» tiene el mismo sentido que en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR);
- b) «robo a mano armada contra los buques» designa todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, aguas

archipelágicas y mar territorial de un Estado, o todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente ¹.

Insertar un nuevo párrafo 7 en la norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar, redactado como sigue:

Todo Miembro deberá adoptar una legislación o una reglamentación que establezca que el acuerdo de empleo de la gente de mar no expirará ni podrá darse por terminado cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo del buque o fuera del mismo como consecuencia de actos de piratería o robo a mano armada contra los buques.

* * *

Elementos que han de considerarse al redactar la pauta que se adjunta:

- 1) La pauta debería señalar que un armador no puede repatriar a la gente de mar mientras sea mantenida en cautiverio y, en consecuencia, no puede poner fin válidamente a un acuerdo de empleo de la gente de mar, en el caso de que el armador deseara hacerlo.
- 2) (Elemento que puede insertarse en la norma o en la pauta): clarificación acerca del período de cautiverio y de la fecha de la muerte del marino, que deberá ser definida de acuerdo con la legislación nacional aplicable del Estado de pabellón o del Estado de residencia de la gente de mar, según corresponda.

b) Enmiendas a la norma A2.2 del MLC, 2006 y a la pauta que la acompaña

Insertar un nuevo párrafo 7 en la norma A2.2 – Salarios, redactado como sigue:

Cuando la gente de mar sea mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, se deberán seguir pagando sus salarios y prestaciones, incluido el envío de las remesas conforme a lo previsto en el párrafo 4 de esta norma, durante todo el período de cautiverio y hasta que el marino sea liberado y debidamente repatriado, de conformidad con la norma A2.5, o hasta la expedición de la declaración de la muerte del marino ocurrida durante el cautiverio.

* * *

Elementos que han de considerarse al redactar la pauta que acompaña a la norma:

- 1) Desarrollo de la definición de robo a mano armada contra los buques para asegurarse de que abarque el secuestro.
- 2) Inexistencia en la norma A2.2 de disposiciones que habiliten al armador a poner término al acuerdo de empleo de la gente de mar durante el período de cautiverio.
- 3) Recomendación acerca de que el derecho a la repatriación no puede expirar durante el período de cautiverio del marino.
- 4) (Elemento que puede insertarse en la norma o en la pauta): clarificación acerca del período de cautiverio y de la fecha de la muerte del marino, que deberá ser definida de

¹ Resolución A.1025(26) de la OMI.

acuerdo con la legislación nacional aplicable del Estado de pabellón o del Estado de residencia de la gente de mar, según corresponda.

c) Elementos que han de incorporarse en pautas de la Oficina fuera del MLC, 2006

- 1) Los armadores deberán seguir pagando los salarios de la gente de mar y las demás prestaciones de conformidad con los acuerdos de empleo de la gente de mar, cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques.
- 2) A los fines de estas pautas, el término «piratería» tiene el mismo sentido que en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR) y la expresión «robo a mano armada contra los buques» el mismo sentido que en la Resolución A.1025(26) de la Organización Marítima Internacional (OMI).
- 3) Las obligaciones de los armadores en virtud del párrafo 1 que antecede se mantendrán hasta que el marino sea liberado y debidamente repatriado, de conformidad con las disposiciones de la norma A2.5 y la pauta B2.5, o hasta la fecha de la muerte del marino ocurrida durante el cautiverio. La fecha de la muerte será definida de conformidad con la legislación nacional aplicable.
- 4) El armador seguirá enviando las remesas a la persona o personas designadas por el marino de conformidad con la norma A2.2, párrafo 4, del MLC, 2006.
- 5) El armador no pondrá término al acuerdo de empleo durante el período en que el marino se encuentre en cautiverio a bordo del buque o fuera del mismo como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques.

Cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar se haya hecho por un período de duración determinada y su expiración se produzca durante el cautiverio del marino a bordo del buque o fuera del mismo como consecuencia de un acto de piratería o robo a mano armada contra los buques, el armador deberá considerar que el acuerdo de empleo de la gente de mar sigue teniendo efectos hasta que finalice el período de cautiverio.

Cuando el armador haya dado el preaviso para poner fin al acuerdo de empleo de la gente de mar y la fecha de terminación tenga lugar durante el cautiverio del marino a bordo del buque o fuera del mismo como consecuencia de un acto de piratería o robo a mano armada contra un buque, el armador deberá asegurar que el acuerdo de empleo de la gente de mar continúe teniendo efectos hasta que finalice el período de cautiverio.

- 6) Debería hacerse referencia a las orientaciones existentes para los armadores sobre las mejores prácticas para prestar ayuda a la gente de mar y sus familias durante y después de los incidentes de piratería, por ejemplo, la *Guía de buenas prácticas para empresas marítimas y agencias de colocaciones*, Ayuda humanitaria para la gente de mar y sus familias en casos de robo a mano armada y piratería de la *International Seafarers Welfare and Assistance Network*.
- 7) Debería alentarse a la gente de mar a concluir acuerdos para el envío de remesas.
- 8) Debería prestarse asistencia a la gente de mar con respecto al trastorno de estrés postraumático.

* * *

Proyecto de resolución relativa a las mejoras al procedimiento de preparación de propuestas de enmiendas al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo en su versión enmendada (MLC, 2006)

La tercera reunión del Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, habiendo recibido las recomendaciones del Grupo de Trabajo establecido por la segunda reunión del STC y refrendado por el Consejo de Administración en su 326.^a reunión (marzo de 2016) relativas al procedimiento para la elaboración de propuestas de enmiendas al Código del MLC, 2006, de conformidad con el artículo XV del Convenio:

- i) decide recomendar la utilización del formulario adjunto para servir de orientación para la preparación y presentación de propuestas de enmienda y, a este respecto;
- ii) sugiere que la Mesa del STC pueda, ya sea directamente o previa solicitud, proporcionar comentarios y observaciones de manera confidencial a los autores de las propuestas de enmienda con objeto de facilitar las discusiones subsiguientes en el STC, y
- iii) destaca que la comunicación voluntaria con la Mesa del STC no debe obstaculizar el derecho de presentar propuestas de enmienda, de conformidad con el párrafo 2 del artículo XV del Convenio, y no debería retrasar la comunicación sin demora de las propuestas de enmienda a todos los Miembros de la Organización, como se requiere en virtud del párrafo 3 del artículo XV.

**Formulario para la presentación de propuestas
de enmienda al Código del Convenio sobre
el trabajo marítimo, en su versión enmendada
(MLC, 2006), de conformidad con el artículo XV**

El presente formulario, que ha de utilizarse de manera voluntaria, contiene una lista no exhaustiva de informaciones para facilitar el examen por el STC de una propuesta de enmienda al Código del MLC, 2006.

Referencia (únicamente para uso de la Oficina)

Parte A

Fecha: día/mes/año

Tema

Propuesta presentada por (sírvese señalar según proceda):

Gobierno(s) de
(apoyado por:)

Armadores

Gente de mar

Datos de contacto

Nombre:.....
Cargo:.....
Correo electrónico:
Teléfono:

Parte B

Antecedentes

Sírvase explicar los antecedentes de la propuesta (*facilitando, por ejemplo, los instrumentos o discusiones internacionales pertinentes, datos o estadísticas, medidas adoptadas por organizaciones internacionales, actividades en otros foros, etc.*).

Objetivo

Sírvase explicar los motivos de la propuesta (*indicando, por ejemplo, la necesidad de la enmienda, ya sea a las normas (parte A del Código), a las pautas (parte B del Código) o ambas, y de qué manera esta enmienda responde a los objetivos del MLC, 2006*).

Consideraciones pertinentes

Sírvase explicar los beneficios y consecuencias ([sociales], [financieras], prácticas/administrativas, u otras) de la propuesta, de ser procedente.

Parte C

Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas aparecen en control de cambios)

Parte D

Medida(s) transitoria(s), si corresponde

Sírvase especificar toda medida transitoria sugerida que deba ser adoptada junto con la enmienda propuesta y el plazo que se prefiere para la aplicación de dicha propuesta.

--

Sírvase adjuntar todo documento o referencia pertinentes en apoyo de la propuesta.

[Nota: los autores de la propuesta tienen la posibilidad de discutir informalmente y de manera confidencial las partes B y D de este formulario con la Mesa del STC antes de la presentación oficial de la misma. Este proceso no debería retrasar la comunicación sin demora de la propuesta de enmienda a todos los Miembros de la Organización, como se requiere en virtud del párrafo 3 del artículo XV del MLC, 2006.]

Enmiendas al Código

Artículo XV

1. El Código podrá ser enmendado ya sea mediante el procedimiento estipulado en el artículo XIV o, salvo que se indique expresamente otra cosa, de conformidad con el procedimiento descrito en el presente artículo.

2. El gobierno de cualquier Miembro de la Organización o el grupo de representantes de los armadores o el grupo de representantes de la gente de mar que hayan sido designados para formar parte del Comité mencionado en el artículo XIII podrán proponer al Director General de la OIT enmiendas al Código. Toda enmienda propuesta por un gobierno deberá haber sido propuesta o apoyada al menos por cinco gobiernos Miembros que hayan ratificado el Convenio o por el grupo de representantes de los armadores o de la gente de mar a que se hace referencia en el presente párrafo.

3. Después de verificar que la propuesta de enmienda cumple con los requisitos del párrafo 2 que antecede, el Director General deberá comunicarla sin demora, junto con los comentarios o sugerencias que se consideren oportunos, a todos los Miembros de la Organización, invitándoles a enviar sus observaciones o sugerencias sobre la propuesta en un plazo de seis meses o cualquier otro plazo que fije el Consejo de Administración (que no podrá ser inferior a tres meses ni superior a nueve meses).

4. Al finalizar el plazo a que se refiere el párrafo 3 que antecede, la propuesta, acompañada de un resumen de cualesquiera observaciones o sugerencias hechas con arreglo a dicho párrafo, se remitirá al Comité para su examen en una reunión. Se considerará que una enmienda ha sido adoptada por el Comité si:

- a) por lo menos la mitad de los gobiernos de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio están representados en la reunión en que se examine la propuesta;
- b) una mayoría de por lo menos dos tercios de los miembros del Comité vota a favor de la enmienda, y
- c) esta mayoría de votos favorables incluye por lo menos la mitad de los votos atribuidos a los gobiernos, la mitad de los votos atribuidos a los armadores y la mitad de los votos atribuidos a la gente de mar en su calidad de miembros del Comité inscritos en la reunión en que se someta a votación la propuesta.

5. Las enmiendas adoptadas de conformidad con el párrafo 4 que antecede deberán presentarse a la siguiente reunión de la Conferencia para su aprobación. Tal aprobación requerirá una mayoría de dos tercios de los votos emitidos por los delegados presentes. Si no se obtiene esa mayoría, la enmienda propuesta deberá remitirse al Comité para que éste la reexamine, si así lo estima conveniente.

6. Las enmiendas aprobadas por la Conferencia deberán ser notificadas por el Director General a cada uno de los Miembros cuya ratificación del presente Convenio se haya registrado antes de la fecha de la aprobación de la enmienda por la Conferencia. Estos Miembros son mencionados más adelante como «Miembros ratificantes». La notificación deberá contener una referencia al presente artículo y fijar el plazo que regirá para la comunicación de cualquier desacuerdo formal. Este plazo será de dos años a partir de la fecha de la notificación, a menos que, en el momento de la aprobación, la Conferencia haya fijado un plazo diferente, el cual será de por lo menos un año. A los demás Miembros de la Organización se les remitirá una copia de la notificación, con fines de información.

7. Toda enmienda aprobada por la Conferencia deberá considerarse aceptada, a menos que, al término del plazo fijado, el Director General haya recibido expresiones formales de desacuerdo de más del 40 por ciento de los Miembros que hayan ratificado el Convenio y que representen como mínimo el 40 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante de los Miembros que hayan ratificado el Convenio.

8. Toda enmienda que se considere aceptada entrará en vigor seis meses después del vencimiento del plazo fijado para todos los Miembros ratificantes, excepto para los que hubieren expresado formalmente su desacuerdo con arreglo al párrafo 7 que antecede y no hubieren retirado tal desacuerdo de conformidad con el párrafo 11. Ello no obstante:

- a) antes del vencimiento del plazo fijado, todo Miembro ratificante podrá comunicar al Director General que la enmienda entrará en vigor para dicho Miembro sólo después de que éste haya remitido una notificación expresa de su aceptación, y
- b) antes de la fecha de entrada en vigor de la enmienda, todo Miembro ratificante podrá comunicar al Director General que se declara exento de la aplicación de dicha enmienda durante un período determinado.

9. Las enmiendas que estén sujetas a la notificación señalada en el apartado a) del párrafo 8 *supra* entrarán en vigor, para el Miembro que envíe dicha notificación, seis meses después de que éste haya comunicado al Director General su aceptación de la enmienda, o en la fecha en que la enmienda entre en vigor por primera vez, si esta fecha fuera posterior.

10. El período a que se refiere el apartado b) del párrafo 8 *supra* no deberá exceder de un año desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda ni superar cualquier otro plazo más largo que pueda haber fijado la Conferencia en el momento de la aprobación de la enmienda.

11. Todo Miembro que haya expresado formalmente su desacuerdo con una enmienda podrá retirarlo en todo momento. Si el Director General recibe la comunicación de ese retiro después de la entrada en vigor de la enmienda, ésta entrará en vigor para dicho Miembro seis meses después de la fecha en que se haya registrado dicha comunicación.

12. Después de la entrada en vigor de una enmienda, el Convenio sólo podrá ser ratificado en su forma enmendada.

13. En la medida en que un certificado de trabajo marítimo se refiera a cuestiones comprendidas en una enmienda al presente Convenio que haya entrado en vigor:

- a) todo Miembro que haya aceptado dicha enmienda no estará obligado a hacer extensivos los privilegios del presente Convenio en lo que atañe a los certificados de trabajo marítimo expedidos a buques que enarbolen el pabellón de otro Miembro que:
 - i) en virtud del párrafo 7 del presente artículo, haya expresado formalmente su desacuerdo con la enmienda y no haya retirado dicho desacuerdo, o
 - ii) en virtud del apartado a) del párrafo 8 del presente artículo, haya anunciado que la aceptación está supeditada a su aprobación expresa ulterior y no haya aceptado la enmienda, y
- b) todo Miembro que haya aceptado dicha enmienda deberá hacer extensivos los privilegios del Convenio en lo que atañe a los certificados de trabajo marítimo expedidos a buques que enarbolen el pabellón de otro Miembro que, en virtud del apartado b) del párrafo 8 *supra*, haya notificado que no aplicará la enmienda durante un período determinado, con arreglo al párrafo 10 del presente artículo.

Anexo D

Propuesta para la elaboración de pautas de la OIT, fuera del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) presentada por representantes del Grupo de los Armadores

Propuesta para la elaboración de pautas de la OIT, fuera del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) presentada por representantes del Grupo de los Armadores
(26 de agosto de 2017)

Protección de los salarios de la gente de mar cuando un marino es mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques

Antecedentes

La segunda reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) (Ginebra, 8-10 de febrero de 2016), decidió, a tenor de lo dispuesto en el artículo 15 de su Reglamento, establecer un grupo de trabajo para examinar entre otras cosas cuestiones relacionadas con la protección de los salarios de la gente de mar cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos tales como la piratería y el robo a mano armada, y formular propuestas con inclusión de una posible enmienda al Código del MLC, 2006, para abordar estas cuestiones.

El Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del MLC, 2006, se reunió en la OIT del 3 al 5 de abril de 2017. El resultado de la discusión se presentó en el documento [STCMLC/WG/2017/D.1](#), que expone varios tipos de propuestas que podrían considerarse en el Comité Tripartito Especial. Estas propuestas no prejuzgan las posturas que puedan adoptar los gobiernos o los Grupos, y no deberían considerarse como disposiciones que remplazan o impiden el cumplimiento del requisito de presentar propuestas al Director General de la OIT de conformidad con el artículo XV, párrafo 2 del MLC, 2006.

Por consiguiente, el Grupo de los Armadores somete una de las propuestas que presentó al Grupo de los Trabajadores, utilizando el proyecto de formulario preparado en la reunión del Grupo de Trabajo (véase documento [STCMLCWG/2017/D.3](#)).

La propuesta figura en el apartado *c*) del documento [STCMLC/WG/2017/D.1](#), y prevé elementos que podrían incorporarse en pautas de la Oficina que no forman parte del MLC, 2006, relacionadas con la protección de los salarios de la gente de mar que es mantenida en

cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques. Estos elementos se reproducen a continuación:

- 1) Los armadores deberían seguir pagando los salarios de la gente de mar y las demás prestaciones de conformidad con los acuerdos de empleo de la gente de mar, cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques.
- 2) A los fines de estas pautas, el término «piratería» tiene el mismo sentido que en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR) y la expresión «robo a mano armada contra los buques» el mismo sentido que en la Resolución A.1025(26) de la Organización Marítima Internacional (OMI).
- 3) Las obligaciones de los armadores en virtud del párrafo 1 que antecede se deberían mantener hasta que el marino sea liberado y debidamente repatriado, de conformidad con las disposiciones de la norma A2.5 y la pauta B2.5, o hasta la fecha de la muerte del marino durante su cautiverio. La fecha de la muerte se definirá de conformidad con la legislación nacional aplicable.
- 4) El armador debería seguir enviando las remesas a la persona o personas designadas por el marino de conformidad con la norma A2.2, párrafo 4, del MLC, 2006.
- 5) El armador no debería poner término al acuerdo de empleo durante el período en que el marino se encuentre en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques.

Cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar se haya hecho por un período de duración determinada y su expiración se produzca durante el cautiverio del marino a bordo o fuera del buque como consecuencia de un acto de piratería o robo a mano armada contra los buques, el armador debería considerar que el acuerdo de empleo de la gente de mar sigue teniendo efectos hasta que finalice el período de cautiverio.

Cuando el armador haya dado el preaviso para poner fin al acuerdo de empleo de la gente de mar y la fecha de terminación tenga lugar durante el cautiverio del marino a bordo o fuera del buque como consecuencia de un acto de piratería o robo a mano armada contra un buque, el armador debería asegurar que el acuerdo de empleo de la gente de mar continúe teniendo efectos hasta que finalice el período de cautiverio.

- 6) Debería hacerse referencia a las orientaciones existentes para los armadores sobre las mejores prácticas para prestar ayuda a la gente de mar y sus familias durante y después de los incidentes de piratería, por ejemplo, la *Guía de buenas prácticas para empresas marítimas y agencias de colocaciones, Ayuda humanitaria para la gente de mar y sus familias en casos de robo a mano armada y piratería* de la International Seafarers Welfare and Assistance Network.
- 7) Debería alentarse a la gente de mar a concluir acuerdos para el envío de remesas.
- 8) Debería prestarse asistencia a la gente de mar con respecto al trastorno de estrés postraumático.

Objetivo

El Grupo de los Armadores reconoce la importancia de garantizar el pago de los salarios a la gente de mar que está en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o robo a mano armada contra un buque, y apoya la idea de examinar esta cuestión en el Comité Tripartito Especial. Sin embargo, como se indicó en el Grupo de Trabajo, el Grupo de los Armadores señala que el número de casos de piratería en los que la gente de mar no ha recibido sus salarios es extremadamente bajo, y la mayor parte de estos casos fueron notificados antes de la entrada en vigor de las enmiendas de 2014 del MLC, 2006 (relacionadas con la garantía financiera). Por otra parte, muchos de los casos señalados a la atención del Grupo de Trabajo estaban relacionados con buques que no entraban en el ámbito de aplicación del MLC, 2006, a saber, embarcaciones de pesca, dhows y juncos, o embarcaciones que estaban registradas con pabellones de Estados que no habían ratificado

el MLC, 2006, o embarcaciones que no respetaban sus disposiciones. El Grupo de los Armadores también considera que el MLC, 2006 se aplica a situaciones en las que no se puede rescindir el acuerdo de empleo de la gente de mar o en las que se dejan de pagar los salarios de un marino que está en cautiverio a bordo o fuera de un buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra buques.

Por consiguiente, el Grupo de los Armadores:

- considera que una enmienda al Código del MLC, 2006, no permitiría ayudar a las personas afectadas, no sería apropiada ni sería la solución más eficaz o la más proporcionada;
- recuerda que el MLC, 2006, entró en vigor recientemente (incluidas las enmiendas que ya se han adoptado) y que se necesita más tiempo para que sea aplicado plenamente;
- considera que la solución más apropiada, eficaz y proporcionada consistiría en elaborar pautas de la Oficina, fuera del MLC, 2006, relativas a la protección de los salarios de la gente de mar que es mantenida en cautiverio a bordo o fuera de un buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra un buque, y
- propone que estas pautas tengan un ámbito de aplicación amplio y abarquen a todo el personal de a bordo de las embarcaciones de pesca, y no solamente a las personas que entran en el ámbito de aplicación del MLC, 2006.

Por otra parte, esas pautas también garantizarían un enunciado claro e incuestionable de la disposición reglamentaria y la práctica vigentes según las cuales los armadores siguen pagando los salarios y todas las demás prestaciones previstos en los acuerdos de empleo de la gente de mar cuando un marino está retenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada. Cualquier enmienda al Código del MLC, 2006, relativa a esta cuestión podría afectar involuntariamente la práctica actual o crear confusión con las disposiciones vigentes del MLC, 2006, relativas al pago de los salarios y a los acuerdos de empleo de la gente de mar.

Consideraciones pertinentes

Se invita al Comité Tripartito Especial a tomar nota de las pautas o directrices existentes que han elaborado varios actores de la industria como parte del Programa de Respuesta Humanitaria a la Piratería en el Mar (MPHRP)¹ de la Red internacional para el bienestar y la asistencia de la gente de mar (ISWAN). Se titula «Guía de buenas prácticas para empresas marítimas y agencias de dotación: Ayuda humanitaria para la gente de mar y sus familias en casos de robo a mano armada y piratería».

El Grupo de los Armadores no propone que el documento sea la pauta utilizada por la Oficina dado que no ha sido elaborado en el marco tripartito formal, pero a su juicio sí podría ser un buen punto de partida y servir de base para la discusión junto con los elementos que

¹ El MPHRP fue establecido en 2011 como una alianza sin fines de lucro de actores del sector marítimo, de sindicatos marítimos y de asociaciones de beneficencia (<http://seafarerswelfare.org/piracy/mphrp>). El objetivo del MPHRP era proporcionar asistencia a la gente de mar y a sus familias que han sido afectados por actos de piratería marítima. Además de ayudarlos con sus actividades de recuperación y adaptación, el MPHRP elaboró orientaciones, proporcionó programas de formación para las empresas y la gente de mar, y estableció una red de personas capacitadas para ayudar a las familias y a la gente de mar afectada por actos de piratería.

figuran en el apartado *c)* del documento STCMLC/WG/2017/D.1. Se puede consultar en inglés y en francés en: <http://seafarerswelfare.org/piracy/mphrp>.

Para facilitar las consultas, también se podrían enviar copias de la guía de la ISWAN en anexo a este documento. La guía de la ISWAN podría servir de ayuda a la Oficina para preparar la reunión tripartita encargada de elaborar las pautas, lo cual permitiría los costos financieros y administrativos conexos. Esto también tendría la ventaja de que permitiría aprovechar los conocimientos prácticos que han adquirido las personas que se han ocupado de estas situaciones lamentables.

Propuesta

La elaboración de pautas de la OIT, fuera del MLC, 2006, en relación con la protección de los salarios de la gente de mar que es mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra buques, en las que se incorporen los elementos indicados en el apartado *c)* del documento STCMLC/WG/2017/D.1.

Medidas de transición

La guía del ISWAN se podría utilizar de manera provisional hasta que puedan elaborarse nuevas pautas formales de la OIT fuera del MLC, 2006, en relación con la protección de los salarios de la gente de mar cuando ha sido mantenida a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería contra buques.