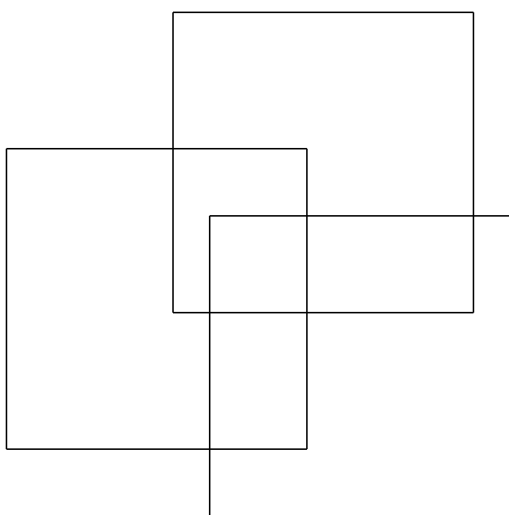




Informe final

**Reunión del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial
establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre
el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)**
(Ginebra, 3-5 de abril de 2017)



STCMLC/WG/2017/5

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

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

Informe final

**Reunión del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial
establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre
el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)
(Ginebra, 3-5 de abril de 2017)**

Ginebra, 2017

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.

Informe final, Reunión del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) (Ginebra, 3-5 de abril de 2017), Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, Ginebra, OIT, 2017.

ISBN: 978-92-2-330849-0 (impreso)

ISBN: 978-92-2-330850-6 (web pdf)

Publicado también en francés: *Rapport final*, Réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) (Genève, 3-5 avril 2017), ISBN 978-92-2-231308-2 (print), ISBN 978-92-2-231309-9 (Web pdf), Ginebra, 2017; y en inglés: *Final report*, Meeting of the Special Tripartite Committee established under Article XIII of the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) (Geneva, 3-5 April 2017), ISBN 978-92-2-130928-4 (print), ISBN 978-92-2-130929-1 (Web pdf), Ginebra, 2017.

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.

Las publicaciones y los productos digitales de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías y redes de distribución digital, o solicitándolos a ilo@turpin-distribution.com. Para más información, visite nuestro sitio web: www.ilo.org/publns o escribanos a ilopubs@ilo.org.

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción	1
II. Composición del Grupo de Trabajo	1
III. Apertura de la reunión.....	2
IV. Declaraciones de apertura	3
V. Discusión de las propuestas relativas a la protección de los salarios de la gente de mar durante el cautiverio.....	6
VI. Mejoras al procedimiento de preparación de propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006	23
Plantilla	24
Examen del proyecto de propuestas revisado por el comité de redacción	27
VII. Declaración de los armadores sobre el abandono de la gente de mar	28
VIII. Observaciones finales	29

Anexos

I. 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	31
II. 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)	34
III. 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	35
Lista de participantes.....	41

I. Introducción

1. 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 con el siguiente mandato:
 - i) examinar cuestiones relacionadas con la protección de las retribuciones de la gente de mar cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo del buque o fuera del mismo como consecuencia de actos tales como la piratería y el robo armado, y formular propuestas que puedan incluir enmiendas al Código del MLC, 2006, con el fin de abordar estas cuestiones;
 - ii) formular recomendaciones para mejorar el proceso de preparación de propuestas de enmiendas al Código del MLC, 2006, para su consideración por el Comité Tripartito Especial en virtud del artículo XV del Convenio, y del artículo 11 de su Reglamento, con el fin de propiciar que sean examinados con mayor antelación y detalle por los Estados Miembros y las organizaciones representativas de la gente de mar y los armadores, y
 - iii) elaborar un informe que contenga recomendaciones para su presentación a la tercera reunión del Comité Tripartito Especial, a más tardar nueve meses antes de la reunión ¹.
2. La decisión de establecer un grupo de trabajo fue apoyada por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT) en su 326.^a reunión (marzo de 2016) ².

II. Composición del Grupo de Trabajo

3. El Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial estuvo integrado por los representantes gubernamentales del Canadá, Francia, Nigeria y Singapur; por los representantes de los armadores de Alemania, China (Hong Kong), Filipinas y Reino Unido, y por los representantes de la gente de mar de los Estados Unidos, Filipinas, Reino Unido y Federación de Rusia. También asistieron a la reunión observadores representantes de una serie de organizaciones intergubernamentales y organizaciones internacionales no gubernamentales, y otras partes interesadas. Se adjunta una lista de participantes.

¹ Resolución relativa al establecimiento de un grupo de trabajo del Comité Tripartito Especial, disponible en: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_452074.pdf.

² Documento GB.326/LILS/6, disponible en: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/--relconf/documents/meetingdocument/wcms_458145.pdf.

-
4. Se recuerda que la Mesa del Comité Tripartito Especial es la siguiente:

Presidenta: Sra. Julie Carlton (Gobierno, Reino Unido).

Vicepresidentes: Sr. Hans Leo Cacdac (miembro gubernamental, Filipinas);

Sr. David Heindel (miembro de la gente de mar, Estados Unidos) ³;

Sr. Arthur Bowring (miembro armador, Región Administrativa Especial de Hong Kong, China).

III. Apertura de la reunión

5. La Secretaria General dio la bienvenida a los participantes y les deseó éxito en su importante labor. Señaló las dos cuestiones fundamentales que figuraban en el orden del día del Grupo de Trabajo y recordó que el resultado de su labor se sometería a la tercera reunión del Comité Tripartito Especial, que tendría lugar del 23 al 27 de abril de 2018. Recordó que el Grupo de Trabajo había llevado a cabo sus labores por correspondencia mucho antes de la reunión actual. A este respecto, indicó que, de conformidad con la autoridad que les había sido delegada por el Comité Tripartito Especial, su Mesa había acordado una serie de disposiciones, entre ellas las siguientes: la Oficina desempeñaría una función de facilitación en las labores por correspondencia en consulta con la Mesa del Comité Tripartito Especial; dichas labores se limitarían a los miembros del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial; se invitaría a los representantes gubernamentales que integraban el Grupo de Trabajo a celebrar consultas con otros gobiernos con el fin de presentar una posición que representara el máximo número de gobiernos posible; se enviaría una carta a todos los Estados Miembros de la OIT informándoles del comienzo y del calendario de las labores por correspondencia; se crearía una página específica a fin de incluir en la misma documentos pertinentes y de proporcionar información a todos los Estados Miembros de la OIT, y se invitaría a todos los Estados Miembros a la reunión propiamente dicha del Grupo de Trabajo. Con arreglo a estas disposiciones, los miembros del Grupo de Trabajo participaron en dos rondas de consultas por correspondencia celebradas de agosto de 2016 a enero de 2017. Para cada una de estas rondas, la Oficina había preparado documentos de referencia sucintos y un cuestionario sobre los dos temas cubiertos por el mandato del Grupo de Trabajo. Sobre la base de las respuestas y comentarios recibidos, la Oficina había identificado cuidadosamente los puntos sobre los que los miembros del Grupo de Trabajo parecían estar de acuerdo, y aquéllos respecto de los cuales tenían opiniones divergentes, los cuales se expusieron en los dos documentos de referencia preparados para la reunión, a saber, el documento STCMLC/WG/2017/1 (en adelante, el documento 1) y el documento STCMLC/WG/2017/2 ⁴ (en adelante, el documento 2).
6. La Presidenta señaló que la amplia participación en la reunión demostraba la importancia que revestían los temas que iban a examinarse y el continuo compromiso de los mandantes tripartitos de la OIT, y otros muchos actores del sector, de abordar las cuestiones relativas a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. Indicó que, tal como se había acordado con la Mesa, pretendía que el Grupo de Trabajo actuara de una manera menos

³ Durante la reunión del Grupo de Trabajo, el Sr. Heindel fue sustituido por el Sr. Mark Dickinson (miembro de la gente de mar, Reino Unido).

⁴ Véase asimismo: Resumen de las respuestas recibidas a la primera y la segunda ronda de consultas relativas a 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 tales como la piratería o el robo a mano armada, disponible en: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_546834.pdf (sólo en inglés).

formal que todo el Comité Tripartito Especial, con miras a facilitar el intercambio de ideas, teniendo en cuenta el mandato del Grupo de Trabajo. Tras la discusión más general de las propuestas, se crearían pequeños comités de redacción con el fin de preparar textos sobre las dos cuestiones que estaban analizándose. Señaló que el Grupo de Trabajo estaba de acuerdo en adoptar el programa de trabajo especificado en el documento STCMLC/WG/2017.

IV. Declaraciones de apertura

7. El Vicepresidente armador señaló que los armadores estaban, como siempre, dispuestos a contribuir al cumplimiento satisfactorio del mandato del Grupo de Trabajo. Los armadores querían recordar su comprensión del objetivo de la reunión y destacaron que se trataba de un grupo de trabajo, y no de una reunión del Comité Tripartito Especial. Se había encomendado al Grupo de Trabajo una tarea muy concreta, a saber, examinar las cuestiones que figuraban en su orden del día, preparar propuestas y elaborar un informe para la tercera reunión del Comité Tripartito Especial. No le correspondía tomar decisiones que se tradujeran en la introducción de enmiendas al Convenio. Si bien la reunión se apoyaría en la negociación tripartita, las negociaciones se centrarían en la preparación de propuestas. Los armadores esperaban que el resultado textual de la reunión contuviera un gran número de corchetes, y que se formularan muchas opiniones diferentes. También confiaban en que todos los participantes en la reunión aceptarían las opiniones de los demás, aun cuando no estuvieran de acuerdo con ellas. Por lo tanto, no debería entenderse que las contribuciones de los armadores, y su voluntad de escuchar las opiniones ajenas, limitarían las opiniones que se expresaran en la reunión del Comité Tripartito Especial en 2018, cuando tal vez se discutieran posibles enmiendas al Convenio. Los armadores también recordaron que la reunión se había convocado para examinar dos cuestiones, las cuales habían surgido de las deliberaciones mantenidas en la segunda reunión del Comité Tripartito Especial. Por consiguiente, ambas estaban vinculadas y brindaban una oportunidad para alcanzar un acuerdo sobre un procedimiento eficiente para las enmiendas propuestas al Código del MLC, 2006.
8. El Vicepresidente de la gente de mar esperaba con interés colaborar con los armadores y los gobiernos en el espíritu de tripartismo de la OIT, y siguiendo las tradiciones de la Organización, para que la reunión concluyera con éxito. La gente de mar quería destacar que el MLC, 2006, era un proceso continuo, no un destino final. La ratificación del Convenio no era el final del proceso. Era preciso centrarse permanentemente en la mejora constante de las normas mínimas, con el fin de mantener una igualdad de condiciones en esta industria, que era la más global de todas las industrias globalizadas. Por consiguiente, la gente de mar respaldaba la mejora del procedimiento de enmienda, pero no a costa de reducir la posibilidad de enmendar el Convenio, por ejemplo, mediante la introducción de trámites administrativos innecesarios o la imposición de un análisis de los costos y beneficios, o de una justificación económica de los cambios, lo cual constituiría una traición al espíritu del MLC, 2006, y contravendría lo dispuesto en su artículo XV. En lo que respecta a la cuestión de la protección de los salarios, la gente de mar hizo referencia a 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*, adoptadas por el Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia (CGPCS) en noviembre de 2013, que contenían una disposición fundamental que no se abordaba directa o indirectamente en el MLC, 2006, a saber: «Los marinos tomados como rehenes no deberían ser objeto de despido, por lo que el pago de sus retribuciones debería continuar.». Pusieron de relieve que, lamentablemente, había casos en los que los armadores no seguían pagando los salarios o remesas de la gente de mar a sus familias, y algunos de los marinos en cuestión habían sido retenidos durante mucho tiempo. Esto causaba grandes penurias en un momento muy estresante para la gente de mar y sus familias. También había habido casos en los que se había abandonado el buque y la tripulación, lo cual también dañaba en gran medida la imagen del sector, conduciendo a que la industria marítima en general adoptara medidas para

liberarlos. Los piratas somalíes seguían activos, y habían capturado recientemente un buque, pero a continuación lo habían liberado porque había sido fletado por intereses somalíes. En los últimos tiempos también se había capturado un *dhow* y, aunque se partía del entendimiento de que había sido liberado desde entonces, esto demostraba el objetivo de los grupos piratas de aumentar el alcance de sus operaciones. Además, esta situación se había agravado notablemente en las zonas en las que se capturaba y secuestraba a la gente de mar para obtener un rescate, tanto en las aguas situadas frente a África Oriental como en la zona del mar Sulu, y se tenía entendido que 21 marinos estaban retenidos actualmente en Filipinas. El Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) había examinado las *Directrices provisionales* y las había remitido a la OIT. Era importante que la OIT adoptara medidas con respecto a las mismas, a fin de asegurar a la gente de mar que los armadores seguirían pagando sus retribuciones y remesas a sus familias.

9. El Presidente del Grupo Gubernamental, el miembro gubernamental de Singapur, señaló que las opiniones expresadas por los miembros de su Grupo durante la reunión incluían la necesidad de centrarse en los ámbitos en los que las opiniones eran convergentes. La protección del pago de los salarios sería de gran ayuda para la gente de mar y sus familias antes, durante y después de la dura experiencia del cautiverio. Las enmiendas propuestas facilitarían el establecimiento de un sistema más sólido a este respecto. Era un principio importante que no hubiera un límite de tiempo para el pago de los salarios durante el cautiverio. Sin embargo, el Grupo de Trabajo no debería dejarse distraer por otros elementos, como la remuneración de las horas extraordinarias. Además, el principio del pago de los salarios durante el cautiverio debería centrarse en los casos de piratería y robo a mano armada, pero no en otros casos de detención. Era de esperar que se elaborase una propuesta jurídicamente vinculante que fuera elegante y sencilla, que no impusiera una gran carga administrativa a los Estados y que no conllevara cambios en los acuerdos de empleo de la gente de mar o en la certificación de los buques. En lo tocante al procedimiento de enmienda del Convenio, éste debería seguir siendo rápido y útil, sin lastrarse excesivamente.
10. El observador representante de la OMI indicó que su Organización había acogido con agrado la adopción de las enmiendas de 2014 al Código del MLC, 2006, con el fin de brindar una mayor protección a la gente de mar y a sus familias en caso de abandono, muerte o discapacidad prolongada. Dada la existencia de casos de abandono sin resolver, el Comité Jurídico de la OMI había decidido seguir estudiando la cuestión. En lo tocante a la prevención y supresión de la piratería y el robo a mano armada contra los buques y de la actividad marítima ilícita en el golfo de Guinea, el Consejo de la OMI se había mostrado preocupado por la serie de ataques y casos de abordaje de buques en la región, y había expresado su agradecimiento a todos los países que habían contribuido al Fondo Fiduciario de Protección Marítima para África Occidental y Central de la OMI, al Fondo Fiduciario del Código de Conducta de Djibouti y al Fondo Fiduciario Internacional de Protección Marítima. El Consejo había acogido con agrado las mejoras observadas en la situación de la piratería en las aguas situadas frente a la costa de Somalia y en el océano Índico, y había mostrado su agradecimiento a los Estados miembros que estaban proporcionando recursos navales y de otro tipo en la región. Al Consejo también le había preocupado que marinos inocentes siguieran en cautiverio. En lo que respecta al Mecanismo de cooperación para los estrechos de Malaca y Singapur, había expresado su agradecimiento a Indonesia, Malasia y Singapur por haber puesto en marcha oportunamente los diversos componentes del Mecanismo, y a los gobiernos, y las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales (ONG) por haber aportado contribuciones y/o prometido prestar apoyo a los diversos proyectos emprendidos en el marco del Mecanismo y del Fondo Fiduciario para los estrechos de Malaca y Singapur. La OMI esperaba con interés el resultado satisfactorio de las deliberaciones actuales sobre el pago de los salarios de la gente de mar mantenida en cautiverio.
11. Un observador representante de la Red internacional para el bienestar y la asistencia de la gente de mar (ISWAN) señaló que, en los últimos años, todos los actores del sector marítimo

habían aunado esfuerzos para apoyar a la gente de mar afectada por la piratería y a sus familias, a través del Programa de Respuesta Humanitaria a la Piratería en el Mar (MPHRP), del que la ISWAN era actualmente responsable. Si bien los ataques piratas en las aguas situadas frente a la costa de Somalia habían disminuido desde 2012, seguía siendo necesario permanecer vigilantes. Se habían producido dos ataques piratas recientes, a saber, al *Aris 13* y al *Al Kausar*. El *Aris 13* era el primer buque secuestrado por piratas somalíes desde 2012, y afortunadamente, había sido liberado cuatro días después sin necesidad de un rescate. En tiempos más recientes, se había secuestrado un *dhow* con 11 marinos indios a bordo. En otros lugares, se secuestraba y mantenía en cautiverio a marinos en el golfo de Guinea y en el mar de Sulu. La ISWAN continuaba prestando apoyo a los marinos afectados por la piratería. En muchos casos, la gente de mar a la que se había retenido durante un largo período de tiempo no sólo necesitaba apoyo, sino también asistencia médica y psicosocial. La gente de mar a la que se había secuestrado tenía casi seis probabilidades más de sufrir un trastorno de estrés postraumático y depresión. Aunque la mayoría de las empresas cuidaba a sus marinos en caso de piratería, una pequeña minoría de ellas los dejaban a merced de los piratas. Para la gente de mar, el mero hecho de saber que sus familias estaban bien atendidas al recibir el pago de sus salarios podía disminuir el sufrimiento mental que experimentaban durante su cautiverio. La concertación de esfuerzos entre las empresas, los sindicatos, las ONG, las organizaciones de bienestar social y los gobiernos para apoyar a la gente de mar afectada por la piratería había ayudado a mejorar las condiciones de vida de muchos supervivientes de la piratería y de sus familias.

12. Un observador representante de la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA) destacó que las medidas que se exponían en las enmiendas propuestas debían aplicarse plenamente a los casos de piratería y robo a mano armada donde quiera que éstos ocurriesen. Se entendería que una referencia a los actos de piratería marítima se aplicaría únicamente a los actos que tenían lugar en alta mar. Sin embargo, también se perpetraban actos similares en los puertos, obteniéndose exactamente los mismos resultados, por lo que deberían estar cubiertos por las medidas propuestas.
13. Un observador representante del Centro Internacional de los Derechos de la Gente de Mar (SRI) señaló que, aunque el número de casos de piratería había disminuido, el número de secuestros de marinos aparentemente había aumentado. El tema del impago de los salarios seguía revistiendo suma importancia. El SRI consideraba que el secuestro también debería estar cubierto por las enmiendas propuestas. Si quería utilizarse la definición de robo a mano armada proporcionada por la OMI, era preciso aclarar si el secuestro estaba contemplado en ella. La gente de mar debería poder reclamar su salario en contra de un buque, aunque el buque se vendiera a un nuevo propietario, a través de un privilegio marítimo, tal como preveía la pauta B2.2.2, párrafo 4, l), del MLC, 2006. Asimismo, debía brindarse protección a la gente de mar contra la posible insolvencia del armador, lo que también estaba cubierto por la misma pauta. Por último, si un buque había sido destruido por piratas o si no había sido restituido al armador por aquéllos, podría considerarse que se había «perdido» en el sentido de la norma A2.6 del Convenio. En ese caso, tal como preveía la pauta B2.6, debía pagarse una indemnización limitada a dos meses de salario. Por consiguiente, la reunión debería aclarar la relación entre la regla 2.6 y la enmienda propuesta. Estos puntos debían abordarse con el fin de ayudar a los Estados a aplicar las enmiendas y reducir el riesgo de futuros litigios entre los armadores y la gente de mar.
14. El observador representante del Gobierno de Filipinas señaló que el Presidente y la administración de su país tomaban muy en serio la cuestión de la piratería en el mar Sulu, y que el Gobierno estaba haciendo lo posible por afrontar el problema.

-
15. El observador representante del Gobierno de la República Dominicana puso de relieve la necesidad de tener en cuenta la distinción entre secuestro, robo a mano armada y piratería. Por ejemplo, los piratas somalíes solían actuar en aguas territoriales, por lo que, técnicamente, no podían estar involucrados en la «piratería».
 16. El observador representante del Gobierno de la Federación de Rusia comentó que debería hacerse referencia a «cualquier acto ilegal o ilícito cometido por una tercera parte» en lugar del robo a mano armada.
 17. El observador representante del Gobierno de Noruega transmitió el apoyo de su Gobierno a la inclusión de una nueva disposición en el MLC, 2006 que abarcara la protección de los salarios en el caso de que se mantuviera ilegalmente en cautiverio a la gente de mar. Sin embargo, una cuestión de la aplicación probablemente causaría problemas, a saber, la idea expuesta en el párrafo 55 del documento 2 de que el acuerdo de empleo de la gente de mar debería mencionar expresamente las obligaciones del armador y/o las condiciones aplicables en caso de cautiverio de la gente de mar. Su Gobierno no estaba a favor de una enmienda que exigiera la actualización o reformulación de los acuerdos de empleo de la gente de mar, lo cual podría llevar mucho tiempo en vista de los numerosos acuerdos existentes. Las medidas exigidas por una enmienda al Código del Convenio deberían aplicarse a través de la legislación nacional, que debería proteger firmemente los salarios de la gente de mar y otras prestaciones en caso de cautiverio ilegal.

V. Discusión de las propuestas relativas a la protección de los salarios de la gente de mar durante el cautiverio

18. La Presidenta puso de relieve el resumen de las esferas en las que parecía haber consenso, así como las propuestas contenidas en los párrafos 78 a 102 del documento 2.
19. El Vicepresidente armador destacó que la reunión actual era un grupo de trabajo, y no una reunión del Comité Tripartito Especial. El mandato del Grupo de Trabajo era examinar cuestiones específicas, preparar propuestas y elaborar un informe para la tercera reunión del Comité Tripartito Especial, pero no preparar enmiendas al Código del MLC, 2006. Aunque el mandato del Grupo de Trabajo incluía la posibilidad de elaborar propuestas de enmienda al Código, el Grupo de los Armadores había puesto de relieve en reiteradas ocasiones que el mandato indicaba claramente que existían varias opciones, incluidas orientaciones independientes, cambios contractuales y una enmienda al Código del MLC, 2006, o ninguna medida en absoluto. Su Grupo había formulado esta observación durante la última reunión del Comité Tripartito Especial y en el Consejo de Administración, y no aceptaba la presunción de que una enmienda al Código fuera la única opción disponible. En efecto, su Grupo no creía que una enmienda al Código fuera el modo adecuado de avanzar. Además, situaciones de piratería, robo a mano armada o secuestro no entraban dentro del mandato de la OIT y no podían abordarse de por sí en el MLC, 2006. El tema que debía analizar la reunión era la protección del pago de los salarios de la gente de mar en el caso de actos de piratería, robo a mano armada y secuestro. También se habían planteado otras cuestiones esenciales durante las labores por correspondencia y en intervenciones anteriores, entre ellas la salud mental de los marinos mantenidos en cautiverio, la atención pastoral y el apoyo a las familias de la gente de mar. Si se proponían enmiendas sobre otras cuestiones que no estuvieran relacionadas con los salarios, éstas deberían hacer referencia a las reglas correspondientes. Debería tenerse presente que el MLC, 2006, contenía disposiciones que estaban directamente relacionadas con el pago de los salarios. Además, las *Directrices provisionales* presentadas a la OMI alentaban a los Estados del pabellón a desplegar todos los esfuerzos razonables para asegurar el pago de los salarios pendientes y de otros derechos contractuales en caso de que los armadores tuvieran problemas financieros o fueran

insolventes. Al preparar la reunión, los armadores habían llevado a cabo estudios sobre el número de casos de impago de los salarios cuando se mantenía a la gente de mar en cautiverio. Algunas administraciones nacionales habían participado muy activamente en la resolución de los casos que les habían sido notificados, mientras que otras parecían haberse mostrado algo más reticentes. De los 119 casos citados en el párrafo 19 del documento 2, los armadores habían observado que en 67 casos se había efectuado el pago total de los salarios y de una indemnización. Otros 12 casos hacían referencia a buques pesqueros y *dhow*s, que no estaban cubiertos por el MLC, 2006. En tan sólo diez de los 119 casos no se habían pagado los salarios. Además, algunos de estos diez casos se referían a reclamaciones de indemnización por la pérdida de efectos personales, y no al impago de los salarios. Debería ponerse de relieve que diez de los casos se habían producido antes de la entrada en vigor del Convenio. Los armadores continuaban investigando varios casos y confiaban en proporcionar información más exhaustiva a la próxima reunión del Comité Tripartito Especial. En relación con los recientes ataques mencionados por los oradores anteriores, y aunque el bienestar de la tripulación a bordo de dichos buques suscitaba gran preocupación, cabía señalar que dos de los casos estaban relacionados con buques pesqueros y *dhow*s, que estaban fuera del ámbito de aplicación del Convenio. La participación de los agentes interesados apropiados era importante al resolver estas cuestiones, que deberían examinarse en la reunión programada para el sector pesquero. Los armadores añadieron que algunas de las medidas propuestas durante las labores por correspondencia aumentarían la carga del cumplimiento para los armadores y sus administraciones. Si bien algunas de las medidas podrían considerarse una manera eficaz de avanzar, ignoraban por completo las obligaciones ya establecidas en el MLC, 2006, y tendrían el efecto de penalizar a todos los armadores por las medidas adoptadas por unos pocos, cuyos buques probablemente enarbolaban el pabellón de Estados que no habían ratificado el Convenio y que no hacían escala en los puertos de los Estados ratificantes. También debería subrayarse que el MLC, 2006, tal como estaba formulado actualmente, ya abordaba muchas de las cuestiones planteadas. Como conclusión, los armadores elogiaron la excelente guía de buenas prácticas para las empresas navieras y agencias de colocación, titulada *Humanitarian support of seafarers and their families in cases of armed robbery and piracy attack* («Apoyo humanitario a la gente de mar y sus familias en los casos de robo a mano armada y de ataques piratas», sólo en inglés), que había sido revisada recientemente por la ISWAN y los interlocutores sociales, y alentaron a que se difundiera ampliamente.

20. El Vicepresidente de la gente de mar puso de relieve que el mandato del Grupo de Trabajo estaba muy claro, a saber, examinar cuestiones relacionadas con la protección de las retribuciones de la gente de mar cuando un marino sea mantenido en cautiverio, y formular propuestas que puedan incluir enmiendas al Código del MLC, 2006, con el fin de abordar estas cuestiones. El tema central a este respecto era la responsabilidad de los armadores, o la inexistencia de la misma en determinados casos. También se trataba de que algunos Estados del pabellón no protegían a la gente de mar. A este respecto, era alentador escuchar los comentarios de los gobiernos, cuya presencia era notoria, los cuales estaban claramente decididos a defender los derechos de la gente de mar. También se valoraba en gran medida el firme apoyo de la OMI en lo que respecta a esta cuestión. En sus observaciones, el SRI había realizado algunas declaraciones importantes sobre cómo se podría asegurar que los salarios de la gente de mar siguieran pagándose en los casos de insolvencia, a través de la inclusión de la responsabilidad como parte del sistema de garantía financiera existente. Aunque se había sostenido que un sistema de garantía financiera podría acabar suponiendo un peligro para la gente de mar, eso parecía una opinión algo perversa, ya que debería suponerse por defecto que la gente de mar seguiría recibiendo su salario. El temor a que la garantía financiera condujera a la extorsión parecía exagerado. Los armadores contrataban sistemáticamente un seguro de secuestro, rescate y extorsión como parte de la respuesta multidimensional a la piratería, y el hecho de que, hasta hace poco, no hubiera habido incidentes en Somalia desde 2012 estaba indudablemente relacionado con dicha respuesta. La gente de mar se felicitaba ampliamente por la enmienda propuesta a la norma A2.2 (nuevo párrafo 7), aunque también era necesario asegurar la coherencia del texto en relación con la

definición de salarios incluyendo una referencia a otros derechos. Apoyaban asimismo el apartado *k*) alternativo en el párrafo 4 de la norma A2.1. Solicitaron asesoramiento jurídico con objeto de confirmar que el secuestro o el cautiverio estarían contemplados en la definición de piratería y/o de robo a mano armada. Otra cuestión que suscitaba preocupación se refería a la certificación del momento del fallecimiento, que se definiría de conformidad con la legislación nacional, aunque esto planteaba la cuestión de la determinación de la legislación nacional aplicable: la del Estado del pabellón, la del Estado del puerto o la del país de residencia del marino. Esto causaría confusión y retrasos, particularmente en los casos en los que el cuerpo del marino no se hubiera restituido, lo que podría hacer difícil que se expidiera un certificado de defunción. Si el marino estaba presuntamente desaparecido, tal vez tuvieran que pasar muchos años antes de presumirse su muerte y de expedirse un certificado. Deberían acordarse motivos razonables para la presunción de fallecimiento, los cuales podrían especificarse en una enmienda a la parte B del Código. La gente de mar estaba a favor de una disposición obligatoria, aunque también podrían elaborarse más orientaciones en cooperación con los interlocutores sociales.

- 21.** El Presidente del Grupo Gubernamental señaló que el documento 2 proporcionaba un excelente punto de partida para la discusión. Indicó que las expresiones «piratería» y «robo a mano armada contra los buques» estaban contemplados en las definiciones existentes. La utilización de ambos términos aseguraba que la propuesta cubriera actos perpetrados tanto en alta mar como en aguas territoriales. Su Grupo también estaba de acuerdo con la propuesta de que los salarios deberían pagarse durante todo el período de cautiverio, que finalizaría, tal como se indicaba en el párrafo 80 del documento 2, en el momento en el que el marino fuera liberado y repatriado en condiciones de seguridad, o en momento de la muerte del marino. Asimismo, estaba de acuerdo con la indicación contenida en el párrafo 81 de que el término «salarios» debería entenderse en el sentido de los salarios que estuvieran indicados en el acuerdo de empleo de la gente de mar, y de que deberían seguir pagándose las remesas durante todo el período de cautiverio.
- 22.** La Presidenta tomó nota del desacuerdo con respecto a la forma que debían adoptar las propuestas, pero sugirió que el Grupo de Trabajo examinara el fondo de las propuestas antes de centrarse, ulteriormente, en su forma.
- 23.** El Vicepresidente armador estimaba que la discusión debería comenzar examinando si se había justificado la necesidad de enmendar el MLC, 2006. Por consiguiente, los armadores pedían a la gente de mar que aclarara el número de casos de marinos afectados por la piratería y/o el robo a mano armada cuyos salarios no se hubieran pagado, y si esto había sucedido antes o después de la entrada en vigor del MLC, 2006, que en la práctica tal vez hubiera resuelto muchos de los casos.
- 24.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que el número de marinos afectados por la piratería y/o el robo a mano armada cuyos salarios no se habían pagado era excesivo. «Con demasiada frecuencia» significaba que había sucedido más de una vez. No se podía tolerar que hubiera una sola familia que sufriera por este motivo. Tras numerosos estudios, se había determinado que la gente de mar afectada no había recibido su retribución en 11 de los casos citados, mientras que se creía que habían percibido su salario en 13 casos. En los 93 casos restantes, la situación se desconocía. Era irrelevante que los casos hubieran ocurrido antes o después de la entrada en vigor del Convenio. Aunque el número de casos de piratería había disminuido, el problema no se había resuelto, por lo que era necesario establecer la protección apropiada para evitar que se produjeran otros casos.
- 25.** El observador representante del Gobierno de Filipinas recomendó que la discusión se centrara en primer lugar en las opiniones sobre las que había consenso indicadas en el documento 2, con miras a facilitar el debate y a examinar las cuestiones relativas a la piratería y al robo a mano armada contra los buques, de conformidad con el mandato del Grupo de Trabajo. En relación con la necesidad de asegurar la protección de los salarios de

la gente de mar durante el cautiverio, Filipinas, como Estado ratificante que tenía una responsabilidad en cuanto al suministro de mano de obra, se comprometía a validar, en coordinación con los armadores y la gente de mar, la lista de casos mencionados en el documento 2. Destacó la necesidad de elaborar una propuesta concreta para su presentación al Comité Tripartito Especial, a fin de proteger los salarios de la gente de mar mantenida en cautiverio. La gente de mar que había sido víctima de piratería era objeto de estigmatización y sufría depresión. La protección de sus salarios eran una de las maneras más eficaces de ayudarles a afrontar la situación.

26. El miembro gubernamental de Francia recordó que, sobre la base de la discusión anterior del tema en la segunda reunión del Comité Tripartito Especial y de las consultas celebradas antes de la reunión actual, así como de la información proporcionada por la Oficina, existían muchos puntos de consenso, al igual que otros que requerían un examen más detenido. Aunque el número de casos de piratería había disminuido, tal vez aumentaría nuevamente, por lo que era importante enviar una firme señal política. La mayoría de los armadores pagaban los salarios de la gente de mar afectada y cumplían con sus responsabilidades. La señal era necesaria para quienes no lo estaban haciendo.
27. El Vicepresidente armador, remitiéndose a los datos contenidos en el párrafo 17 del documento 2 sobre los casos de impago de salarios a la gente de mar afectada por la piratería y el robo a mano armada, que habían sido proporcionados por la ISWAN, indicó que al estudiarse con más detenimiento los datos se observaba claramente que algunos de los casos hacían referencia a los buques pesqueros, que no estaban cubiertos por el MLC, 2006, mientras que otros buques no tenían un número OMI, lo que daba a entender que también podrían ser buques pesqueros.
28. El Secretario General Adjunto, en respuesta, explicó que los datos contenidos en el párrafo 17 cubrían todos los tipos de buques. Las cifras más bajas indicadas en el párrafo 18, que referían a la cuestión del pago de los salarios, excluían a los buques pesqueros.

Alcance y definiciones

29. La Presidenta tomó nota de las reservas expresadas por los armadores. Propuso proceder al examen del fondo de las propuestas. Retomando el párrafo 79 del documento 2, señaló que los armadores deberían seguir pagando los salarios de la gente de mar que hubiera sido capturada a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería y/o robo a mano armada.
30. El Presidente del Grupo Gubernamental observó que las definiciones de piratería y de robo a mano armada contra los buques eran claras, tal como figuraban en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) y en la resolución A.1025(26) de la OMI.
31. El Vicepresidente armador expresó su pleno acuerdo con este punto. Era evidente que los armadores deberían seguir pagando los salarios de la gente de mar en tales circunstancias. Sólo había desacuerdo en cuanto a la forma de la propuesta.
32. El Vicepresidente de la gente de mar estaba de acuerdo en que los términos utilizados eran perfectamente claros.
33. La Presidenta puso de relieve el consenso (párrafo 80 del documento 2) acerca de que la propuesta pudiera indicar que el período de cautiverio podía definirse o entenderse de tal modo que dicho período finalizara en el momento en que el marino fuera liberado y repatriado en condiciones de seguridad, de conformidad con las disposiciones de la norma A2.5.1 y de la pauta B2.5 relativas a la «Repatriación», o en el momento de la muerte del marino durante su cautiverio, lo que tuviera lugar primero.

-
34. El Vicepresidente de la gente de mar apoyó la propuesta, pero señaló que tal vez surgieran ciertas dificultades en relación con la determinación del momento de la muerte, que estaría de conformidad con las disposiciones de la legislación nacional. Por consiguiente, se planteaba la cuestión de qué legislación nacional sería aplicable.
 35. El Vicepresidente armador estuvo de acuerdo en que debía considerarse el modo en que se determinaba el momento de la muerte, habida cuenta en particular de que había casos en que una desaparición podría prolongarse durante mucho tiempo sin que hubiera certeza acerca de la situación del marino.
 36. El observador representante del Gobierno de Noruega señaló que sólo un cierto nivel de detalle podría regularse a través del MLC, 2006. En este caso, cada país definía de distintas formas el momento de la muerte en ausencia de un cuerpo. Era importante saber cuándo era apropiado no determinar las cuestiones a nivel internacional y dejarlas en manos de la legislación nacional. La legislación nacional aplicable dependería de los hechos del caso. En casos concretos, incumbiría a los tribunales determinar la legislación nacional aplicable. El miembro gubernamental de Singapur, al tiempo que apoyó la propuesta en general, estuvo de acuerdo en que se planteaban algunas cuestiones respecto a qué legislación nacional sería aplicable al determinar el momento de la muerte. La observadora representante del Gobierno de Dinamarca señaló que, en algunos casos, la legislación nacional aplicable podría depender de la jurisdicción en la que se presentaba una reclamación. El observador representante del Gobierno de Grecia estuvo de acuerdo con los oradores anteriores. El observador representante del Gobierno de la República Islámica del Irán puso de relieve la necesidad de eliminar la ambigüedad en relación con este tema. El miembro gubernamental de Francia indicó que la determinación del momento de la muerte debería dejarse en manos de la legislación nacional.
 37. La Presidenta destacó las propuestas contenidas en los párrafos 81 y 82 del documento 2 acerca de que el término «salarios» debería entenderse en el sentido de los salarios contractuales según lo indicado en el acuerdo de empleo de la gente de mar, y de que la propuesta debería prever expresamente que el pago de las remesas, según lo dispuesto en la norma A2.2, párrafo 4, del MLC, 2006, se debería continuar efectuando.
 38. Los Vicepresidentes armador y de la gente de mar expresaron su acuerdo con estas propuestas.

Límites de tiempo

39. La Presidenta pidió a la reunión que abordara las propuestas contenidas en los párrafos 83 y 84 del documento 2 de que los salarios se deberían seguir pagando durante todo el período de cautiverio y hasta el momento de la repatriación, o hasta el momento en que se expida la declaración de defunción del marino, y de que, cuando un marino muera en cautiverio, la fecha de su muerte se debería definir de acuerdo a la legislación aplicable.
40. El Vicepresidente armador, al tiempo que expresó su acuerdo con la propuesta, señaló que había casos en los que se tardaba años en determinar la muerte de una persona que había desaparecido.
41. El Vicepresidente de la gente de mar apoyó la propuesta.

Acuerdo de empleo de la gente de mar y protección contra la terminación de la relación de trabajo

42. La Presidenta se centró en los párrafos 85 y 86 del documento 2, con arreglo a los cuales la propuesta debería indicar que el acuerdo de empleo de la gente de mar debería referirse expresamente a las obligaciones del armador y/o a las obligaciones que se aplicarían si se encontrara en cautiverio, y que no se podrá poner fin al acuerdo de empleo de la gente de mar durante el período de cautiverio.
43. El Vicepresidente armador expresó sus reservas acerca del término «propuesta» en relación con el acuerdo de empleo de la gente de mar hasta que se aclarara la naturaleza de la propuesta en cuestión.
44. El Vicepresidente de la gente de mar indicó que prefería una propuesta que estuviera en línea con lo sugerido por el observador representante del Gobierno de Noruega, tal como se preveía en el párrafo 98 del documento 2, a saber, que debería estipularse que no deberá ponerse fin al acuerdo de empleo de la gente de mar mientras un marino se encuentre en cautiverio como consecuencia de actos de piratería y/o robo a mano armada.
45. El observador representante del Gobierno de Noruega recordó las grandes dificultades que conllevaría modificar todos los acuerdos de empleo de la gente de mar en todo el mundo. Sería preferible exigir a los Estados del pabellón que establecieran una protección contra la terminación de la relación de trabajo a través de la legislación nacional, lo que probablemente ya era el caso en muchos países. La gente de mar mantenida en cautiverio no podía ser parte en la terminación de la relación de trabajo y, por ejemplo, no estaría en posición de optar por seguir trabajando. El despido en tales circunstancias debería considerarse un caso concreto de despido improcedente. En el caso de cautiverio ilegal, se presupondría, por tanto, que la gente de mar continuaba estando empleada, y seguirían siendo aplicables todas las condiciones del acuerdo de empleo. La observadora representante del Gobierno de Dinamarca indicó que, en su país, el requisito de la protección de la gente de mar, incluidos sus salarios, durante el cautiverio estaba establecido en la legislación nacional. Aun cuando el acuerdo de empleo venciera normalmente durante el período de cautiverio, la relación de trabajo debería continuar durante ese período. También se debería prohibir a los armadores que despidieran a la gente de mar durante el cautiverio. El miembro gubernamental de Francia señaló que era necesario aportar claridad para reforzar la prohibición del despido de la gente de mar durante su período de cautiverio. El observador representante del Gobierno de Panamá pensaba que una expresión más adecuada sería «terminación de la relación de trabajo», en lugar de «despido». Había muchos motivos para continuar con la relación de trabajo durante el cautiverio, y no debería permitirse que pudiera ponerse término a la misma en tales circunstancias.
46. El Vicepresidente armador señaló la ambigüedad de los términos utilizados y se preguntaba si sería posible, desde el punto de vista jurídico, prolongar los contratos que tocaban a su fin durante los períodos de cautiverio. Era dudoso que hubiera casos de despido de la gente de mar por los armadores durante el cautiverio, aunque los armadores sin escrúpulos tal vez tuvieran la tentación de abandonar a la tripulación.
47. El Vicepresidente de la gente de mar recordó que ya se había acordado que el período de cautiverio finalizaba con la repatriación de la gente de mar, y que los armadores tenían la obligación de cuidar de los marinos durante dicho período.

Otras cuestiones

48. La Presidenta invitó a los participantes a examinar los párrafos 87 y 88 del documento 2, indicando que podría ser útil hacer referencia a las orientaciones existentes dirigidas a los armadores sobre mejores prácticas para apoyar a la gente de mar y a sus familias durante incidentes de piratería o con posterioridad a los mismos, y que la propuesta debería brindar protección en lo que respecta a otras prestaciones contractuales, tal como se prevé en el acuerdo de empleo de la gente de mar.
49. El Vicepresidente de la gente de mar expresó la voluntad de la gente de mar de colaborar con los interlocutores sociales en la elaboración de orientaciones.

Esferas temáticas que podrían abordarse en otras discusiones

Garantía financiera

50. La Presidenta hizo referencia al párrafo 91 del documento 2 en relación con la opinión de que el Grupo de Trabajo debería considerar las implicaciones más amplias que tendría la posibilidad de que la obligación de prever la garantía financiera pudiera convertirse en un incentivo para que los piratas dilataran la situación en espera del pago.
51. La observadora representante del Gobierno de Dinamarca consideraba que el texto de la propuesta era algo confuso. Era importante recordar que los salarios de la gente de mar solían estar cubiertos por un privilegio marítimo, de conformidad con el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993. Por consiguiente, existía un sistema de garantía financiera para los salarios de la gente de mar. Además, aunque la mayoría de los armadores cumplían sus responsabilidades en lo que respecta al pago de los salarios, algunos, que no estaban representados en el Grupo de los Armadores, no lo hacían. Era altamente probable que estos armadores abandonaran el buque en caso de cautiverio, situación en la que se aplicaría el sistema de garantía financiera establecido con arreglo a las recientes enmiendas al MLC, 2006. El observador representante del Gobierno de Noruega no estaba de acuerdo en que fuera preciso un sistema de garantía financiera diferente en caso de cautiverio. La base para las deliberaciones era que la relación de trabajo continuaba, por lo que seguirían aplicándose las disposiciones del MLC, 2006, que respetaban la garantía financiera. El miembro gubernamental del Canadá se sumó a las declaraciones de los oradores anteriores e indicó que incumbía a cada Estado adoptar las medidas pertinentes, basándose en si los buques navegaban, o no, en zonas de alto riesgo.
52. El observador representante del Gobierno de Filipinas declaró que, en virtud de la cláusula de responsabilidad solidaria contenida en la legislación nacional de su país, los intermediarios en la contratación tanto de los armadores como de la gente de mar podrían ser considerados responsables del pago de los salarios en determinadas circunstancias, como los actos de piratería. Sin embargo, los intermediarios en la contratación estimaban que incumbía a los armadores proteger los salarios y que deberían mejorarse los mecanismos de garantía financiera.
53. El miembro gubernamental de Singapur suponía que las preocupaciones expresadas en relación con el uso de la expresión «las implicaciones más amplias» hacían referencia a la posibilidad de que los piratas pudieran dilatar la situación en espera de rescates más altos si hubiera una garantía. El observador representante del Gobierno del Reino Unido pensaba que la existencia de una garantía financiera obligatoria podría impulsar a pedir un rescate y que la propuesta debería retirarse.

-
54. El Vicepresidente armador se opuso firmemente a cualquier otra forma de garantía financiera. En las enmiendas de 2014 al Convenio ya se habían adoptado disposiciones sobre la garantía financiera. Correspondía a cada Estado que estuviera de acuerdo en que un buque que enarbolará su pabellón asegurarse de que el armador cumpliera sus responsabilidades en relación con el pago de los salarios.
55. El Vicepresidente de la gente de mar destacó que no se estaba haciendo referencia a armadores solventes, sino a casos de insolvencia y de abandono, cuando era sumamente difícil garantizar el mantenimiento de los derechos de la gente de mar y de sus familias en caso de cautiverio. También se planteaba si las formas existentes de garantía financiera eran adecuadas. La existencia de un compromiso de duración indefinida contraído por los armadores de pagar los salarios de la gente de mar mantenida en cautiverio podría ser un incentivo para que se abandonaran los buques y las tripulaciones. Aunque se habían realizado grandes progresos a la hora de alcanzar un consenso general sobre la necesidad de proteger el pago de los salarios y remesas a sus familias en caso de cautiverio, la cuestión que se planteaba era cómo podría cumplirse ese compromiso en caso de insolvencia del armador. Había habido varios casos notorios de armadores que abandonaban sus buques y sus tripulaciones. De conformidad con las enmiendas de 2014, la garantía financiera estaba asegurada durante cuatro meses. Sin embargo, en caso de cautiverio, deberían pagarse los salarios hasta el momento de la repatriación, que podría prolongarse más de cuatro meses. La existencia de privilegios marítimos como una garantía para el pago de los salarios era importante, pero no obviaba la necesidad de disposiciones especiales relativas a la gente de mar mantenida en cautiverio. Aunque el privilegio marítimo estaba vinculado con el buque, y permanecía vinculado con él incluso después de su venta, de nada servía si el buque estaba deteriorado, y los privilegios no se mantenían en caso de venta judicial de los buques.
56. El observador representante del Gobierno de Noruega señaló que la garantía financiera disponible en casos de abandono sólo se aplicaba cuando los armadores tenían dificultades para cumplir sus obligaciones, por ejemplo, como consecuencia de su insolvencia. Sin embargo, el MLC, 2006, no podía abordar directamente las cuestiones de insolvencia. Por consiguiente, debían tomarse precauciones en este caso. La observadora representante del Gobierno de Dinamarca estimaba que los privilegios marítimos eran una de varias herramientas. Tal vez fuera posible incluir una referencia en la propuesta al Convenio sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador, 1992 (núm. 173), junto con una referencia cruzada al texto de las enmiendas de 2014. Se oponía a la inserción de cualquier otra disposición relativa a la garantía financiera.
57. El Vicepresidente armador reafirmó su oposición a las enmiendas propuestas al Convenio. Sin embargo, se habían acordado ciertas cuestiones de principio importantes, incluido el pago continuo de los salarios y remesas de la gente de mar a sus familias en caso de cautiverio. Añadió que la garantía financiera ya estaba suficientemente contemplada en el Convenio, por lo que éste no debía enmendarse más.

Pagos de indemnización en lugar de los salarios

58. La Presidenta señaló que, a su juicio, en vista de que existía un acuerdo acerca de que los salarios deberían seguir pagándose durante el período de cautiverio, no era necesario examinar más la propuesta relativa a los pagos de indemnización en lugar de los salarios (párrafo 92 del documento 2).

Zonas de alto riesgo

59. La Presidenta llamó la atención sobre la propuesta incluida en el párrafo 93 del documento 2 de que se podría establecer una disposición en el acuerdo de empleo de la gente de mar si se preveía que una embarcación hubiera de entrar en una zona de alto riesgo o en zonas conocidas por su alto riesgo, de acuerdo con informaciones publicadas por la Oficina Marítima Internacional (IMB).
60. El Vicepresidente de la gente de mar acogió con agrado la discusión de las cuestiones relativas a las zonas de alto riesgo, tales como el pago de primas o la facilitación de un seguro de vida, que eran una característica de la negociación colectiva en la industria, también dentro del Foro Internacional de Negociación (IBF). Estas cuestiones estaban cubiertas asimismo por otros órganos, como el seguro del casco.
61. El Vicepresidente armador expresó su preocupación por que la expresión «zona de alto riesgo» carecía de una definición formal, y por que diferentes instituciones y grupos utilizaban definiciones distintas. Por ejemplo, las «zonas de alto riesgo» no eran las mismas que las «zonas de riesgo de guerra». El acuerdo del IBF era específico de ciertas negociaciones y probablemente no debería servir de referencia en el contexto actual. Era difícil examinar esta cuestión si no se conocía qué se entendía exactamente por «zona de alto riesgo».
62. El observador representante del Gobierno del Japón señaló los datos objetivos, tales como los informes de la IMB sobre las zonas en las que se producían toma de rehenes y secuestros. Estas zonas eran muy limitadas, por lo que las zonas aplicables debían identificarse en consecuencia si se examinaban disposiciones obligatorias sobre este tema. El representante observador del Gobierno del Canadá pensaba que era sumamente difícil definir zonas específicas de alto riesgo. Había habido casos de toma de rehenes fuera de las zonas consideradas de alto riesgo. En la práctica, si surgía una situación de piratería y/o de robo a mano armada, el riesgo aumentaba. Además, no era necesario definir zonas de alto riesgo o de guerra en relación con el requisito de la repatriación. El miembro gubernamental de Singapur señaló que la OMI publicaba orientaciones sobre mejores prácticas en relación con la piratería y actualizaba periódicamente la información sobre las zonas de alto riesgo.
63. La Presidenta, resumiendo la discusión, señaló ciertos puntos de acuerdo, y en particular que los armadores deberían seguir pagando los salarios durante el período de cautiverio. Las definiciones existentes de las expresiones «piratería» y «robo a mano armada contra los buques» deberían utilizarse en las propuestas. El período de cautiverio de la gente de mar finalizaba únicamente cuando habían sido repatriada en condiciones de seguridad, o cuando su muerte se había certificado de conformidad con la legislación nacional y, en particular, con la legislación del Estado del pabellón. El término «salarios» hacía referencia a las condiciones salariales contractuales establecidas en el acuerdo de empleo. Debería brindarse protección contra el despido y contra la expiración del acuerdo de empleo en la legislación nacional, y no en los acuerdos de empleo de la gente de mar. Los interlocutores sociales podrían elaborar orientaciones sobre la protección de la gente de mar afectada por la piratería y el robo a mano armada. En lo tocante a la garantía financiera, las disposiciones existentes ofrecían cierta protección, aunque preocupaba que la garantía en relación con el abandono de la gente de mar durara tan sólo cuatro meses. Por último, las propuestas no deberían limitarse a las zonas de alto riesgo, sino que deberían ser aplicables a un nivel más general.
64. El Vicepresidente armador solicitó asesoramiento jurídico sobre cómo podría mantenerse en vigor, por medios legales, un contrato que expiraba, y sobre la mejor manera de incluir las definiciones de piratería y de robo a mano armada en las propuestas.
65. En respuesta, el Consejero Jurídico señaló que, en principio, nada impedía a los legisladores nacionales prever que, en determinadas circunstancias, un contrato siguiera siendo válido, y

que siguiera surtiendo efecto en su totalidad, o en parte, una vez hubiera vencido, o que en determinadas circunstancias un contrato venciera en una fecha posterior, o que se considerara que había sido renovado, o que no se considerara que había finalizado. Había ejemplos de legislación nacional que preveían dicha «validez prolongada» o «terminación pospuesta» de un contrato, incluido el artículo 19, a), de la Ley Refundida núm. 73 de Dinamarca, en virtud del cual «no se podrá poner fin a la relación de trabajo aun en caso de pérdida del buque en el contexto de actos de piratería o si el armador ya no puede disponer del buque». El artículo 6, 3), de la misma ley establecía que «si un contrato de servicio por tiempo determinado expira mientras el buque se encuentra navegando, dicho contrato deberá permanecer vigente hasta que el buque llegue a puerto». De manera análoga, el artículo 67 de la Ley de Empleo de la Gente de Mar, de junio de 2014, de Estonia preveía que «si un contrato de servicio de duración determinada de un marino vence mientras el buque está en el mar, se considerará que el contrato se prolongará hasta que el buque llegue al puerto siguiente». También debería señalarse que, en algunos casos, la ley tal vez prevea implícitamente que el contrato deberá permanecer en vigor en su totalidad o en parte. Por ejemplo, de conformidad con el artículo 69 del proyecto de ley de la India, de 2016, que enmienda la Ley de la Marina Mercante, «Un marino tendrá derecho a seguir percibiendo los salarios al mismo ritmo hasta que retorne a su hogar si dicho marino es mantenido en cautiverio, también en caso de piratería.». El orador añadió que los convenios colectivos también podrían tener el mismo efecto, como el convenio colectivo estándar de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) de 2015, que reconocía que «la situación en el empleo de la gente de mar y sus derechos deberán continuar hasta la liberación del marino y su repatriación en condiciones de seguridad». No obstante, siempre cabía la posibilidad de que pudieran cuestionarse ante los tribunales las disposiciones de la legislación nacional, como las mencionadas anteriormente, posiblemente por ser contrarias a la libertad contractual. Así pues, la validez de dichas disposiciones dependía de la jurisdicción nacional. En caso de que el Grupo de Trabajo previera una enmienda al Convenio, tal vez sería aconsejable hacer referencia a la obligación del armador de seguir pagando los salarios, en lugar de referirse explícitamente a la vigencia del acuerdo de empleo de la gente de mar, lo cual podría plantear cuestiones complejas (por ejemplo, si el acuerdo de empleo seguiría en vigor en su totalidad, o únicamente en lo que respecta al pago de los salarios, o si podría considerarse que el acuerdo de empleo estaba en vigor si el marino era mantenido en cautiverio en tierra y ya no estaba físicamente a bordo del buque).

66. En respuesta a la solicitud formulada por el Grupo de la Gente de Mar para que se proporcionara asesoramiento jurídico respecto a si el secuestro de la gente de mar podría considerarse un acto de piratería según la definición contenida en el artículo 101 de la UNCLOS, el orador recordó que, en general, por secuestro se entendía el rapto de una persona y su mantenimiento como rehén sin su consentimiento, por fraude o por la fuerza, a menudo a cambio de un rescate. En virtud del artículo 101 de la UNCLOS, por piratería se entendía todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos, o contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. Por lo tanto, parecería evidente que, sobre la base de esa definición, el secuestro se consideraba «un acto ilegal de violencia o de detención», en el sentido de la disposición pertinente de la UNCLOS, siempre y cuando estuvieran presentes asimismo todos los elementos constitutivos restantes de la piratería y, en particular, que el acto de secuestro era cometido «con un propósito personal», en contraste con fines políticos; era cometido «por la tripulación de un buque privado», por lo que quedaban excluidos los motines o los actos de terrorismo a bordo del mismo buque, y era cometido «en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado», lo que excluía los actos perpetrados en las aguas territoriales de un Estado. La expresión «secuestro de marinos» parecía utilizarse ampliamente en las publicaciones pertinentes, tales como las publicaciones de la IMB que versaban sobre la piratería. También se habían creado pólizas de seguro marino específicas denominadas «de secuestro y rescate» con el fin de

responder a la necesidad de cubrir las demandas de rescate no abordadas explícitamente por los clubes de «Protección e Indemnización» (P&I), ya que la manera de proceder de los piratas había cambiado, al haber pasado del asalto y saqueo de los buques al abordaje de los mismos y a la toma de rehenes entre los miembros de la tripulación para pedir un rescate. Como conclusión, los actos actuales de piratería incluían el secuestro de la gente de mar, pero no todos los actos de secuestro de la gente de mar se considerarían automáticamente como actos de piratería. Añadió que la definición de «piratería» contenida en la UNCLOS y la de «robo a mano armada contra los buques» que figuraba en la resolución A.1025(26) de la OMI eran prácticamente idénticas, y sólo diferían en el alcance espacial de la aplicación. La piratería abarcaba actos ilegales de violencia o de detención cometidos con un propósito personal y dirigidos contra personas a bordo de un buque o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, mientras que el robo a mano armada hacía referencia a los actos ilegales de violencia o detención perpetrados asimismo con un propósito personal, pero sólo cuando el buque estaba en las aguas territoriales de un Estado. Como consecuencia, el rapto de un marino se consideraría un acto de piratería si ocurría en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, y un acto de robo a mano armada contra los buques si se producía en las aguas territoriales de un Estado costero.

Forma de las propuestas

67. El Vicepresidente armador recordó que las propuestas preparadas por el Grupo de Trabajo podrían contener más de una solución posible. El mero hecho de que el Convenio pudiera enmendarse no significaba debería enmendarse, a menos que se pudiera demostrar claramente que era deficiente en algún aspecto. El Grupo de Trabajo estaba ampliamente de acuerdo con los principios generales. Sin embargo, a juicio de los armadores, todas las cuestiones planteadas ya estaban cubiertas por el Convenio, en su versión enmendada. También se corría el riesgo de que las enmiendas que contemplaran circunstancias específicas tal vez acabaran excluyendo de manera inadvertida otras circunstancias, o poniendo énfasis en ciertos elementos que podrían dar la impresión errónea de que otros elementos eran menos importantes. El Convenio aún era muy reciente y estaba en proceso de aplicación. Las propuestas formuladas por el Grupo de Trabajo debían ser examinadas por la próxima reunión del Comité Tripartito Especial. Si el Grupo de Trabajo proponía enmendar el Convenio, sus propuestas deberían presentarse igualmente de conformidad con el artículo XV, por lo que deberían ser propuestas por un número suficiente de gobiernos o por los grupos. Por último, reafirmó que cualquier aceptación por los armadores de que las propuestas podrían presentarse en el informe del Grupo de Trabajo para su examen por el Comité Tripartito Especial no presuponía que tuvieran que ser apoyadas a continuación por el Grupo de los Armadores, que tal vez se opondría a ellas llegado el momento.
68. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que se desprendía claramente del mandato del Grupo de Trabajo aprobado por el Comité Tripartito Especial que la propuesta o las propuestas presentadas debían incluir una enmienda al Convenio. También estaba claro que la enmienda se sometería de conformidad con lo previsto en el artículo XV. Destacó que era esencial una disposición obligatoria. Aunque los armadores responsables mantenían el pago de los salarios y de otros derechos contractuales en caso de cautiverio de la gente de mar, los armadores menos escrupulosos no lo hacían, y apenas se guiaban por las pautas establecidas, fueran o no parte del Código. Además, si no había una disposición obligatoria, el impago de los salarios y de otros derechos contractuales de la gente de mar mantenida en cautiverio probablemente aumentaría la carga de los sistemas de bienestar social de los Estados del pabellón y de los Estados proveedores de mano de obra. Volviendo a las propuestas contenidas en el documento 2 para que se enmendara el Código, el orador señaló que la gente de mar apoyaba el nuevo texto propuesto contenido en la norma A2.2. En lo tocante a la definición de piratería y de robo a mano armada, su Grupo tomaba nota de la opinión del Consejero Jurídico. Si bien la aclaración jurídica había sido sumamente útil, a la luz de la propuesta formulada por el observador representante del Gobierno de la Federación

de Rusia, tal vez pudiera considerarse una definición más sencilla, como «mantenido ilegalmente en cautiverio». La gente de mar apoyaba asimismo un nuevo apartado *k*) alternativo en el párrafo 4 de la norma A2.1. Sin embargo, su Grupo se centraba más bien en que el resultado fuera obligatorio que en la forma exacta de las palabras. Por lo tanto, acogía con agrado el firme apoyo expresado por el Grupo Gubernamental a una disposición obligatoria, que era necesaria para que la gente de mar confiara en que recibiría los pagos pendientes, en que se mantendría el pago de las remesas a sus familias, y en que su relación de trabajo no se terminaría durante el período de cautiverio. Era una cuestión de sentido común que una disposición voluntaria perpetuaría una situación en la que los armadores irresponsables obviaban las normas y obstaculizaban la igualdad de condiciones, que era uno de los objetivos fundamentales del MLC, 2006. Por lo tanto, era difícil comprender la opinión del Grupo de los Armadores de que el Convenio sólo debería enmendarse si era deficiente. El verdadero motivo por el que el MLC, 2006, podía enmendarse era porque todos estaban de acuerdo en que debía mantenerse actualizado con respecto a los acontecimientos y no estancarse, lo cual suponía un proceso de mejora continua de las normas mínimas del Convenio, que tenían un impacto directo en la vida laboral de la gente de mar.

- 69.** El Presidente del Grupo Gubernamental señaló que el mandato del Grupo de Trabajo era muy claro. La falta de acuerdo entre el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar acerca de la necesidad de una enmienda al Convenio era decepcionante, aunque había consenso sobre la envergadura del problema. Su Grupo ponía de relieve que los principios examinados por la reunión ya estaban contemplados en el Convenio. En vista de las dudas que persistían sobre dicho tema, el orador pidió que indicaran las disposiciones exactas del Convenio que cubrían cada aspecto del problema. El Grupo Gubernamental se había manifestado claramente a favor de enmendar el Convenio. Sin embargo, era importante que no se utilizaran nuevos términos que no figuraran ya en el MLC, 2006. Por ejemplo, la expresión «salario contractual» podría crear confusión. Otro principio importante era que, con independencia de las modificaciones que se introdujeran en el Convenio, no deberían exigir la introducción de cambios en los acuerdos de empleo de la gente de mar, lo que sería sumamente complejo de administrar. El Grupo Gubernamental apoyaba en cierto modo la enmienda propuesta a la norma A2.2, y firmemente la enmienda propuesta a la norma A2.1, aunque el texto actual del nuevo apartado *k*) requeriría cierta reformulación para asegurar que no se exigieran cambios en los acuerdos de empleo de la gente de mar. También se consideraba que sería más sencillo enmendar únicamente una norma. Asimismo, el Grupo Gubernamental había expresado su apoyo limitado a las enmiendas propuestas a las pautas del Código del MLC, así como a la elaboración de orientaciones de la Oficina. Por último, el orador señaló que sería necesario tener en cuenta la necesidad de armonizar las diferentes versiones lingüísticas de las propuestas.
- 70.** El observador representante del Gobierno de la República Dominicana reiteró su entendimiento de que un acto de secuestro que se cometía en alta mar constituía piratería de conformidad con la UNCLOS, mientras que el secuestro en aguas territoriales constituía robo a mano armada contra los buques. La observadora representante del Gobierno de Dinamarca añadió que era esencial cubrir los incidentes producidos tanto en alta mar como en aguas territoriales. Además, debía cubrirse tanto a los rehenes que eran mantenidos en alta mar como a aquéllos que eran llevados a tierra. El miembro gubernamental de Francia aclaró que el nuevo apartado *k*) propuesto hacía referencia a contratos que vencían durante el período de cautiverio, y no al despido de la gente de mar durante dicho período.
- 71.** El Vicepresidente armador señaló que lo importante para la definición era la localización del acto de piratería o de robo a mano armada contra los buques, y no si se mantenía ulteriormente en cautiverio a la gente de mar. En respuesta a la solicitud de aclaración relativa a las disposiciones del Convenio que ya cubrían las cuestiones examinadas por el Grupo de Trabajo, especificó que el principio de que los salarios deberían pagarse durante todo el período de cautiverio estaba establecido en la regla 2.2, párrafo 1, que preveía que

«Toda la gente de mar deberá percibir una remuneración periódica y completa por su trabajo, de conformidad con los acuerdos de empleo respectivos.». Asimismo, la norma A2.2 contenía disposiciones sobre los intervalos entre los pagos, las remesas y las retribuciones salariales, y abarcaba cualquier período de cautiverio, ya que no había excepciones. Las definiciones existentes de piratería y de robo a mano armada contra los buques no figuraban en el Convenio, pero sí en otros instrumentos. El principio de que el período de cautiverio finalizaba cuando el marino era liberado y repatriado en condiciones de seguridad de conformidad con la norma A2.5.1 no figuraba en el Convenio, aunque la regla 2.2 cubría este aspecto de manera adecuada y no había necesidad de definir el período de cautiverio. El término «salarios» significaba salarios contractuales y remesas, conformemente a lo dispuesto en la norma A2.2. El principio de que debería protegerse a la gente de mar contra la terminación de sus acuerdos de empleo por parte del armador cuando un marino era mantenido en cautiverio, y de que sus acuerdos deberían seguir siendo aplicables si expiraban durante el período de cautiverio, estaba contemplado en la norma A2.5.1, que preveía que si el acuerdo de empleo de la gente de mar expiraba cuando ésta se encontrara en el extranjero, o si el armador ponía término al mismo, la gente de mar tenía el derecho inmediato a ser repatriada. Los armadores no podían poner término de una manera válida a un acuerdo de empleo, o permitir que venciera, a menos que estuvieran en posición de repatriar al marino de que se tratara, lo que no era el caso si éste era mantenido en cautiverio. Según la propuesta, las leyes nacionales debían determinar el momento de la muerte, motivo por el cual esto no estaba cubierto por el MLC, 2006. Existían orientaciones reconocidas dirigidas a los armadores sobre cómo apoyar a la gente de mar en caso de piratería o de robo a mano armada, pero esto no se reflejaba en el Convenio. Por último, el principio de la protección de otras prestaciones contractuales, tal como preveía el acuerdo de empleo, estaba establecido en la norma A2.1 y, en particular, en los párrafos 4, g) y 6 relativos a la terminación de la relación de trabajo, de los que se desprendía claramente que todas las prestaciones contractuales eran aplicables hasta que se hubiera dado de manera apropiada un plazo de preaviso para la terminación del acuerdo de empleo. Lo que no se había discutido todavía era la obligación de las administraciones de asegurar la aplicación de los requisitos contenidos en el MLC, 2006.

72. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que era evidente que se esperaba que los gobiernos aplicaran las disposiciones del Convenio en la legislación nacional. A juicio del Grupo de la Gente de Mar, las disposiciones del MLC, 2006, no eran suficientemente claras en lo que respecta a las circunstancias tan excepcionales que estaban examinándose. El fuerte incremento del número de casos de secuestro de la gente de mar no se había previsto en el momento de la redacción del Convenio, ya que, de otro modo, el Grupo de la Gente de Mar habría procurado incluir en el mismo en ese momento disposiciones que hicieran referencia a este tema. El Grupo de la Gente de Mar apoyaba la propuesta de que deberían adoptarse enmiendas a las normas A2.1 y A2.2.
73. El Vicepresidente armador indicó que no veía ninguna razón para enmendar la norma A2.2. Nada en el Convenio indicaba que los salarios pudieran dejar de pagarse en caso de cautiverio. En relación con la enmienda propuesta a la norma A2.1, señaló que la legislación nacional debía hallar una solución al término de la relación de trabajo. Con respecto al nuevo apartado k) propuesto en el párrafo 4 de la norma A2.1, puso de relieve la reticencia expresada por los gobiernos en cuanto a los cambios que afectaban a los acuerdos de empleo.

Enmiendas a las pautas del Código del MLC, 2006, y a las pautas u otros documentos distintos del MLC, 2006

74. La Presidenta pasó a centrarse en los párrafos 99 a 102 del documento 2.

-
75. El Vicepresidente armador señaló que las enmiendas propuestas a las pautas del Código del MLC, 2006, se derivaban de las enmiendas propuestas al propio Código, y que los armadores se oponían a ambas propuestas. La opción por la que se decantaban era la formulación de orientaciones que estuvieran fuera del alcance del Convenio. En relación con los elementos contenidos en el párrafo 102 del documento de referencia, indicó que la expresión «repatriada en condiciones de seguridad» era nueva y debería sustituirse por la que figuraba en el Convenio, a saber, «debidamente repatriada». La expresión «liberada y repatriada en condiciones de seguridad» debería abreviarse, de tal modo que figurara «debidamente repatriada». Añadió que la inclusión de una referencia en el acuerdo de empleo a las obligaciones de los armadores y/o a las condiciones que se aplicarían en caso de cautiverio sólo deberían ser pertinentes para ciertos buques que probablemente entrarán en zonas de alto riesgo. Además, la frase «se debería proporcionar protección para las otras prestaciones contractuales» contenida en el acuerdo de empleo era muy vaga. En general, el Grupo de los Armadores estaba de acuerdo con las orientaciones existentes, a las que podría hacerse referencia en la parte B del Código.
76. El Vicepresidente de la gente de mar apoyó la inclusión de orientaciones en la parte B del Código, que debería reflejar el consenso emergente sobre las cuestiones que estaban examinándose. Asimismo, sería útil hacer referencia a las orientaciones que deberían elaborar los interlocutores sociales de la industria.
77. El Presidente del Grupo Gubernamental comentó que, si se adoptaban enmiendas a las normas, probablemente también se introducirían referencias a la parte B del Código. El Grupo Gubernamental respaldaba una enmienda a una norma. Sin embargo, si dicha enmienda no se adoptaba, no tendría sentido enmendar únicamente la parte B del Código. Las pautas no eran vinculantes y probablemente los Estados responderían de manera desigual a su aplicación, lo que a su vez se traduciría en unas condiciones de mayor desigualdad, que redundarían en menoscabo de toda la industria. Añadió que las pautas que no formaban parte del MLC, 2006, podrían ser orientaciones elaboradas por la Oficina, a las que podría hacerse referencia a través de una resolución.
78. La observadora representante del Gobierno de Dinamarca estuvo de acuerdo en que podría tomarse nota de las directrices de la industria y en que su elaboración podría alentarse, pero la cuestión que se planteaba era cómo podrían reflejarse en la parte B del Código. Aunque la parte B no era vinculante, sus disposiciones debían tomarse en consideración. El observador representante del Gobierno de Noruega indicó que era aceptable una enmienda bien a las disposiciones obligatorias, bien a las disposiciones no obligatorias del MLC, 2006. Si se adoptaba una enmienda a la parte A, dudaba de que tuviera que enmendarse la parte B. Añadió que ya existían varios conjuntos de orientaciones que no formaban parte del Convenio, incluidas las adoptadas por el Grupo de Trabajo 3 del Grupo de contacto sobre piratería frente a las costas de Somalia. Por lo tanto, existía un riesgo de confusión, especialmente dado que el número de casos era bastante limitado.
79. El observador representante del Gobierno de la República Islámica del Irán comentó que las pautas contenidas en el MLC, 2006, enviarían un mensaje más firme que las orientaciones elaboradas al margen del Convenio.
80. El observador representante de la OMI apoyó el análisis realizado durante el examen de las definiciones de piratería y de robo a mano armada contra los buques. Era evidente que la definición de piratería utilizada debería ser la contenida en la UNCLOS. En relación con el robo a mano armada, se necesitaría alguna explicación y debería utilizarse la expresión precisa «robo a mano armada contra los buques».

-
81. La Presidenta propuso que el texto de las propuestas fuera revisado por un comité de redacción, el cual las podría adaptar a la luz de las discusiones mantenidas, podría subrayar otros elementos que proponer para su inclusión en las pautas, y podría contemplar la posibilidad de hacer referencia a las orientaciones de la industria o de la Oficina.
82. El Grupo de Trabajo nombró un comité de redacción para que examinara las propuestas relacionadas con la protección de los salarios de la gente de mar durante el cautiverio, integrado por los siguientes miembros:

Gobierno: Sr. Yann Becouarn (Francia);

Asesor – Sr. Martin Marini (Singapur).

Armadores: Sr. Tim Springett (Cámara Naviera del Reino Unido);

Asesor – Sr. Charles Darr (Asociación Internacional de Líneas de Cruceros).

Gente de mar: Sr. Jesus Sale (Unión de Oficiales Marinos y Marineros Asociados de Filipinas);

Asesor – Sr. Ruwan Subasinghe (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte).

Examen del proyecto de propuestas revisadas por el comité de redacción relativas a la protección de los salarios de la gente de mar durante el cautiverio

83. La Presidenta hizo referencia a la propuesta de insertar un nuevo párrafo 7 en la norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar.
84. El Vicepresidente de la gente de mar, al tiempo que estuvo de acuerdo con el texto propuesto, planteó si podía incluirse una referencia a una resolución no vinculante de la OMI en relación con la definición de robo a mano armada contra los buques en una propuesta de una disposición vinculante del MLC, 2006.
85. El Presidente del Grupo Gubernamental expresó su firme apoyo a la inserción de un nuevo párrafo en la norma A2.1. Sin embargo, se preguntaba si realmente eran necesarios los elementos que debían examinarse al redactar la pauta que la acompañaba.
86. El Consejero Jurídico indicó que, si bien el texto de la enmienda podía contener una referencia directa a la definición de «piratería» establecida en la UNCLOS, sería preferible no referirse directamente a una resolución no vinculante de la OMI. Por consiguiente, sería aconsejable incluir la definición completa de «robo a mano armada contra los buques», a saber «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». Podría incluirse en una nota a pie de página una referencia a la resolución de la OMI que contenía esta definición. Las definiciones, en consonancia con la práctica en todo el Convenio, deberían figurar en un nuevo párrafo 1 en la norma A2.1.

-
- 87.** La Presidenta mencionó la propuesta de insertar un nuevo párrafo 7 en la norma A2.2 – Salarios.
- 88.** El Vicepresidente de la gente de mar consideraba que el nuevo párrafo propuesto era una adición importante a la enmienda a la norma A2.1. Juntos abarcarían tanto los acuerdos de empleo como los salarios de la gente de mar. En ese contexto, las expresiones utilizadas deberían ser «actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques», y debería comprenderse que dichas expresiones incluían el secuestro.
- 89.** El Presidente del Grupo Gubernamental indicó que algunos gobiernos respaldaban la inclusión del nuevo párrafo. Una cuestión planteada por la propuesta hacía referencia a la certificación del momento de la muerte del marino. Era preciso aclarar qué país era responsable de la certificación. El miembro gubernamental de Singapur señaló que ésta debería incumbir al Estado del pabellón. La observadora representante del Gobierno de Dinamarca mencionó que, en vista de las múltiples situaciones que podrían surgir en relación con un marino que fallecía durante el cautiverio, sería necesario dejar abiertas las opciones en lo que respecta a qué Estado sería responsable de expedir el certificado de defunción.
- 90.** La Presidenta propuso que la cuestión de la determinación de la fecha de la muerte se abordara en la pauta.
- 91.** El Vicepresidente de la gente de mar estaba de acuerdo en que el momento de la muerte debía ser determinado por la legislación nacional, pero no necesariamente la del Estado del pabellón. Aunque era indudable que el Estado del pabellón tenía cierta responsabilidad en este asunto, correspondía en último término al país de residencia del marino expedir el certificado de defunción, teniendo en cuenta la información proporcionada por el Estado del pabellón.
- 92.** El observador representante del Gobierno de Letonia señaló que muchos letones navegaban a bordo de buques matriculados en diferentes Estados del pabellón y que, de conformidad con la legislación nacional actual, un tribunal de Letonia debía certificar la muerte de los residentes del país cuando estaban desaparecidos. Otros países podían tener una normativa similar en lo que respecta a la certificación de la muerte de los residentes en este caso. El observador representante del Gobierno de la República Islámica del Irán estuvo de acuerdo en que podrían surgir situaciones en las que los tribunales tuvieran la responsabilidad final de determinar la legislación nacional aplicable. El observador representante del Gobierno de Argelia comentó que, en general, si un marino fallecía a bordo de un buque, el Estado del pabellón era responsable de certificar su muerte, y a continuación informaba sobre la misma al país de residencia, para que la información pudiera registrarse. El observador representante del Gobierno de Panamá indicó que, de conformidad con la legislación de su país, se suponía la muerte de una persona cuando ésta llevaba desaparecida cinco años. El observador representante del Gobierno del Japón estuvo de acuerdo en que podría haber muchas situaciones diferentes relacionadas con el caso de la muerte de un marino y señaló que, si un marino era secuestrado y llevado fuera del buque, el Estado en el que fuera mantenido en cautiverio debía encargarse del caso.
- 93.** El Vicepresidente armador, sobre la base de la discusión, propuso que la pauta hiciera referencia a «la legislación nacional del Estado del pabellón o del Estado de residencia de la gente de mar, según corresponda».
- 94.** La Presidenta invitó al Grupo de Trabajo a examinar los elementos propuestos para su incorporación en las pautas de la Oficina que no formaban parte del MLC, 2006.
- 95.** El Vicepresidente de la gente de mar expresó su preferencia por que las orientaciones fueran elaboradas dentro de la industria por los interlocutores sociales. La pauta podría contener una referencia a dichas orientaciones.

-
- 96.** El Presidente del Grupo Gubernamental indicó que las pautas de la Oficina no se consideraban fundamentales para las propuestas, aunque algunos de los elementos sugeridos podrían ser útiles, en particular cuando no se reflejaban en las enmiendas propuestas, como la referencia a las orientaciones de la industria. Una cuestión que se planteaba hacía referencia a la gente de mar que no había designado a la persona o las personas a quienes deberían pagarse las remesas, pero que tal vez deseara hacerlo durante el período de cautiverio. La observadora representante del Gobierno de Dinamarca comentó que los sindicatos deberían alentar a la gente de mar a tomar medidas de cara al pago de las remesas. Añadió que cualquier orientación proporcionada por la OIT no debería ser menos descriptiva que las orientaciones de la OMI, por ejemplo, sobre el apoyo después del cautiverio.
- 97.** El Vicepresidente armador comentó que la experiencia había dado lugar a que los armadores fueran muy reacios a pagar remesas sin haber recibido instrucciones específicas de la gente de mar. Las situaciones familiares y de otro tipo podían ser muy complejas y, a falta de una orden judicial, el pago de remesas que no estuvieran autorizadas por la gente de mar podría provocar conflictos.
- 98.** La Presidenta señaló que debería alentarse a la gente de mar a velar por que se establecieran disposiciones en relación con las remesas. Invitó al Grupo de Trabajo a examinar la manera en que podían estudiarse los tres elementos de las propuestas.
- 99.** El Vicepresidente armador confirmó que no apoyaba las enmiendas propuestas y que su Grupo prefería la elaboración de orientaciones. También recordó al Grupo de Trabajo la aclaración realizada en el párrafo 150 del informe de la segunda reunión del Comité Tripartito Especial, donde se indicaba lo siguiente: «El Presidente manifestó que entendía que el grupo de trabajo pudiera examinar una serie de opciones, incluyendo enmiendas, pautas o declaraciones. Añadió que todas las enmiendas propuestas durante la reunión y los comentarios formulados sobre ellas se someterían al grupo de trabajo para su examen. El grupo de trabajo formularía entonces una recomendación basada en las propuestas y los comentarios consignados en el informe, y de ello podría resultar la adopción de una enmienda al Código, la elaboración de pautas o una solución diferente.».
- 100.** El Vicepresidente de la gente de mar consideraba necesarias ambas propuestas, ya que el principio de la continuación del pago de los salarios de la gente de mar durante el cautiverio debía incluirse en las secciones sobre los acuerdos de empleo y sobre los salarios. Las enmiendas propuestas se habían examinado con arreglo al mandato del Grupo de Trabajo.
- 101.** El Presidente del Grupo Gubernamental comentó que las propuestas contenían tres opciones diferentes, por lo que era necesario decidir cuál de ellas debía aceptarse. Los gobiernos apoyaban firmemente la enmienda a la norma A2.1, y estaban de acuerdo en su mayoría con la adopción de una única enmienda.
- 102.** El Vicepresidente armador estimaba que el título de la propuesta debería indicar claramente que era resultado de la discusión del Grupo de Trabajo, y que la propuesta debería contener un párrafo introductorio que explicara que el resultado reflejaba los diversos tipos de propuestas, y no redundaba en perjuicio de las posiciones de ningún grupo o gobierno.
- 103.** El Vicepresidente de la gente de mar no comprendía por qué el Grupo de los Armadores cuestionaba reiteradamente el mandato acordado por el Comité Tripartito Especial, que instaba al Grupo de Trabajo a elaborar propuestas, incluida una enmienda al Código del Convenio. A su juicio, dicho párrafo introductorio se limitaba a explicar lo que ya era evidente.
- 104.** El Presidente del Grupo Gubernamental estuvo de acuerdo en que lo que se proponía en el párrafo introductorio era obvio.

-
- 105.** El proyecto de propuestas, en su versión enmendada a la luz de la discusión, está contenido en el anexo I del presente informe.

VI. Mejoras al procedimiento de preparación de propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006

- 106.** La Presidenta invitó al Grupo de Trabajo a examinar las propuestas indicadas en el documento 1.
- 107.** El Vicepresidente armador recordó que esta discusión se remontaba a las observaciones formuladas sobre una enmienda propuesta a la segunda reunión del Comité Tripartito Especial con el fin de recomendar mejoras al procedimiento de preparación de propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006. En virtud del artículo XV del MLC, 2006, y del Reglamento del Comité Tripartito Especial, cualquier Miembro de la Organización o el grupo de representantes de los armadores o de la gente de mar podía proponer una enmienda al Código, con el apoyo necesario. A continuación, el Director General debía comunicar sin demora la propuesta a todos los Miembros de la OIT. En virtud del artículo 11, párrafo 2, del Reglamento del Comité Tripartito Especial, cuando la propuesta era comunicada por el Director General, podía ir acompañada de cualquier comentario o sugerencia que se considerara oportuno. El Reglamento contenía las obligaciones de procedimiento para el funcionamiento del Comité Tripartito Especial, y no ampliaba las obligaciones establecidas en el Convenio. Por consiguiente, destacó que la misión de la Oficina, o de un grupo de trabajo establecido por el Comité Tripartito Especial, no era formular propuestas de enmienda, o suministrar información en apoyo de dichas propuestas. El objetivo del artículo XV del Convenio era proporcionar un método rápido de enmienda al Código. Era importante que se respetara dicho objetivo. No obstante, también era importante que cualquier propuesta de enmienda fuera apoyada debidamente por información pertinente, a fin de que el Comité Tripartito Especial pudiera comprender el contexto de la propuesta y por qué se consideraba necesaria o, en otras palabras, para explicar claramente qué disposiciones del Convenio se consideraban inadecuadas y cómo deberían revisarse. Cualquier procedimiento que se adoptara con miras a la preparación de propuestas de enmienda debería facilitar, y no obstaculizar, la adopción oportuna de las enmiendas pertinentes y necesarias al Código del Convenio. Debería asegurarse que, cuando se presentara una propuesta al Comité Tripartito Especial, se hubieran superado todos los obstáculos técnicos, de tal modo que el Comité Tripartito Especial pudiera centrarse en las ventajas de la propuesta y tomar más fácilmente una decisión. Por lo tanto, acogió con agrado la propuesta de una plantilla para las propuestas, y apoyó la idea de que la Mesa del Comité Tripartito Especial tuviera una función que desempeñar al asegurar que las propuestas fueran suficientemente detalladas y proporcionaran una base para un debate constructivo, sin hacer ninguna referencia a la naturaleza sustantiva de las propuestas, lo que dejaba abierta la posibilidad de que estas últimas se formularan en la forma deseada por el proponente.
- 108.** El Vicepresidente de la gente de mar expresó su apoyo al objetivo de mejorar el procedimiento de preparación de propuestas de enmienda al Código del Convenio, pero reiteró que la OIT era una organización muy diferente a la OMI, y que dichas mejoras no podrían ser a costa de limitar la posibilidad de introducir enmiendas, lo que iría en contra del objetivo del artículo XV. Se preguntaba si las mejoras propuestas iban más allá de lo previsto en el artículo XV. Si bien acogían con agrado la idea de abrir camino en lo que respecta a la innovación, como lo había hecho el MLC, 2006, el Grupo de la Gente de Mar no estaba de acuerdo con nada que socavara el tripartismo y el diálogo social efectivo, ni el derecho a presentar propuestas de enmienda al Código del Convenio. Como consecuencia, todo lo que se acordara que tuviera un impacto en el artículo XV sólo podrían ser directrices con carácter de recomendación para su adopción sobre una base voluntaria. A este respecto, la plantilla propuesta demostraba sentido común y podía apoyarse en términos generales y

con algunas supresiones. La propuesta de elementos adicionales planteaba algunos problemas al Grupo de la Gente de Mar; en particular, al tiempo que destacaron la pertinencia de la Comisión Paritaria Marítima, señalaron que el Consejo de Administración de la OIT no imponía tales requisitos; les preocupaba en particular la propuesta de una prueba de proporcionalidad; creían que si dicha prueba se hubiera aplicado antes, el MLC, 2006, no se habría elaborado.

- 109.** El Presidente del Grupo Gubernamental estuvo de acuerdo en que debería establecerse algún tipo de procedimiento para la presentación de enmiendas al MLC, 2006. Las propuestas establecidas brindaban la oportunidad de considerar con cautela el procedimiento que había de seguirse, que debería incluir oportunidades para examinar el impacto jurídico, técnico y social de las propuestas, e incluso para realizar un análisis financiero y de los costos y beneficios. Tras el procedimiento de presentación de enmiendas, los representantes gubernamentales debían convencer a los parlamentos nacionales y los gobiernos de las consecuencias de estas últimas. Recordó que las cuestiones abordadas por el MLC, 2006, no se limitaban a normas marítimas técnicas, sino que incluían cuestiones sociales y de empleo, lo que generaba debates sobre complejas cuestiones relacionadas con demandas contrapuestas, en un contexto de recursos limitados. La preparación de propuestas de enmienda debería ser lo más exhaustiva posible, y la lista de elementos contenida en el párrafo 33 del documento 1 era sumamente útil. Por último, el orador señaló que la Mesa del Comité Tripartito Especial tendría un importante papel que desempeñar a la hora de facilitar la presentación y el examen de las propuestas, y de evaluar si eran apropiadas para seguir el procedimiento indicado en el artículo XV, o si requerían más reflexión, por ejemplo, por un grupo de trabajo entre las reuniones.
- 110.** El miembro gubernamental del Canadá indicó que había propuesto la plantilla en calidad de representante de las Américas, y que el observador representante del Gobierno de Panamá había contribuido enormemente a su elaboración.

Plantilla

- 111.** La Presidenta hizo referencia a los elementos adicionales para su inclusión en la plantilla expuesta en el párrafo 33 del documento 1.
- 112.** El Vicepresidente armador mencionó, en primer lugar, que en el título de la plantilla propuesta se debería indicar que el procedimiento hacía referencia a la presentación de enmiendas con arreglo a lo dispuesto en el artículo XV del MLC, 2006. Ésta también debería incluir un espacio para indicar el nombre de la organización o del proponente de la enmienda, seguido de una persona de contacto. Asimismo, convendría que hubiera un recuadro en el que figurara un número de referencia de la OIT. El cuadro siguiente podría reformularse para aclarar que representaba a quienes apoyaban la enmienda. En cuanto a los elementos adicionales propuestos en el documento 1, señaló que podrían constituir una lista indicativa de datos que facilitarían el procedimiento de presentación de enmiendas, pero que no eran obligatorios.
- 113.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con las observaciones del Grupo de los Armadores, si bien se mostró algo preocupado por los elementos adicionales propuestos. En relación con las discusiones bipartitas o tripartitas internacionales sobre el tema, señaló que dichas discusiones podrían celebrarse en la Comisión Paritaria Marítima, con el fin de alcanzar un acuerdo sobre las propuestas antes de presentarlas al Comité Tripartito Especial. Por lo referente a las «posibles repercusiones de la propuesta (financieras, administrativas y legislativas)», comentó que el Consejo de Administración no insistía en dichos requisitos para instrumentos nuevos, y que no había lugar para ellos en el procedimiento de enmienda del Código. Le preocupaba en particular que se instara a realizar un análisis de la propuesta, «incluida su utilidad, viabilidad y proporcionalidad». Si dichos requisitos se hubieran

impuesto durante el proceso de redacción del MLC, 2006, su elaboración habría sido imposible. No podían contemplarse en su procedimiento de enmienda. También debería mencionarse, como se indicaba en el párrafo 17 del documento 1, que no había reglas u orientaciones en cuanto a la manera en que el Consejo de Administración consideraba las proposiciones de los mandantes con respecto a instrumentos nuevos o revisados, y lo mismo debería aplicarse al procedimiento de enmienda del Código del Convenio.

- 114.** El Presidente del Grupo Gubernamental señaló que los elementos adicionales propuestos eran útiles, pero no deberían ser obligatorios y que, por supuesto, no constituían pruebas de umbral. Contenían información que debería proporcionarse en apoyo de cualquier propuesta bien concebida, y que sería necesaria para su aplicación a nivel nacional. También sería sumamente útil un análisis financiero y económico del impacto de las propuestas, al igual que una indicación del calendario previsto para la adopción y la aplicación, junto con una idea de si las propuestas tendría un impacto en el certificado de trabajo marítimo y en otra documentación exigida por el Convenio. Además, debería tenerse en cuenta que los proponentes de enmiendas tal vez necesitarían asistencia técnica para suministrar parte de la información solicitada.
- 115.** El observador representante del Gobierno de Noruega señaló que la información suministrada dependería del tipo de propuestas y de su contenido. El impacto de dichas propuestas era, fundamentalmente, a nivel administrativo. La mayoría de las enmiendas del Convenio deberían aplicarse a través de la legislación nacional. Sin embargo, las cuestiones más complejas en términos de aplicación, en particular para los Estados con grandes flotas, surgían cuando se necesitaban cambios en los diversos documentos requeridos para la certificación de los buques, entre ellos, por ejemplo, la lista de elementos que debían ser inspeccionados. El miembro gubernamental del Canadá señaló que los elementos propuestos tenían por objeto facilitar el suministro de la información necesaria, pero no dificultar más aún el procedimiento de enmienda, y no deberían utilizarse para el rechazo de las propuestas. La observadora representante del Gobierno de Dinamarca recordó que no era posible cambiar el procedimiento de enmienda a través de la plantilla, que simplemente pretendía facilitar el suministro de información útil.
- 116.** El Vicepresidente armador mencionó que existían grandes diferencias entre el procedimiento seguido por la OIT para la adopción de instrumentos internacionales del trabajo y el procedimiento de enmienda previsto en el artículo XV, por lo que no podían compararse.
- 117.** El Vicepresidente de la gente de mar estimaba que el empleo de palabras tales como «utilidad, viabilidad y proporcionalidad» era desafortunado. Debería establecerse claramente que la plantilla no pretendía ser una prueba o un umbral para las propuestas de enmienda, y que la información indicada tenía por objeto facilitar la comprensión del impacto de la propuesta. La plantilla debería facilitar el procedimiento previsto en el artículo XV, y debería incluirse alguna explicación sobre su objetivo.
- 118.** La Presidenta, haciendo referencia al párrafo 36 del documento 1, invitó a la reunión a examinar la función que podría desempeñar la Mesa del Comité Tripartito Especial en el procedimiento de presentación de enmiendas al Código del Convenio.
- 119.** El Vicepresidente armador estuvo de acuerdo en que el Comité Tripartito Especial podría ser útil en el procedimiento de presentación de propuestas, en particular al solicitar más información cuando se considerara necesario. Sin embargo, no se deberían imponer requisitos a los proponentes, que deberían conservar el derecho de presentar la propuesta original sin cambios. Cualquier posible falta de acuerdo entre los integrantes de la Mesa no plantearía problemas, ya que no estaban tomando decisiones a este respecto.

-
- 120.** El Vicepresidente de la gente de mar recordó que, conformemente a lo dispuesto en el artículo XV, el Director General debía comunicar sin demora cualquier propuesta de enmienda a todos los Miembros de la OIT. Era difícil determinar el modo en que la función propuesta para la Mesa del Comité Tripartito Especial podría integrarse en este procedimiento. La única posibilidad sería que los proponentes solicitaran a la Mesa que examinara su propuesta. Además, cualquier observación formulada por la Mesa en esa fase debería ser confidencial.
- 121.** El Presidente del Grupo Gubernamental pensaba que la Mesa del Comité Tripartito Especial podría desempeñar una función de asesoramiento, que no debería equivaler a una función de salvaguardia. Podría prestar asistencia en la elaboración de propuestas con el fin de evitar obstáculos, como los experimentados en la última reunión del Comité Tripartito Especial. La observadora representante del Gobierno de Dinamarca estuvo de acuerdo en que cualquier función desempeñada por la Mesa del Comité Tripartito Especial debería estar sujeta a requisitos de confidencialidad. Recordó que las funciones de la Mesa estaban previstas en el artículo 7 del Reglamento del Comité Tripartito Especial, y que debería actuarse con cautela para asegurar que no fuera necesario modificar el Reglamento.
- 122.** La Presidenta señaló que, a su entender, cualquier función que desempeñara la Mesa del Comité Tripartito Especial en relación con las propuestas de enmienda debería ser a solicitud de los proponentes. La Mesa podría asesorar a los proponentes acerca de la conveniencia de facilitar más información en apoyo de la propuesta, pero esto no debería conducir a que no se comunicara la propuesta a todos los Miembros de la OIT.
- 123.** El Vicepresidente de la gente de mar advirtió que no era posible presentar una propuesta que no tuviera fundamento jurídico. Ya se exigía a la Oficina que las propuestas se sometieran de manera apropiada, con arreglo a lo dispuesto en el artículo XV. Por lo tanto, la Mesa del Comité Tripartito Especial podría desempeñar únicamente una función informal a la hora de facilitar y acelerar el procedimiento, y de identificar puntos débiles en la propuesta. Su intervención no debería retrasar la comunicación de propuestas de enmienda, y debería ser directa y confidencial entre los proponentes y la Mesa.
- 124.** El Vicepresidente armador estimaba que no deberían preverse cambios al Reglamento del Comité Tripartito Especial. La función de la Mesa del Comité Tripartito Especial se limitaría a ajustar las propuestas y debería seguir siendo voluntaria. Podría establecerse en una resolución propuesta al Comité Tripartito Especial.
- 125.** La observadora representante del Gobierno de Dinamarca estuvo de acuerdo en que una resolución proporcionaría a la Mesa el mandato necesario para desempeñar su función a este respecto.
- 126.** La Presidenta invitó a la reunión a examinar la posible elaboración de un procedimiento que habilitara al Comité Tripartito Especial a remitir una propuesta de enmienda a una reunión entre períodos de sesiones del Grupo de Trabajo u otro órgano auxiliar para seguir examinándola antes de presentarla nuevamente en un período de sesiones ulterior del Comité Tripartito Especial (párrafos 38 a 41 del documento 1).
- 127.** Al Vicepresidente armador le preocupaba que dicho procedimiento no estuviera cubierto por las disposiciones del Convenio o por el Reglamento del Comité Tripartito Especial. Aunque, de conformidad con el Reglamento, el Comité Tripartito Especial podía establecer un grupo de trabajo como órgano auxiliar, no había disposiciones claras sobre la función que debía desempeñar dicho órgano, como era evidente en el caso del presente Grupo de Trabajo. Así pues, era difícil determinar cómo podría funcionar dicho procedimiento.

-
- 128.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo en la dificultad que entrañaba comprender cómo podría funcionar dicho procedimiento en el contexto del artículo XV.
- 129.** El observador representante del Gobierno de Noruega puso de relieve la inexistencia de un procedimiento concreto para examinar las propuestas de enmienda. Sin dicho procedimiento, abordar las futuras enmiendas sería difícil.
- 130.** La Presidenta señaló que no había observaciones sobre las propuestas contenidas en los párrafos 42 y 43 del documento 1 relativas a la discusión preliminar de las enmiendas propuestas. Añadió que las propuestas examinadas podrían presentarse a un comité de redacción, el cual podría estudiar la plantilla a la luz de los comentarios realizados durante las deliberaciones, también sobre la inclusión de una referencia al artículo XV, la condición no vinculante de la plantilla, la inclusión de otros elementos indicativos que el Comité Tripartito Especial tal vez considere oportuno analizar, y su redacción. En lo que respecta a la función de la Mesa al recibir las enmiendas propuestas, el comité de redacción podría preparar un proyecto de resolución para su presentación al Comité Tripartito Especial.
- 131.** El Grupo de Trabajo designó un comité de redacción para que revisara las mejoras recomendadas al procedimiento de preparación de propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006. La composición del comité de redacción fue la siguiente:

Gobierno: Sr. Sami Sakaa (Canadá);

Asesor – Sr. Abidaun Olusegun (Nigeria).

Armadores: Sr. Gerardo Borromeo (Asociación de Armadores Filipinos);

Asesor – Sr. Stewart Inglis (Cámara Naviera Internacional).

Gente de mar: Sr. Albert Ole Philipsen (CO-SEA/Dansk Metal);

Asesor – Sr. Jonathan Warring (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte).

Examen del proyecto de propuestas revisado por el comité de redacción

- 132.** La Presidenta invitó al Grupo de Trabajo a examinar el proyecto de resolución propuesta relativa a las mejoras al procedimiento de preparación de propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006.
- 133.** El Vicepresidente de la gente de mar, en respuesta a una observación del Vicepresidente armador de que la Mesa del Comité Tripartito Especial podría formular comentarios sobre los autores de las propuestas de enmienda tanto directamente como a solicitud, subrayó que dicho intercambio debería tener lugar únicamente sobre una base confidencial. El texto de la resolución propuesto por el comité de redacción se adoptó con pequeñas enmiendas a fin de tomar en consideración estos comentarios, y se reproduce en el anexo II del presente informe.
- 134.** La Presidenta invitó al Grupo de Trabajo a examinar el proyecto de formulario propuesto para la presentación de propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006, revisado por el comité de redacción.

-
135. El Vicepresidente de la gente de mar hizo referencia a las palabras «sociales» y «financieras» que se habían dejado entre corchetes en la sección sobre las consideraciones pertinentes. Puso de relieve que sería sumamente difícil evaluar las consecuencias financieras de una propuesta de enmienda al Código del Convenio, y que también sería bastante difícil determinar sus beneficios y consecuencias. Por consiguiente, los dos términos que figuraban entre corchetes deberían omitirse.
136. El Vicepresidente armador señaló que la información solicitada en la sección sobre las consideraciones pertinentes no era obligatoria, y sólo se proporcionaría «de ser procedente». En esas condiciones, podrían suprimirse los corchetes y conservarse ambos términos.
137. El Presidente del Grupo Gubernamental consideraba que podrían conservarse los términos «sociales» y «financieras», y suprimirse los corchetes. El miembro gubernamental del Canadá sugirió utilizar «económicas» en lugar de «financieras».
138. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que el término «económicas» sería peor. La identificación de las cargas consiguientes no era útil para el procedimiento de enmienda al Código del Convenio. La mayoría de las cargas conexas ya se habían aceptado cuando los convenios existentes se habían refundido en el MLC, 2006, que ahora cubría el 90 por ciento de la flota naviera mundial. Si se conservaba el término «financieras», éste debería figurar entre corchetes.
139. El Vicepresidente armador también pidió que el término «sociales» se mantuviera entre corchetes. Dichas cuestiones se examinarían en la próxima reunión del Comité Tripartito Especial.
140. El observador representante del Gobierno de la República Islámica del Irán señaló que debería evitarse utilizar nueva terminología que no figurara ya en el MLC, 2006. Por ejemplo, en el Convenio no se hacía referencia a «objetivos estratégicos».
141. El Vicepresidente de la gente de mar indicó que, si bien la expresión «objetivos estratégicos» no se utilizaba en el MLC, 2006, era evidente que tales objetivos existían. Por ejemplo, un objetivo estratégico muy importante que había unido a los interlocutores sociales y había conducido a la elaboración del MLC, 2006, era lograr la igualdad de condiciones en la industria.
142. El Presidente del Grupo Gubernamental instó a que se incluyera una referencia al plazo para la aplicación en la sección sobre las medidas transitorias, y una aclaración en la nota respectiva acerca de que el proceso de consulta con la Mesa del Comité Tripartito Especial no debería retrasar la comunicación sin demora de la propuesta de enmienda a todos los Miembros de la OIT, como se requiere en virtud del párrafo 3 del artículo XV.
143. El texto del proyecto de formulario, revisado por el comité de redacción, fue adoptado en su versión enmendada con el fin de tener en cuenta estos comentarios, y se reproduce en el anexo III del presente informe.

VII. Declaración de los armadores sobre el abandono de la gente de mar

144. El Vicepresidente armador recordó que la OIT y la OMI habían creado una base de datos de casos notificados de abandono de la gente de mar. Era importante que ésta se mantuviera actualizada, para que pudiera reflejar con exactitud la situación de los casos de abandono. Su contenido había suscitado preocupación en 2016, porque muchos casos que se habían resuelto seguían figurando como casos sin resolver. El Grupo de los Armadores estaba muy agradecido por la asistencia que había prestado el Grupo de la Gente de Mar, y las Secretarías

de la OIT y la OMI, a la hora de revisar y actualizar los casos que figuraban en la base de datos. Los armadores confiaban sinceramente en que esta cooperación y revisión prosiguieran, para asegurar que fuera posible centrarse en los casos en los que era necesaria una mayor intervención. Lamentablemente, aún había muchos casos que seguían requiriendo atención. El orador expresó la preocupación de su Grupo por la salud y el bienestar de la tripulación a bordo del buque *Bramco I*, un caso con el que la Secretaría de la OIT estaba muy familiarizada. La Cámara Naviera Internacional (ICS) y la ITF habían solicitado conjuntamente la asistencia de las Secretarías de la OIT y la OMI para recordar a los Estados tanto del pabellón como del puerto sus responsabilidades a la hora de manejar y resolver esta situación, ya que estaban sumamente preocupadas por que los Estados no estuvieran cumpliendo sus obligaciones dimanantes del MLC, 2006, o las *Directrices conjuntas de la OIT/OMI sobre la provisión de garantía financiera en los casos de abandono de la gente de mar*. Los armadores se felicitaban de que la OMI hubiera podido expresarse en particular sobre este tema, y acogerían con agrado la intervención de la Secretaría de la OIT para que todos pudieran aunar esfuerzos con el fin de atender lo que evidentemente era una importante necesidad humanitaria a bordo del buque.

145. El Vicepresidente de la gente de mar celebró que se hubiera prestado atención a la situación del *Bramco I*, y expresó su voluntad de proseguir la cooperación entre los interlocutores sociales. También hizo referencia al caso del *Geo Star*, que había sido abandonado en el puerto de Constanta Sur Agíea, con 11 miembros de la tripulación a bordo sin reservas de agua y de alimentos. Era preciso que los interlocutores sociales tomaran medidas a este respecto.

VIII. Observaciones finales

146. El Vicepresidente armador acogió con agrado que, pese a la presión del tiempo, el Grupo de Trabajo hubiera cumplido los objetivos que le había confiado el Comité Tripartito Especial. Los armadores respaldaban con entusiasmo el principio fundamental consignado en el documento 2. No tenían objeción a los principios, sino a la necesidad de enmendar el Convenio por lo referente a este tema. El MLC, 2006, estaba estableciendo claramente una nueva dirección para la industria y para la OIT. A medida que se realizaban progresos en esta nueva dirección, se descubrían y desarrollaban procedimientos para ayudar a comprender la naturaleza y la mejora continua del Convenio.
147. El Vicepresidente de la gente de mar acogió con agrado que el espíritu de tripartismo y las tradiciones de la OIT siguieran presentes, y que el Grupo de Trabajo hubiera podido cumplir su mandato y realizar progresos considerables. Recordó que el MLC, 2006, era un proceso continuo, no un destino final, y que a todos los actores de la industria les correspondía seguir mejorando las normas mínimas con el fin de mantener la igualdad de condiciones en esta industria, que era la más global de todas las industrias globalizadas. El objetivo de la labor realizada era proteger los intereses de la gente de mar y de sus familias, y debían acogerse con agrado los progresos realizados en lo tocante a la protección de los salarios de la gente de mar cuando era mantenida en cautiverio. Lamentó que el flagelo de los piratas somalíes pareciera haber vuelto con más fuerza aún, ya que en la última semana se habían producido varios ataques. Las medidas adoptadas en respuesta debían mantenerse. Todos los actores de la industria deberían asegurar que la protección de la gente de mar fuera la máxima prioridad en su labor de planificación antes de entrar en zonas de alto riesgo. Por lo referente a la mejora del procedimiento de preparación de enmiendas, el Grupo de la Gente de Mar consideraba que no era necesario y que no existían fundamentos jurídicos para introducir requisitos excesivamente administrativos, tales como un análisis de los costos y beneficios o una justificación económica.
148. El Presidente del Grupo Gubernamental acogió con beneplácito que el Grupo de Trabajo hubiera cumplido su mandato y agradeció a los interlocutores sociales su cooperación y su espíritu de tripartismo. La reunión se clausuro a las 16 horas el miércoles 5 de abril de 2017.

Anexo I

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:

¹ Resolución A.1025(26) de la OMI.

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 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.

* * *

Anexo II

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

STCMLC/WG/2017/D.2

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

Ginebra
3-5 de abril de 2017

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.

Anexo III

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

STCMLC/WG/2017/D.3

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

Ginebra
3-5 de abril de 2017

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 (sírvase 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 (indicando las modificaciones 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 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.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Chairperson of the Working Group of the Special Tripartite Committee
of the Maritime Labour Convention, 2006
Président du Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale
de la convention du travail maritime, 2006
Presidente del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial
del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006

Ms Julie CARLTON, Maritime & Coastguard Agency, United Kingdom.

Vice-chairperson of the Working Group of the Special Tripartite Committee
of the Maritime Labour Convention, 2006
Vice-président du Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale
de la convention du travail maritime, 2006
Vicepresidente del Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial
del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006

Mr Hans Leo CACDAC, Philippine Overseas Employment Administration, Philippines.

**Members of the Working Group
Membres du groupe de travail
Miembros del Grupo de Trabajo**

Mr Bruno DUGUAY, Marine Safety and Security, Canada.

M. Yann BECOUARN, ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, France.

Mr Aniefiok Etim ESSAH, Permanent Mission of Nigeria in Geneva, Switzerland.

Mr Yew Guan Mark LIM, Maritime and Port Authority of Singapore, Singapore.

Mr Arthur Rennie BOWRING, Hong Kong Shipowners' Association, China.

Dr Dirk Max JOHNS, VDR German Shipowners' Association, Germany.

Mr Tim SPRINGETT, UK Chamber of Shipping, United Kingdom.

Mr Gerardo A. BORROMEIO, Filipino Shipowners' Association, Philippines.

Mr Albert Ole PHILIPSEN, CO-SEA/Dansk Metal, Denmark.

Mr Mark DICKINSON, Nautilus International (UK), United Kingdom.

Mr Yuri SUKHORUKOV, Seafarers' Union of Russia, Russian Federation.

Mr Jesus SALE, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Philippines.

**Governments' representatives
Représentants des gouvernements
Representantes de los gobiernos**

ALGERIA ALGÉRIE ARGELIA

M^{me} Habiba KHERROUR, mission permanente de la République algérienne démocratique et populaire à Genève.

ARGENTINA ARGENTINE

Dr. Víctor Antonio SOLAZZO, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

Sr. Fernando Ezequiel MACCHI, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

CAMBODIA CAMBODGE CAMBOYA

Mr Chanboroth BOU, Permanent Mission of the Kingdom of Cambodia in Geneva.

CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN

M^{me} Corine Elsa ANGONEMANE MVONDO, ministère du Travail et de la Sécurité sociale.

M. Samuel Désiré MBARGA, ministère des Transports.

M. Francis NGANTCHA TCHNDJOU, mission permanente du Cameroun à Genève.

CANADA CANADÁ

Mr Bruno DUGUAY, Marine Safety and Security – Transport Canada.

Mr Sami SAKAA, Transport Canada Safety and Security.

CHILE CHILI

Sr. Pablo LAZO-GRANDI, Misión Permanente de Chile en Ginebra.

CHINA CHINE

Mr Yansong LI, Ministry of Human Resources and Social Security.

Mr Yuli CHEN, Shanghai Maritime University.

Mr Hongxin MAO, Guangdong Maritime Safety Administration.

Mr Wen YANG, Guangdong Maritime Safety Administration.

Mr Hongjiang YU, Ministry of Transport.

Ms Kexin ZHU, Ministry of Transport.

CONGO

M. Aimé Charles MINDOU, ministère des Transports, de l'Aviation civile et de la Marine marchande.

M. Jeremy BONGOUALE, Direction générale de la marine marchande.

CUBA

Sra. Alicia GONZÁLEZ GUTIÉRREZ, Misión Permanente de Cuba en Ginebra.

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Ms Birgit SØLLING OLSEN, Danish Maritime Authority.

Ms Nanna Elm Bille ADAMSEN, Danish Maritime Authority.

**DOMINICAN REPUBLIC
RÉPUBLIQUE DOMINICAINE
REPÚBLICA DOMINICANA**

Sr. Fernando de Jesús PERALTA MIESES, Armada de la República Dominicana.

EGYPT EGYPTE EGIPTO

Mr Osama SABER, Ministry of Manpower.

FIJI FIDJI

Mr Ajendra Adarsh PRATAP, Permanent Mission of the Republic of Fiji in Geneva.

FINLAND FINLANDE FINLANDIA

Mr Harri HALME, Ministry of Social Affairs and Health.

FRANCE FRANCIA

M. Yann BECOUARN, ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie.

GABON GABÓN

M. Bonjean IBOUANGA, ministère en charge du Travail.

M. Hugues KOUANGA, ministère en charge du Travail.

M. Ferdinand MANGONGO, mission permanente de la République gabonaise à Genève.

GREECE GRÈCE GRECIA

Mr Nikolaos ISAKOGLU, Ministry of Maritime Affairs and Insular Policy.

GUYANA

Mr Charles OGLE, Ministry of Social Protection.

**IRAN, ISLAMIC REPUBLIC OF
IRAN, RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D'
IRÁN, REPÚBLICA ISLÁMICA DEL**

Mr Abbas TAVAZONI ZADEH, Ports and Maritime Organization.

JAPAN JAPON JAPÓN

Mr Yoshihiro YONEKAWA, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

Ms Kaori MAKI, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

Mr Hiroyuki SUMINO, Permanent Mission of Japan in Geneva.

KENYA

Ms Elizabeth ONUKO, Permanent Mission of the Republic of Kenya in Geneva.

**KOREA, REPUBLIC OF
CORÉE, RÉPUBLIQUE DE
COREA, REPÚBLICA DE**

Mr Byeong Hee KWON, Permanent Mission of the Republic of Korea in Geneva.

**LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE POPULAIRE LAO
REPÚBLICA DEMOCRÁTICA POPULAR LAO**

Mr Bovonethat DOUANGCHAK, Permanent Mission of the Lao People's Democratic Republic in Geneva.

Ms Bounphady INSISIENMAY, Permanent Mission of the Lao People's Democratic Republic in Geneva.

LATVIA LETTONIE LETONIA

Ms Sandra LIELBARDE, Maritime Administration of Latvia.

LIBERIA LIBÉRIA

Mr David PASCOE, Maritime Operations & Standards.

MALAYSIA MALAISIE MALASIA

Mr Ummar Jai Kumar Bin ABDULLAH, Permanent Mission of Malaysia in Geneva.

MALTA MALTE

Mr Gordon CUTAJAR, Malta Transport Centre.

MARSHALL ISLANDS ILES MARSHALL ISLAS MARSHALL

Capt. Thomas HEINAN, Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator.

Ms Elizabeth BOUCHARD, Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator.

Mr Alexander VON STEIN, Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator.

MAURITANIA MAURITANIE

M. Mohamed Salem OULD, ministère des Pêches et de l'Economie maritime.

MOROCCO MAROC MARRUECOS

M. Muhyi Eddine KAZA, Direction de la marine marchande.

MOZAMBIQUE

Mr Carlos Jorge SILIYA, Permanent Mission of Mozambique in Geneva.

NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS

Ms Monique RAQUET, Ministry of Social Affairs and Employment.

NIGERIA NIGÉRIA

Mr Ali Abdu INDABAWA, Nigerian Maritime Administration and Safety Agency.

Mr Abidaun F. OLUSEGUN, Nigerian Maritime Administration and Safety Agency.

Mr Ahmed Adamu LEKO, Nigerian Maritime Administration and Safety Agency.

Mr Aniefiok Etim ESSAH, Permanent Mission of Nigeria in Geneva.

NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Mr Haakon STORHAUG, Norwegian Maritime Authority.

PANAMA PANAMÁ

Sra. Mayte Elisa BURGOS VALDÉS, Autoridad Marítima de Panamá.

Sr. César A. GÓMEZ R., Misión Permanente de Panamá en Ginebra.

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr Hans Leo CACDAC, Philippine Overseas Employment Administration.

Mr Bernard OLALIA, Department of Labour and Employment.

PORTUGAL

Sra. Sónia BARTOLOMEU, Direção-Geral do Emprego e das Relações de Trabalho.

RUSSIAN FEDERATION RUSSIE, FÉDÉRATION DE RUSIA, FEDERACIÓN DE

Mr Stanislav PETROV, Ministry of Labour and Social Protection.

Mr Pavel ZEMLIANSKIY, Russian Maritime Register.

Ms Elena LAVRENTEVA, Kosaya Linia.

SINGAPORE SINGAPOUR SINGAPUR

Mr Yew Guan Mark LIM, Maritime and Port Authority of Singapore.

Mr Martin MARINI, Maritime and Port Authority of Singapore.

Ms Jia Hui PHUA, Maritime and Port Authority of Singapore.

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sr. Miguel QUINTERO FERNÁNDEZ, Dirección General de la Marina Mercante.

SRI LANKA

Mr Gotabaya Jayarathne SUBASINHA MUDIYANSELAGE, Ministry of Labour and Trade Union Relations.

SWEDEN SUÈDE SUECIA

Mr Fredrik JONSSON, Swedish Transport Agency.

SWITZERLAND SUISSE SUIZA

M^{me} Barbara TRAUTWEILER, Département fédéral des affaires étrangères (SMNO).

**TANZANIA, UNITED REPUBLIC OF
RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE
TANZANÍA, REPÚBLICA UNIDA DE**

Mr Japhet L. Loisimaye, Manager Seafarers Affairs, Training and Certification.

THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA

Ms Chuleerat THONGTIP, Permanent Mission of Thailand in Geneva.

TUNISIA TUNISIE TÚNEZ

M. Faouzi AYARI, Office de la marine marchande et des ports.

M^{me} Lamia ZROUD, ministère du Transport.

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mr John COUSLEY, Department for Transport.

Ms Louise UNSWORTH, Maritime and Coastguard Agency.

**Shipowners' representatives
Représentants des armateurs
Representantes de los armadores**

Ms Eleni ANTONIADOU, International Marine Contractors Association.

Mr David BOLOMINI, International Group of P&I Clubs.

Mr Gerardo A. BORROMEIO, Filipino Shipowners' Association, Philippines.

Mr Arthur Rennie BOWRING, Hong Kong Shipowners' Association.

Mr Nigel CARDEN, International Group of P&I Clubs.

Mr Timothy CLARK, The Japanese Shipowners' Association.

M^{me} Virginie COSTEL, armateurs de France.

Mr Charles DARR, Cruise Lines International Association.
Mr Francesco GARGIULO, IMEC Ltd.
Mr Peter HINCHLIFFE, International Chamber of Shipping.
Mr Stewart INGLIS, International Chamber of Shipping.
Dr Dirk Max JOHNS, VDR German Shipowners' Association.
Mr George KOLTSIDPOULOS, Union of Greek Shipowners.
Mr Nikolaos MERTZANIDIS, Cruise Lines International Association Europe.
Ms Natalie Charlotte Wiseman SHAW, International Chamber of Shipping.
Mr Tim SPRINGETT, UK Chamber of Shipping.
Capt. Toshihiro TANAKA, Japanese Shipowners' Association.
Ms Anne Windfeldt TROLLE, Danish Shipowners' Association.
Mr Alexander TSITSONIS, RMI Vessel Owners, Grèce.

**Seafarers representatives
Représentants des gens de mer
Representantes de la gente de mar**

Mr Fabrizio BARCELLONA, International Transport Workers' Federation (ITF).
M. Etienne Cyril Fabien CASTILLO, Fédération FO de l'équipement, de l'environnement, des transports et des services (FEETS-FO).
Ms Emma Sui Hang CHIU, Hong Kong Seamen's Union.
M. Mamadou Saliou DIALLO, Organisation nationale des syndicats libres de Guinée.
Mr Mark DICKINSON, Nautilus International (UK).
Mr Chi Wai LI, Hong Kong Seamen's Union.
Mr Albert Ole PHILIPSEN, CO-SEA/Dansk Metal.
Mr Jesus SALE, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Philippines.
Mr Ake SELANDER, International Organization of Masters, Mates and Pilots.
Mr Ruwan SUBASINGHE, International Transport Workers' Federation (ITF).
Mr Yuri SUKHORUKOV, Seafarers' Union of Russia.
Mr Jonathan WARRING, International Transport Workers' Federation (ITF).
Mr Jon WHITLOW, International Transport Workers' Federation (ITF).

**Representatives of non-governmental international organizations
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales
Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales**

International Christian Maritime Association (ICMA)

Sr. Domingo GONZÁLEZ JOYANES.

**International Seafarers' Welfare and
Assistance Network (ISWAN)**

Mr Roger HARRIS.

Organization of African Trade Union Unity (OATUU)

Mr Elhadj Abdoulaye DIALLO.

World Federation of Trade Unions (WFTU)

Dr Hossam El din MOHAMED.

Mr Mohamed KHALIFA.

Representatives of the United Nations, specialized agencies
and other official international organizations
Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées
et d'autres organisations internationales officielles
Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados
y de otras organizaciones internacionales oficiales

International Maritime Organization (IMO)
Organisation maritime internationale (OMI)
Organización Marítima Internacional (OMI)

Mr Jan Engel DE BOER.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)
Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)
Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

Mr Jan HOFFMANN.

Mr Mathis WELLER.

Representatives of other international organizations
Représentants d'autres organisations internationales
Representantes de otras organizaciones internacionales

League of Arab States

Mr Youcef TILIOUANT.

Mr Ali CHAROUIE.

Seafarers' Rights International

Ms Deirdre FITZPATRICK.

Mr Brian ORRELL.

Mr Hilton STANILAND.

Visitors
Visiteurs
Visitantes

M. Guillaume LOONIS-QUÉLEN, Union marine et maritime universelle (UMMU).

Ms Claudia SCHWENDIMANN, Austrian State Printing House.

Secretariat of the Commission
Secrétariat de la commission
Secretaría de la Comisión

Secretary-General: Secrétaire générale: Secretaria General:	Ms C. Vargha
Deputy Secretary-General: Secrétaires généraux adjoints: Secretario General Adjunto:	Mr B. Wagner Mr H. Guido
Representative of the Bureau of Employers' Activities: Représentant du Bureau des activités pour les employeurs: Representantes de la Oficina de Actividades para los Empleadores:	Mr C. Hess
Representatives of the Bureau of Workers' Activities: Représentants du Bureau des activités pour les travailleurs: Representantes de la Oficina de Actividades para los Trabajadores:	Ms M. Jeanroy Ms V. Guseva
Representatives of the Office of Legal Services and Office of the Legal Adviser: Représentants des services juridiques et bureau du Conseiller juridique: Representante de servicios jurídicos y Oficina del Consejero Jurídico:	Mr G. Politakis Mr T. Geckeler Mr T. Lieby