

COMITÉ JURÍDICO  
109º periodo de sesiones  
Punto 4 d) del orden del día

LEG 109/4(d)  
7 enero 2022  
Original: INGLÉS

Difusión al público antes del periodo de sesiones:

## TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR

### d) Directrices para las autoridades de los Estados rectores de puertos y los Estados de abanderamiento sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar

#### Informe del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos

#### Nota presentada por Indonesia

#### RESUMEN

*Sinopsis:*

Este documento contiene el informe del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre la elaboración de directrices para las autoridades de los Estados rectores de puertos y los Estados de abanderamiento sobre la forma de abordar los casos de abandono de gente de mar. El Grupo elaboró directrices prácticas para los Estados rectores de puertos, los Estados de abanderamiento y los Estados de los que sea nacional la gente de mar sobre cómo abordar los casos de abandono de gente de mar.

*Principio estratégico, si es aplicable:*

5 y 6

*Resultados:*

6.9

*Medidas que han de adoptarse:* Véase el párrafo 13.

*Documentos conexos:*

LEG 107/14/1, LEG 107/14/5, LEG 107/18/2, LEG/107/WP.2, LEG 108/4(d) y LEG 108/WP.10.

#### Introducción

1 Siguiendo las instrucciones del Comité jurídico, en su 108º periodo de sesiones, se constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia para dar seguimiento a la decisión de elaborar directrices prácticas dirigidas a las autoridades de los Estados rectores de puertos y de los Estados de abanderamiento sobre la forma de abordar los casos de abandono de

gente de mar, basándose en las reglas del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC), 2006. El Grupo de trabajo por correspondencia fue coordinado por Indonesia (Sra. Galuh Rarasanti).

2 Participaron en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia representantes de los siguientes Estados Miembros:

ARABIA SAUDITA	INDONESIA
ARGENTINA	ISLAS MARSHALL
AUSTRALIA	JAPÓN
BAHAMAS	NORUEGA
BÉLGICA	PALAU
CHINA	PERÚ
EMIRATOS ÁRABES UNIDOS	REINO UNIDO
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA DE COREA
FILIPINAS	SINGAPUR
FRANCIA	TAILANDIA
GRECIA	UCRANIA

los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)  
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

y las siguientes organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN  
(CLUBES P E I)  
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES  
DEL TRANSPORTE (ITF)

3 Se encargó al Grupo de trabajo por correspondencia lo siguiente:

- .1 seguir elaborando las directrices, utilizando la propuesta del documento LEG 108/4(d) (China, Filipinas e Indonesia) como documento base;
- .2 si el Grupo mixto de trabajo tripartito OIT-OMI, que el Consejo de Administración de la OIT propone constituir, se reúne antes del LEG 109, presentar un informe directamente a ese grupo de trabajo; y
- .3 presentar un informe al LEG 109.

### **Procedimiento de trabajo**

4 Inicialmente, se programó hacer tres rondas de debates, con una reunión virtual al final de cada ronda para transmitir las observaciones. Durante la segunda ronda de deliberaciones se acordó añadir una reunión virtual más a la segunda ronda para poder deliberar a fondo acerca de la sección del proyecto de directrices sobre el Procedimiento. A continuación se indican la planificación de las deliberaciones:

<u>Primera ronda</u>	Fecha de inicio: 10 de septiembre - Fecha límite: 15 de octubre de 2021 Primer debate virtual: 18 de octubre de 2021
Objetivos	Presentar el programa de las deliberaciones del Grupo de trabajo por correspondencia. Debate sobre el formato del documento, las referencias y la identificación del fondo de las deliberaciones para cada sección. Debate sobre el preámbulo del proyecto de directrices, su finalidad, marco jurídico, definiciones, principios y responsabilidades.
<u>Segunda ronda</u>	Fecha de inicio: 25 de octubre - Fecha límite: 26 de noviembre de 2021 Segundo debate virtual: 3 de diciembre de 2021 Debate virtual adicional: 17 de diciembre de 2021
Objetivos	Debate sobre el capítulo I: Procedimiento general. Debate sobre el capítulo II: Circunstancias especiales. Debate sobre el capítulo III: Etapa posterior a la resolución.
<u>Tercera ronda</u>	Fecha de inicio: 20 de diciembre de 2021 - Fecha límite: 9 de enero de 2022 Tercer debate virtual: 10 de enero de 2022
Objetivos	Revisión final del proyecto de directrices (solo para correcciones ortográficas/de redacción). Debate sobre el proyecto de informe del Grupo de trabajo por correspondencia para examinarlo y que se presenten observaciones.

### Avance de la labor

5 En cumplimiento de su mandato, el Grupo de trabajo por correspondencia utilizó como punto de partida el proyecto de directrices propuesto en el documento LEG 108/4(d). Si bien algunos delegados cuestionaron la necesidad de utilizar el proyecto de directrices en la primera ronda de debates, el Grupo de trabajo por correspondencia logró llegar a un acuerdo y dar cabida a las opiniones y observaciones de diferentes perspectivas. El proyecto de directrices que se adjunta en el anexo del presente informe es el resultado de estos debates y el Grupo de trabajo por correspondencia lo presenta al Comité jurídico, de conformidad con lo estipulado en su mandato.

### Debate sobre la sección del preámbulo

6 Como base para el debate posterior, el Grupo de trabajo por correspondencia acordó que el objetivo del proyecto de directrices es facilitar el desarrollo y la implantación de medidas prácticas para que las autoridades de los Estados rectores de puertos y de los Estados de abanderamiento resuelvan de forma rápida y eficaz los casos de abandono cuando los garantes de las obligaciones no lo hayan hecho.

7 El Grupo de trabajo por correspondencia acordó cambiar el título "Marco jurídico" por "Marco internacional", para permitir la inclusión de instrumentos no vinculantes jurídicamente, e identificó cinco instrumentos internacionales como referencia para las medidas descritas en el proyecto de directrices, a saber:

- .1 Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC), 2006, enmendado;
- .2 resolución A.930(22) de la OMI, "Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar";

- .3 Pautas para las inspecciones por el Estado rector del puerto con arreglo al MLC, 2006, enmendadas;
- .4 Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al MLC, 2006, enmendadas;
- .5 preguntas frecuentes sobre el MLC 2006, en su versión enmendada.

8 En cuanto a la estructura del proyecto de directrices, el Grupo de trabajo por correspondencia acordó insertar una subsección titulada "Aplicación" en la que se indica para qué partes sería pertinente el proyecto de directrices.

9 El Grupo de trabajo por correspondencia acordó elaborar el texto con un carácter no obligatorio, ya que el proyecto de directrices no será jurídicamente vinculante, sino que sirve de ayuda para adoptar medidas prácticas. Esta decisión se tomó también teniendo presente que el MLC, 2006, enmendado, es el actual instrumento internacional jurídicamente vinculante, y también para respetar los sistemas internos de los Estados Miembros.

### **Debate sobre la sección de procedimientos**

10 El Grupo de trabajo por correspondencia deliberó acerca de las numerosas y constructivas contribuciones de los Estados Miembros y las delegaciones observadoras que participaron. Todos estos aportes se hicieron con espíritu de cooperación y para promover la rápida resolución de los casos de abandono de marinos y la protección de la gente de mar.

11 En la sección "Procedimiento", el Grupo de trabajo por correspondencia incorporó las acciones que podrían llevarse a cabo paso a paso para resolver los casos de abandono de gente de mar. Esto está relacionado con la manutención necesaria para la gente de mar prescrita en el MLC, 2006, la necesidad de pagar íntegramente los salarios impagados, la repatriación de la gente de mar que desee regresar a su país, la coordinación con las instituciones y los interlocutores sociales pertinentes, y también incluye las medidas que deben adoptarse durante los procedimientos judiciales y las situaciones de emergencia que puedan perjudicar directa o indirectamente la seguridad de la gente de mar. El Grupo de trabajo por correspondencia también deliberó acerca de la sección "Etapa posterior a la resolución" para recoger las acciones de seguimiento necesarias tras la resolución de los casos de abandono de gente de mar.

12 El Grupo de trabajo por correspondencia concluyó con éxito las subsecciones "Procedimiento general", "Circunstancias especiales" y "Etapa posterior a la resolución". La ultimación de estas tres subsecciones permitirá la resolución completa y exhaustiva de los casos de abandono de gente de mar, incluso para permitir que se aprendan futuras lecciones.

### **Medidas cuya adopción se pide al Comité**

- 13 Se invita al Comité jurídico a que examine este informe en general y, en particular, a que:
- .1 refrende el proyecto de directrices dirigidas a las autoridades de Estados rectores de puertos y Estados de abanderamiento sobre la forma de abordar los casos de abandono de gente de mar (adjunto en el anexo); y
  - .2 adopte las medidas adicionales que proceda.

\*\*\*

## ANEXO

### DIRECTRICES DIRIGIDAS A LAS AUTORIDADES DE ESTADOS RECTORES DE PUERTOS Y ESTADOS DE ABANDERAMIENTO SOBRE LA FORMA DE ABORDAR LOS CASOS DE ABANDONO DE GENTE DE MAR

#### 1 OBJETIVO

Con las presentes directrices se busca facilitar el desarrollo y la implantación de medidas prácticas para que las autoridades de los Estados rectores de puertos y de los Estados de abanderamiento resuelvan de forma rápida y eficaz los casos de abandono cuando los garantes de las obligaciones no lo hayan hecho.

#### 2 MARCO INTERNACIONAL

- .1 Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC), 2006, enmendado;<sup>1</sup>
- .2 resolución A.930(22) de la OMI, "Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar";
- .3 Pautas para las inspecciones por el Estado rector del puerto con arreglo al MLC, 2006, enmendadas;
- .4 Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al MLC, 2006, enmendadas;
- .5 preguntas frecuentes sobre el MLC 2006, en su versión enmendada<sup>2</sup>.

#### 3 APLICACIÓN

Las presentes directrices se aplicarán a:

- .1 los propietarios de buques y quienes proporcionan garantías financieras para que los propietarios de buques puedan cumplir las obligaciones para con la gente de mar estipuladas en el MLC;
- .2 los Estados de abanderamiento, que son responsables de garantizar que los propietarios de los buques que enarbolan el pabellón de ese Estado Parte cumplan lo dispuesto en el MLC, 2006;

---

<sup>1</sup> MLC, 2006, regla 2.5 y norma A2.5, en particular A2.5.1.5 - 8 y A2.5.2.

<sup>2</sup> Se debe tener presente que las respuestas proporcionadas en las preguntas frecuentes no pueden citarse por sí mismas como dictámenes jurídicos autorizados. Esto se debe a que las prescripciones precisas del Convenio son las que figuran en las leyes o reglamentos nacionales u otras medidas adoptadas por cada país para implantar el MLC, 2006. El objetivo de las preguntas frecuentes es proporcionar información en forma de breves explicaciones que remiten al Convenio y a otros materiales de referencia. No se trata de dictámenes jurídicos ni de asesoramiento legal sobre el significado de prescripciones del Convenio o su aplicación a una situación dada. La OIT puede proporcionar estos dictámenes a los Gobiernos y a las organizaciones de propietarios de buques y de marinos, en particular, previa solicitud y en el entendimiento de que sólo la Corte Internacional de Justicia es competente para dar interpretaciones autorizadas acerca del Convenio Internacional del Trabajo. El objetivo de las preguntas frecuentes es ayudar a las personas que se dedican a estudiar el MLC, 2006 o su aplicación.

- .3 los Estados rectores de puertos, que son responsables de garantizar que los buques que hacen escala en sus puertos cumplan lo dispuesto en el MLC;
- .4 los Estados de los que son nacionales la gente de mar que es abandonada, que debería esforzarse por facilitar la repatriación; y
- .5 otras partes interesadas que puedan contribuir en el proceso.

#### **4 DEFINICIONES**

De conformidad con lo dispuesto en el MLC, 2006, enmendado, se deberá considerar que un marino ha sido abandonado cuando, en violación de los requisitos del Convenio o de las condiciones del acuerdo de empleo de la gente de mar, el propietario del buque:

- .1 no sufrague el costo de la repatriación de la gente de mar;
- .2 haya dejado a la gente de mar sin la manutención y el apoyo necesarios;<sup>3</sup> o
- .3 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 periodo de dos meses.

#### **5 PRINCIPIOS Y RESPONSABILIDADES**

- .1 El propietario del buque es la entidad responsable de pagar el costo de la repatriación, salarios pendientes y otras prestaciones a las que tiene derecho la gente de mar de conformidad con sus contratos de trabajo y con lo dispuesto en el MLC, 2006, y de atender a sus necesidades esenciales, incluida la de atención médica.
- .2 En los casos en los que el propietario del buque no cumpla dichas obligaciones, se deben seguir los siguientes principios y responsabilidades:
  - .1 El Estado de abanderamiento debería tomar medidas para determinar si existe una garantía financiera válida y dar a conocer a la gente de mar y/o a su representante los datos del proveedor de la garantía financiera y su capacidad para solicitar directamente la asistencia.
  - .2 Cuando se trate de casos de abandono de gente de mar,<sup>4</sup> el Estado de abanderamiento debería tomar medidas para la manutención y repatriación de los marinos<sup>5</sup>. Además, el Estado de abanderamiento podrá pedir ayuda al Estado del cual sea nacional la gente de mar y al Estado rector del puerto, cuando sea necesario, y ayudar de cualquier manera a la gente de mar abandonada.

---

<sup>3</sup> MLC, 2006, norma A2.5.2.2.

<sup>4</sup> MLC, 2006, norma A2.5.1.5.

<sup>5</sup> MLC, 2006, norma A2.5.2, párrafo 5.

- .3 El Estado rector del puerto deberá garantizar la seguridad de los buques en sus puertos, así como toda manutención necesaria de los buques, y facilitar la resolución de los casos de abandono de gente de mar mediante la adopción de las siguientes medidas<sup>6</sup>:
- .1 informar o emitir una notificación oficial a las partes implicadas, como los propietarios de buques, los Estados de abanderamiento y el Estado del cual sea nacional la gente de mar, a través de los canales apropiados; la información de contacto podría facilitarse a través del módulo GISIS de la OMI y de la base de datos conjunta OIT/OMI;
  - .2 facilitar el pago de los salarios por parte del proveedor de la garantía financiera de la gente de mar, atender a sus necesidades esenciales, y garantizar su acceso a atención médica;
  - .3 facilitar, y no negar, la repatriación de los marinos;<sup>7</sup> y
  - .4 facilitar el acceso consular.

## **6 PROCEDIMIENTO**

### **I. Procedimiento general**

- .1 Al descubrir un caso de abandono de gente de mar, la supervisión por el Estado rector del puerto u otras partes deberían informar inmediatamente a la autoridad del Estado rector del puerto donde ocurrió el caso y a la OIT para incluirlo en la base de datos conjunta OMI/OIT sobre abandono de la gente de mar. A continuación, el Estado rector del puerto debería llevar a cabo la investigación y la labor de coordinación necesaria con los organismos pertinentes del Estado rector del puerto. La autoridad del Estado rector del puerto también debería notificar el caso de abandono a las partes implicadas, como los propietarios de buques, los Estados de abanderamiento, los Estados de los cuales sea nacional la gente de mar y a todos los representantes y/u organizaciones pertinentes de la gente de mar, a través de cualquier canal apropiado.
- .2 Al recibir la notificación de un caso de abandono de gente de mar, la autoridad del Estado de abanderamiento debería instar al propietario del buque o a los proveedores de garantía financiera a que cumplan sus responsabilidades, de conformidad con el MLC, 2006, tan pronto como sea posible, estableciendo un plazo razonable que tenga en cuenta el bienestar de la gente de mar.
- .3 En caso de que el propietario del buque no asuma sus responsabilidades dentro del plazo mencionado en el párrafo 7, la autoridad del Estado de abanderamiento tomará la iniciativa y se coordinará con las partes pertinentes para resolver el caso de abandono.

---

<sup>6</sup> MLC, 2006, norma A2.5.2, párrafo 5.

<sup>7</sup> MLC, 2006, norma A2.5.1, párrafos 7 y 8.

- .4 En caso de que el propietario del buque y el Estado de abanderamiento no asuman sus responsabilidades, la autoridad del Estado rector del puerto tomará la iniciativa y se coordinará con las partes pertinentes para resolver el caso de abandono.
- .5 Al mismo tiempo, cuando exista un documento que demuestre la existencia de una garantía financiera en virtud de la regla 2.5 del MLC, 2006, se debería ayudar a la gente de mar a ponerse en contacto con el proveedor de la garantía financiera para acceder a asistencia financiera rápida y eficaz. La autoridad del Estado de abanderamiento y/o la autoridad del Estado rector del puerto deberían facilitar la prestación de la asistencia que se requiere del proveedor de la garantía financiera.
- .6 En los casos en que no haya garantía financiera o esta haya expirado o no sea suficiente, las autoridades del Estado de abanderamiento, del Estado rector del puerto y del Estado del cual sea nacional la gente de mar deberían organizar la repatriación de la gente de mar y se coordinarán con los organismos gubernamentales locales pertinentes y/o con las partes, tales como las organizaciones de marinos y de propietarios de buques, y con los servicios de contratación y colocación de gente de mar a fin de resolver el caso de abandono conjuntamente.
- .7 Los organismos gubernamentales y las entidades no gubernamentales pertinentes, tales como los sindicatos de gente de mar y las organizaciones benéficas, pueden tomar otras medidas prácticas. Se alienta a que se proporcione la manutención y el apoyo necesarios a la gente de mar, como alimentación adecuada, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, y la atención médica necesaria.
- .8 A fin de eliminar los posibles riesgos para la seguridad, los Estados rectores de puertos y los Estados de abanderamiento deberían establecer un mecanismo de consulta sobre la resolución de los casos de abandono de gente de mar. Se alienta al Estado de abanderamiento y al Estado rector del puerto a que elaboren un procedimiento operativo normalizado (POE) nacional de conformidad con las presentes directrices. En dicho procedimiento operativo normalizado nacional se deberían establecer explícitamente las responsabilidades y obligaciones de la autoridad del Estado de abanderamiento, la autoridad del Estado rector del puerto, y las funciones que deben desempeñar los departamentos de salvamento, la agencia naviera, las organizaciones de la gente de mar, las organizaciones de los propietarios de buques, los servicios de contratación y colocación de la gente de mar y otras partes interesadas haciendo referencia a los convenios internacionales, según proceda.
- .9 Los casos se consideran resueltos cuando todos los marinos que desean ser repatriados y todos los marinos que deben ser repatriados de acuerdo con el MLC, 2006 han sido repatriados y cuando se han pagado en su totalidad los salarios de la tripulación.

## **II. Circunstancias especiales**

- .10 En la fase de resolución del abandono de la gente de mar a través de procedimientos judiciales, el Estado de abanderamiento y el Estado rector del puerto continuarán coordinándose con otros entes pertinentes para ofrecer asistencia humanitaria y prestar apoyo para la repatriación de los marinos. Sin embargo, a efectos de la seguridad de los marinos, la autoridad competente debería cooperar con las instituciones pertinentes para facilitar el cambio de tripulación y gestionar el buque de forma segura mientras continúa el proceso judicial. Esto debería incluir la garantía de que no se requiera a ningún marino que trabaje en el buque a menos que y hasta que se hayan tomado medidas para garantizar que reciban sus derechos en virtud del MLC, 2006.
- .11 En caso de una emergencia en la que la salud o la seguridad de la gente de mar o del medio ambiente circundante estén en peligro, la autoridad del Estado rector del puerto debería coordinar con las partes implicadas la implantación de medidas de mitigación, que incluyan, entre otras, el rescate, la investigación, la difusión de información y la consideración de la seguridad del buque, la gente de mar y las aguas circundantes. El Estado rector del puerto debería coordinarse con el Estado de abanderamiento y la agencia del buque para que puedan mantener la comunicación con el propietario del buque y el proveedor de garantía financiera para el cumplimiento de las obligaciones estipuladas en la norma A2.5.2. del MLC, 2006.
- .12 El Estado de abanderamiento, el Estado rector del puerto y el Estado del cual sea nacional la gente de mar instarán al propietario del buque, a los servicios de contratación y colocación de gente de mar y al agente del buque a que presten asistencia a la gente de mar abandonada en el proceso estipulado en la norma A2.5.2, y para la reparación judicial y la prestación de apoyo a las familias afectadas.

## **III. Etapa posterior a la resolución**

- .13 Tras la resolución de los casos de abandono de gente de mar, los Estados interesados podrán estudiar otros mecanismos apropiados para evitar que el mismo propietario del buque vuelva a experimentar casos en los que se constaten infracciones de la legislación aplicable, sin perjuicio y de conformidad con su legislación nacional aplicable.
- .14 El Estado de abanderamiento y el Estado rector del puerto que participan en los casos de abandono de gente de mar deberían analizar, resumir y evaluar detenidamente el desempeño de sus funciones en el caso de abandono, y compartir la información y los conocimientos pertinentes.
- .15 Tras la resolución de los casos de abandono debería actualizarse la base de datos conjunta OMI/OIT sobre abandono de la gente de mar.