



## **Nuevo punto del orden del día: Aprobación de las enmiendas al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, adoptadas por el Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio**

### **Informe del Presidente del Comité Tripartito Especial**

#### **Introducción**

1. Se pide a la Conferencia que examine, a efectos de su aprobación, las enmiendas al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) <sup>1</sup>, que fue adoptado el 11 de abril de 2014 por el Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio <sup>2</sup>. El presente informe contiene informaciones relativas al MLC, 2006, el Comité Tripartito Especial y las enmiendas adoptadas.
2. El Comité Tripartito Especial se compone de dos representantes gubernamentales de los Miembros que han ratificado el Convenio y de representantes del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar nombrados por el Consejo de Administración. En virtud del artículo XV del MLC, 2006, el Comité Tripartito Especial podrá adoptar enmiendas al Código del Convenio (que contiene las disposiciones más técnicas), a reserva de que se sometan para aprobación a la Conferencia. Las enmiendas que se presentan ante la Conferencia figuran en el anexo A de este informe. Están relacionadas con dos cuestiones importantes: el abandono de la gente de mar; y las reclamaciones de indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales. De conformidad con el artículo XV, párrafo 5, del Convenio, el proceso de aprobación por la Conferencia requiere una mayoría de dos tercios de los votos emitidos por los delegados presentes. De no obtenerse esta mayoría, las enmiendas se remiten nuevamente al Comité Tripartito Especial para que las reexamine. El anexo B de este documento contiene, a título de información para la Conferencia, una resolución adoptada por el Comité Tripartito

<sup>1</sup> El texto del Convenio se puede consultar en el sitio web dedicado a este tema: <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/text/lang--es/index.htm>.

<sup>2</sup> Los documentos de base y el informe de la reunión se pueden consultar en: [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS\\_229705/lang--es/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_229705/lang--es/index.htm).

---

Especial acerca de un período de transición para la aplicación de las enmiendas tras su entrada en vigor.

## Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

3. El MLC, 2006 fue adoptado en febrero de 2006 por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 94.<sup>a</sup> reunión (marítima). Cabe recordar que el Convenio establece un requisito estricto para la entrada en vigor inicial. El artículo VIII establece que:

[...]

3. El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

[...]

4. El MLC, 2006 entró en vigor el 20 de agosto de 2013 y se convirtió en un instrumento internacional vinculante para los primeros 30 Miembros que habían registrado sus ratificaciones al 20 de agosto de 2012. Al 1.º de mayo de 2014, lo habían ratificado 54 Miembros<sup>3</sup>, y, en virtud del artículo VIII, párrafo 4, debía entrar en vigor en esos Estados 12 meses después de la fecha en que se registró la ratificación.
5. La entrada en vigor del MLC, 2006, que es uno de los convenios internacionales del trabajo más innovadores, supone la revisión efectiva de los 37 convenios sobre el trabajo marítimo adoptados desde 1920 (se enumeran en el artículo X del MLC, 2006) y de las 31 recomendaciones conexas. Desde el 20 de agosto de 2013, estos 37 convenios ya no están abiertos a la ratificación, pero los Miembros que hayan ratificado alguno de ellos y no hayan ratificado el MLC, 2006, seguirán estando obligados por el convenio ratificado y deberán presentar memorias con arreglo al artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.
6. Además de ser un instrumento exhaustivo, el MLC, 2006 introduce varios enfoques nuevos a fin de contribuir a que el Convenio asegure eficazmente trabajo decente para la gente de mar y a establecer condiciones equitativas para los armadores. A tal fin, el Convenio contempla por primera vez la obligación de llevar a bordo documentación — un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima — para certificar el cumplimiento de los requisitos del Convenio relativos a las condiciones de trabajo y de vida.
7. Durante la preparación del MLC, 2006, la OIT también tuvo que introducir algunas innovaciones en sus prácticas, como la formulación de un enfoque jurídico que permitiera actualizar la parte más técnica del Convenio — el Código — mediante un proceso acelerado de enmienda para tener en cuenta los cambios y las necesidades emergentes del sector sin tener que adoptar otro convenio revisor. La preparación del MLC, 2006 también supuso un cambio con respecto al diseño y la estructura habituales de los convenios de la OIT que consistió en incluir en un convenio — por definición de carácter obligatorio — disposiciones (denominadas pautas en la parte B del Código del MLC, 2006) acerca de un número considerable de orientaciones técnicas o detalladas sobre su aplicación que, aun no siendo obligatorias, deben tenerse debidamente en cuenta al aplicar el Convenio a nivel nacional. Muchas disposiciones pertinentes de las 31 recomendaciones existentes también

<sup>3</sup> Puede obtenerse información sobre las ratificaciones del MLC, 2006 en el sitio web: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:80001:0::NO::>

---

se han tenido en cuenta en estas pautas. El Convenio también ofrece flexibilidad con respecto a varias cuestiones específicas, de manera que los países puedan adoptar decisiones acerca del cumplimiento de ciertos requisitos previa consulta con los interlocutores sociales pertinentes del país. Este enfoque puede servir, y ha servido, para alentar a los interlocutores sociales nacionales a organizarse en lugares donde no existen organizaciones representativas. El Convenio también prevé el establecimiento de un Comité Tripartito Especial para que examine continuamente la aplicación del Convenio.

## **Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del MLC, 2006**

8. El artículo XIII del MLC, 2006, titulado «Comité Tripartito Especial», prevé lo siguiente:

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

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

[...]

9. En virtud del artículo XV, el Comité Tripartito Especial desempeña un papel fundamental en el proceso que permite enmendar de manera expedita el Código del Convenio (a saber, las normas y las pautas), que contiene las disposiciones más detalladas, de carácter técnico. Este proceso de enmienda expedito fue elaborado para permitir que el Convenio pueda responder a los cambios y las nuevas necesidades que vayan surgiendo en el sector. En virtud del artículo VII, el Comité Tripartito Especial desempeña también una importante función consultiva con las organizaciones de armadores y de gente de mar en los Estados Miembros donde no existan organizaciones representativas.

10. En su 318.<sup>a</sup> reunión (junio de 2013)<sup>4</sup>, el Consejo de Administración estableció el Comité Tripartito Especial en virtud del artículo XIII. En su 319.<sup>a</sup> reunión (octubre de 2013)<sup>5</sup>, el Consejo de Administración decidió que la primera reunión del Comité se celebrase del 7 al 11 de abril de 2014 y adoptó el orden del día. Para ello se tuvieron en cuenta las orientaciones del Comité Tripartito Preparatorio para el MLC, 2006 con respecto a las cuestiones que requerían la adopción de medidas urgentes por el Comité<sup>6</sup>. Una de esas medidas urgentes que se inscribió en el orden del día de la primera reunión del Comité Tripartito Especial fue el examen de las propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006 para abordar los problemas que se plantean a la gente de mar que ha sido abandonada y a

<sup>4</sup> OIT: *Actas de la 318.<sup>a</sup> reunión del Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo*, Consejo de Administración, 318.<sup>a</sup> reunión, Ginebra, junio de 2013, documento GB.318/PV, párrafo 84.

<sup>5</sup> OIT: *Actas de la 319.<sup>a</sup> reunión del Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo*, Consejo de Administración, 319.<sup>a</sup> reunión, Ginebra, octubre de 2013, documento GB.319/PV, párrafo 584.

<sup>6</sup> OIT: *Comité Tripartito Preparatorio para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006: Informe final*, Ginebra, 20-22 de septiembre de 2010, PTMLC/2010/4.

---

su familia, y desarrollar de manera más detallada el requisito del MLC, 2006, conforme al cual los armadores deben constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o de discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales. Estas enmiendas se basaron en principios que fueron examinados hace casi diez años en reuniones de un Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT, antes de que se llegara a un acuerdo en cuanto al fondo y a la conveniencia de aplicarlos a través de enmiendas al MLC, 2006.

11. Durante la 94.<sup>a</sup> reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, en 2006, los mandantes de la OIT ya habían previsto la necesidad de poder introducir enmiendas, y tras la reunión del Comité Tripartito Preparatorio para el MLC, 2006 (septiembre de 2010) también era cada vez más obvio que el sector marítimo necesitaba y esperaba la adopción de disposiciones obligatorias sobre estas cuestiones. Los representantes de los armadores y de la gente de mar presentaron conjuntamente el texto de las propuestas de enmienda al Comité Tripartito Especial. De conformidad con lo dispuesto en el artículo XV, párrafo 3, del MLC, 2006, el Director General transmitió las propuestas de enmienda a todos los Miembros de la Organización, y los invitó a que enviaran sus comentarios o sugerencias al respecto en un plazo de seis meses. En virtud de lo dispuesto en el artículo XV, párrafo 4, el resumen de las observaciones y propuestas recibidas se transmitió al Comité Tripartito Especial para que las examinara, conjuntamente con las propuestas de enmiendas, durante las discusiones de su primera reunión, en abril de 2014.
12. Las enmiendas al Código para aplicar la regla 2.5 – *Repatriación* tienen por objeto abordar mejor los problemas específicos que se plantean en los casos de abandono de la gente de mar. Aunque toda la gente de mar tiene derecho a una cobertura de repatriación, garantizada por el requisito establecido en el MLC, 2006 relativo al aporte de una garantía financiera (cuestión que debe incluirse en el acuerdo de empleo de la gente de mar y verificarse en las inspecciones por el Estado del pabellón), la Conferencia señaló en el momento de la adopción del Convenio en 2006 que, en la práctica, los mecanismos y disposiciones existentes<sup>7</sup> no cubrían de manera adecuada las necesidades de la gente de mar abandonada. Las enmiendas se basan en los principios acordados en la novena reunión del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT, y en el texto de las Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar<sup>8</sup>.
13. Entre otras cosas, las enmiendas al Código para aplicar la regla 4.2 – *Responsabilidad del armador* desarrollan en mayor medida las disposiciones de la actual norma A4.2, párrafo 1, *b*), conforme a la cual los armadores deben constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o de discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales. Debido a los trabajos que por aquel entonces tenían ocupado al Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT, los detalles concretos de la garantía financiera y de otras cuestiones conexas no se abordaron en 2006, año en que se adoptó el MLC, 2006. Estas enmiendas también se basan en los principios acordados en la novena reunión del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT y en el texto de las Directrices

<sup>7</sup> La necesidad de establecer disposiciones adicionales se reflejó en la resolución relativa al Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar (resolución III) adoptada por la 94.<sup>a</sup> reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo (2006), en la cual se recomienda a los Miembros que elaboren una norma completada por unas pautas, que podrían incluirse en el MLC, 2006, o en otro instrumento en vigor, en una fecha posterior.

<sup>8</sup> Resolución A.930(22) de la OMI.

---

sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar de la OMI/OIT, 2001 <sup>9</sup>.

- 14.** El Comité Tripartito Especial se reunió del 7 al 11 de abril de 2014 y adoptó por votación <sup>10</sup>, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XV, párrafo 4, del MLC, 2006, las enmiendas al Código para aplicar las reglas 2.5 y 4.2 del MLC, 2006 (véase el anexo A). Para el Comité también era importante prever medidas transitorias que establecieran el plazo que ha de transcurrir tras la entrada en vigor de estas enmiendas, dado que es necesario integrarlas en la documentación que deben llevar a bordo los buques, lo cual requiere cierto tiempo para revisar y publicar la nueva versión de esta documentación. Por consiguiente, el Comité adoptó, conjuntamente con las enmiendas, una resolución sobre las medidas transitorias para abordar esta cuestión de carácter más operativo (véase el anexo B).
- 15.** En virtud del artículo XV, párrafo 5, del MLC, 2006, y del artículo 17 del Reglamento del Comité Tripartito Especial, el Presidente del Comité debe comunicar las enmiendas al Código y el comentario correspondiente al Consejo de Administración, el cual las transmite a la reunión siguiente de la Conferencia Internacional del Trabajo para que las apruebe o las remita nuevamente al Comité para reexamen. De conformidad con lo dispuesto en el artículo XV, párrafo 5, del MLC, 2006, este procedimiento de aprobación requiere una mayoría de dos tercios de los votos emitidos por los delegados presentes.
- 16.** Las enmiendas aprobadas por la Conferencia deberán comunicarse a los Miembros cuya ratificación del MLC, 2006 se haya registrado antes de la fecha de dicha aprobación. Los Miembros tendrán un plazo de dos años contado a partir de la fecha de la notificación (a menos que la Conferencia fije otro plazo) para expresar su desacuerdo formal con las enmiendas. Éstas entrarán en vigor seis meses después del vencimiento del plazo fijado, salvo si más del 40 por ciento de los Miembros ratificantes, que representen no menos del 40 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial, expresan formalmente su desacuerdo con las enmiendas. Un Miembro ratificante que exprese su desacuerdo formal dentro del plazo prescrito no quedará vinculado por las enmiendas. Después de la entrada en vigor de una enmienda, el Convenio sólo podrá ser ratificado en su forma enmendada.

<sup>9</sup> Resolución A.931(22) de la OMI.

<sup>10</sup> El procedimiento para las votaciones figura en el artículo XV, párrafo 4, y en el artículo XIII, párrafo 4, del MLC, 2006. No hubo votos contra las enmiendas, pero sí dos abstenciones, por parte de los representantes de un gobierno miembro del Comité.

---

## Anexo A

### Enmiendas de 2014 al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)

#### Enmiendas al Código para aplicar las reglas 2.5 y 4.2 y los anexos del MLC, 2006, adoptadas por el Comité Tripartito Especial el 11 de abril de 2014

##### **I. Enmiendas al Código para aplicar la regla 2.5 – Repatriación del MLC, 2006 (y anexos)**

###### A. Enmiendas relativas a la norma A2.5

En el título de la actual «Norma A2.5 – Repatriación», sustitúyase «A2.5» por «A2.5.1».

Después del párrafo 9 de la actual norma A2.5, añádase el título y el texto siguientes:

#### *Norma A2.5.2 – Garantía financiera*

1. En aplicación de la regla 2.5, párrafo 2, la presente norma establece los requisitos necesarios para garantizar la constitución de un sistema de garantía financiera rápido y eficaz para asistir a la gente de mar en caso de su abandono.

2. A los efectos de la presente norma, se deberá considerar que un marino ha sido abandonado cuando, en violación de los requisitos del presente Convenio o de las condiciones del acuerdo de empleo de la gente de mar, el armador:

- a) no sufrague el costo de la repatriación de la gente de mar;
- b) haya dejado a la gente de mar sin la manutención y el apoyo necesarios, o
- c) de algún modo haya roto unilateralmente sus vínculos con la gente de mar e incluso no haya pagado los salarios contractuales como mínimo durante un período de dos meses.

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

4. El sistema de garantía financiera deberá proporcionar acceso directo, cobertura suficiente y asistencia financiera rápida, de conformidad con la presente norma, a toda la gente de mar abandonada a bordo de un buque que enarbole el pabellón del Miembro.

5. A los efectos del párrafo 2, b), de la norma, la manutención y el apoyo necesarios para la gente de mar deberán incluir: la alimentación adecuada, el alojamiento, el suministro de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, y la atención médica necesaria y otros costos o cargas razonables resultantes del abandono.

6. Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su pabellón, y a los que se apliquen los párrafos 1 o 2 de la regla 5.1.3, lleven a bordo un certificado o toda otra prueba documental de la garantía financiera expedida por el proveedor de la misma. Una copia de dichos documentos deberá exponerse en un lugar bien visible al que tenga acceso la gente de mar. Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberá llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor.

7. El certificado o toda otra prueba documental de la garantía financiera deberá contener la información requerida en el anexo A2-I. Deberá estar redactado en inglés o ir acompañado de una traducción a dicho idioma.

---

8. La asistencia prevista por el sistema de garantía financiera deberá prestarse sin demora previa solicitud presentada ya sea por la propia gente de mar o por su representante designado, y estar acompañada de la documentación necesaria que justifique el derecho a la prestación, de conformidad con el párrafo 2 *supra*.

9. Habida cuenta de las reglas 2.2 y 2.5, la asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera deberá ser suficiente para cubrir lo siguiente:

- a) los salarios y otras prestaciones pendientes que el armador ha de pagar a la gente de mar en virtud del acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón; la suma adeudada no deberá ser superior a cuatro meses de salarios pendientes y a cuatro meses en el caso de las demás prestaciones pendientes;
- b) todos los gastos en que haya incurrido razonablemente la gente de mar, incluido el costo de la repatriación mencionado en el párrafo 10;
- c) las necesidades esenciales de la gente de mar incluyen la alimentación adecuada, la vestimenta necesaria, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, la atención médica necesaria y todo otro costo o gasto razonable que se derive del acto o la omisión constitutivos del abandono hasta la llegada de la gente de mar a su hogar;

10. El costo de repatriación comprenderá el viaje realizado por medios apropiados y expeditos, normalmente por transporte aéreo, e incluir el suministro de alimentos y alojamiento a la gente de mar desde el momento en que deja el buque hasta la llegada a su hogar, la atención médica necesaria, el pasaje y el transporte de los efectos personales, así como cualquier otro costo o carga razonable derivados del abandono.

11. La garantía financiera no puede finalizar antes de que termine el período de validez, salvo en caso de notificación previa de al menos 30 días del proveedor de la garantía financiera al Estado del pabellón.

12. Si el proveedor del seguro u otro mecanismo de garantía financiera ha efectuado algún pago a un marino de conformidad con la presente norma, dicho proveedor, de conformidad con la legislación aplicable, adquirirá por subrogación, cesión o por otros medios, por un monto equivalente como máximo a la suma pagada, los derechos de que hubiera gozado la gente de mar.

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

14. Las disposiciones de la presente norma no tienen por objeto ser exclusivas ni menoscabar cualquier otro derecho, reclamación o medida de reparación para compensar a la gente de mar que haya sido abandonada. La legislación nacional podrá disponer que todo importe pagadero en virtud de la presente norma sea deducido de los importes recibidos de otras fuentes y derivados de cualquier derecho, reclamación o medida de reparación que pueda dar lugar a una compensación en virtud de la presente norma.

## B. Enmiendas relativas a la pauta B2.5

Al final de la actual pauta B2.5, añádase el título y texto siguientes:

### *Pauta B2.5.3 – Garantía financiera*

1. En aplicación del párrafo 8 de la norma A2.5.2, si se requiere más tiempo para comprobar la validez de ciertos aspectos de la solicitud presentada por la gente de mar o su representante designado, ello no debería impedir que la gente de mar reciba inmediatamente la parte de la asistencia solicitada que se ha reconocido está justificada.

## C. Enmiendas para añadir un nuevo anexo

Antes del anexo A5-I, insértese el siguiente anexo:

---

## ANEXO A2-I

### *Pruebas de garantía financiera con arreglo al párrafo 2 de la regla 2.5*

El certificado o toda otra prueba documental que se menciona en el párrafo 7 de la norma A2.5.2 deberá incluir la siguiente información:

- a) el nombre del buque;
- b) el puerto de matrícula del buque;
- c) el distintivo de llamada del buque;
- d) el número OMI del buque;
- e) el nombre y dirección del proveedor o proveedores de la garantía financiera;
- f) datos de contacto de las personas o de la entidad responsables de tramitar las solicitudes de ayuda de la gente de mar;
- g) el nombre del armador;
- h) el período de validez de la garantía financiera, e
- i) una atestación del proveedor de la garantía financiera, dejando constancia de que esta garantía cumple los requisitos que establece la norma A2.5.2.

#### D. Enmiendas relativas a los anexos A5-I, A5-II y A5-III

Al final del anexo A5-I, añádase el punto siguiente:

Garantía financiera para casos de repatriación

En el anexo A5-II, bajo el título *Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I*, añádase después del punto 14 el punto siguiente:

15. Garantía financiera para casos de repatriación (regla 2.5)

En el anexo A5-II, bajo el título *Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II*, añádase después del punto 14 el punto siguiente:

15. Garantía financiera para casos de repatriación (regla 2.5)

Al final del anexo A5-III, añádase el ámbito siguiente:

Garantía financiera para casos de repatriación

## **II. Enmiendas al Código para aplicar la regla 4.2 – Responsabilidad del armador, del MLC, 2006 (y anexos)**

#### A. Enmiendas relativas a la norma A4.2

En el título «Norma A4.2 – Responsabilidad del armador», sustitúyase «A4.2» por «A4.2.1».

Después del párrafo 7 de la norma A4.2, añádase el texto siguiente:

8. La legislación nacional deberá prever que el sistema de garantía financiera destinado a asegurar que el pago de la indemnización, prevista en el párrafo 1, b) de la presente norma resultante de reclamaciones contractuales, definidas en la norma A4.2.2, cumpla con los siguientes requisitos mínimos:

- a) la indemnización contractual, cuando está prevista en el acuerdo de empleo de la gente de mar y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado c) del presente párrafo, se deberá pagar en su totalidad y sin demora;
- b) no deberán ejercerse presiones para la aceptación de un pago inferior a la suma contractual;



- 
- c) cuando las características de la discapacidad prolongada de un marino dificulten evaluar la indemnización total a la que puede tener derecho, se deberán efectuar un pago o varios pagos provisionales para evitar que se encuentre en una situación de precariedad indebida;
  - d) de conformidad con la regla 4.2, párrafo 2, la gente de mar deberá recibir el pago sin perjuicio de otros derechos legales, pero el armador podrá deducir dicho pago de cualquier otra indemnización resultante de cualquier otra reclamación presentada por la gente de mar contra el armador y en relación con el mismo incidente, y
  - e) toda reclamación contractual de indemnización podrá presentarla directamente la gente de mar interesada, o su pariente más próximo, un representante de la gente de mar o un beneficiario designado.

9. La legislación nacional deberá velar por que la gente de mar reciba un preaviso notificando la anulación o la rescisión de la garantía financiera del armador.

10. La legislación nacional deberá velar por que el proveedor de la garantía financiera dé a la autoridad competente del Estado del pabellón un preaviso de anulación o de rescisión de la garantía financiera del armador.

11. Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su pabellón lleven a bordo un certificado o toda otra prueba documental de garantía financiera expedido por el proveedor de la misma. Una copia de dichos documentos deberá exponerse en un lugar bien visible al que tenga acceso la gente de mar. Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberá llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor.

12. La garantía financiera no puede darse por terminada antes de que finalice el período de validez, salvo en caso de que el proveedor de la garantía financiera dé un preaviso de al menos 30 días a la autoridad competente del Estado del pabellón.

13. La garantía financiera deberá prever el pago de todas las reclamaciones contractuales incluidas en su cobertura durante el período de validez del documento.

14. El certificado o toda otra prueba documental de la garantía financiera debe contener la información requerida en el anexo A4-I. Deberá estar redactado en inglés o ir acompañado de una traducción a dicho idioma.

Añádanse el título y texto siguientes después de la norma A4.2:

#### *Norma A4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales*

1. A los efectos de la norma A4.2.1, párrafo 8, y la presente norma, el término «reclamación contractual» designa toda reclamación relativa a los casos de muerte o incapacidad de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo o en un convenio colectivo de la gente de mar.

2. El sistema de garantía financiera previsto en la norma A4.2.1, párrafo 1, b) puede consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo o cualquier otro régimen equivalente. Las modalidades de este sistema se determinarán por el Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar interesadas.

3. La legislación nacional deberá velar por que existan disposiciones eficaces para la recepción, tramitación y resolución imparcial de las reclamaciones contractuales relacionadas con las indemnizaciones a las que se hace referencia en la norma A4.2.1, a través de procedimientos rápidos y equitativos.

## **B. Enmiendas relativas a la pauta B4.2**

En el título «Pauta B4.2 – Responsabilidad del armador», sustitúyase «B4.2» por «B4.2.1».

En el párrafo 1 de la pauta B4.2, sustitúyase «norma A4.2» por «norma A4.2.1».

Después del párrafo 3 de la pauta B4.2, añádanse el título y el texto siguientes:

---

*Pauta B4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales*

1. La legislación nacional debería prever que las partes que participen en el pago de una reclamación contractual podrán hacer uso del modelo de finiquito que figura en el anexo B4-I.

**C. Enmienda para añadir nuevos anexos**

Después del anexo A2-I, añádase el siguiente anexo:

**ANEXO A4-I**

*Pruebas de garantía financiera en virtud de la regla 4.2*

El certificado o toda otra prueba documental de la garantía financiera exigidos con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 14 de la norma A4.2.1, deberán incluir la siguiente información:

- a) el nombre del buque;
- b) el puerto de matrícula del buque;
- c) el distintivo de llamada del buque;
- d) el número OMI del buque;
- e) el nombre y dirección del proveedor o proveedores de la garantía financiera;
- f) los datos de contacto de las personas o de la entidad responsable de tramitar las reclamaciones contractuales de la gente de mar;
- g) el nombre del armador;
- h) el período de validez de la garantía financiera, e
- i) una atestación del proveedor de la garantía financiera dejando constancia de que esta garantía financiera cumple los requisitos de la norma A2.5.1.

Después del anexo A4-I, añádase el siguiente anexo:

**ANEXO B4-I**

***Modelo de finiquito***  
*mencionado en la pauta B4.2.2*

Buque (nombre, puerto de matriculación y número OMI): .....

Incidente (lugar y fecha): .....

Marino/heredero legítimo/persona a cargo: .....

Armador: .....

El abajo firmante, [marino] [heredero legítimo y/o persona a cargo del marino] \*, reconoce por la presente haber recibido la suma de [moneda e importe] en cumplimiento de la obligación del armador de pagar una indemnización contractual por lesión corporal y/o muerte en virtud de las disposiciones y condiciones del contrato de trabajo del marino, y exime por la presente al armador de sus obligaciones en virtud de dichas disposiciones y condiciones del contrato de trabajo.

El pago se efectúa sin admisión de responsabilidad ante cualquier reclamación y se acepta sin perjuicio del derecho del abajo firmante [marino/heredero legítimo y/o persona a cargo del marino] \* a presentar una reclamación ante los tribunales por negligencia o culpa o violación de una obligación legal o a pretender toda otra reparación legal que pueda invocarse a consecuencia del incidente arriba mencionado.

Fecha: .....

Marino/heredero legítimo/persona a cargo del marino: .....

Firma: .....

---

*Aceptación:*

Proveedor de la garantía financiera/Representante del armador:

Firma: .....

Asegurador/Representante del asegurador:

Firma: .....

---

\_\_\_\_\_

\* Táchese según corresponda.

**D. Enmiendas relativas a los anexos A5-I, A5-II y A5-III**

Al final del anexo A5-I, añádase el punto siguiente:

Garantía financiera en relación con la responsabilidad de los armadores

En el anexo A5-II, bajo el título *Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I*, añádase después del último punto el punto siguiente:

16. Garantía financiera en relación con la responsabilidad del armador (regla 4.2)

En el anexo A5-II, bajo el título *Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II*, añádase después del último punto el punto siguiente:

16. Garantía financiera en relación con la responsabilidad del armador (regla 4.2)

Al final del anexo A5-III, añádase el siguiente ámbito:

Garantía financiera en relación con la responsabilidad del armador

### **Resolución sobre las medidas transitorias adoptada por el Comité Tripartito Especial el 11 de abril de 2014**

#### **Resolución sobre las medidas transitorias relativas a la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, en relación con los requisitos de garantías financieras respecto del abandono de la gente de mar y con la responsabilidad de los armadores**

El Comité Tripartito Especial establecido por el Consejo de Administración en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006,

Habiéndose reunido en Ginebra del 7 al 11 de abril de 2014,

Habiendo considerado y adoptado enmiendas al Código del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006,

Reconociendo que dichas enmiendas deben ser sometidas a la Conferencia Internacional del Trabajo para su aprobación de conformidad con el artículo XV del Convenio,

Observando que las enmiendas establecen medidas para asegurar que se proporcione un sistema expedito y eficaz de garantía financiera de asistencia a la gente de mar en caso de abandono y una garantía financiera para atender las reclamaciones de la gente de mar por indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada debida a un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales,

Observando que las enmiendas requerirán adiciones importantes a la documentación prevista en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, en particular a las partes I y II de la declaración de conformidad laboral marítima,

Subrayando que las enmiendas no tienen por objetivo afectar la validez de los certificados de trabajo marítimo o de las declaraciones de conformidad laboral marítima ya emitidas al momento de la entrada en vigor de las enmiendas;

1. Solicita a los Miembros que reconozcan la necesidad de un período de transición para emitir o renovar los certificados de trabajo marítimo y las declaraciones de conformidad laboral marítima de acuerdo con los requisitos del Convenio enmendado;

2. Solicita asimismo a los Miembros que reconozcan que la entrada en vigor de las enmiendas no deberá invalidar de manera alguna los certificados de trabajo marítimo o las declaraciones de conformidad laboral marítima regularmente emitidos con anterioridad, de conformidad con el Convenio, y que todavía estén vigentes;

3. Urge a los Miembros a garantizar que los certificados de trabajo marítimo y las declaraciones de conformidad laboral marítima sean expedidos o renovados en cumplimiento con los requisitos del Convenio enmendado en los buques que enarbolan su pabellón, a más tardar en el momento de la primera inspección para la renovación realizada después de la entrada en vigor de las enmiendas;

4. Señala a los Miembros que las medidas de transición mencionadas se refieren solamente a los certificados de trabajo marítimo y las declaraciones de conformidad laboral marítima y que su objetivo no es de manera alguna afectar los derechos y obligaciones de los Miembros, de la gente de mar y de los armadores, incluyendo la obligación de garantizar que todos los buques estén cubiertos por una garantía financiera de conformidad con el Convenio enmendado desde el momento en que las enmiendas entren en vigor;

5. Solicita a los Miembros, incluso en ejercicio del control del Estado del puerto, que reconozcan los certificados de trabajo marítimo y las declaraciones de conformidad laboral marítima que todavía son válidos de conformidad con el Convenio hasta el momento de la primera inspección de renovación en virtud de la entrada en vigor de las enmiendas.

---

## ÍNDICE

*Página*

*Nuevo punto del orden del día: Aprobación de las enmiendas al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, adoptadas por el Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio*

Informe del Presidente del Comité Tripartito Especial .....	1
Introducción .....	1
Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 .....	2
Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del MLC, 2006.....	3

### **Anexos**

A. Enmiendas de 2014 al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) ..	6
B. Resolución sobre las medidas transitorias adoptada por el Comité Tripartito Especial el 11 de abril de 2014 .....	12

.....  
• Se ha impreso un número limitado de copias del presente documento para reducir al mínimo el impacto ambiental de las actividades de la OIT y contribuir a la neutralidad climática. Se ruega a los delegados y a los observadores que lleven consigo sus copias cuando asistan a las reuniones y que se abstengan de pedir copias adicionales. Todos los documentos de la CIT se pueden obtener en línea en la dirección [www.ilo.org](http://www.ilo.org).  
.....