



Organización
Internacional
del Trabajo

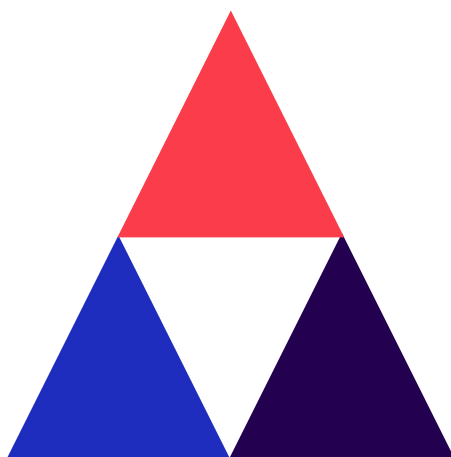


OMI
ORGANIZACIÓN
MARÍTIMA
INTERNACIONAL

► TWGSHE/2022/8

► Actas

Primera reunión del Grupo de Trabajo Tripartito Mixto OIT-OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y los factores humanos (Ginebra, 13-15 de diciembre de 2022)



▶ Índice

	Página
I. Introducción	5
II. Discusión general	7
III. Examen y adopción del proyecto de Pautas para las autoridades del Estado del puerto y del Estado del pabellón sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar	11
Pautas para las autoridades del Estado del puerto y del Estado del pabellón sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar	11
Título propuesto	11
Introducción	11
Objetivo.....	15
Marco internacional	16
Aplicación.....	18
Definición.....	22
Principios y responsabilidades.....	22
Procedimiento.....	30
Procedimiento general	30
Circunstancias especiales.....	36
Etapa posterior a la resolución de los casos	39
Anexo	42
IV. Otros asuntos relacionados con la labor del Grupo de Trabajo Tripartito Mixto	42
V. Clausura de la reunión.....	43

► I. Introducción

1. La Primera reunión del Grupo de Trabajo Tripartito Mixto OIT-OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y los factores humanos se celebró en formato híbrido del 13 al 15 de diciembre de 2022. El Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) decidió, en su 341.^a reunión (marzo de 2021), convocar la reunión, cuyo objetivo sería adoptar las Pautas para las autoridades del Estado rector del puerto y del Estado del pabellón sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar.
2. La Presidenta de la reunión fue la Sra. Julie Carlton, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. El Vicepresidente gubernamental fue el Sr. César A. Gómez Ruiloba (Panamá), el Vicepresidente armador fue el Sr. Max Johns y el Vicepresidente de la gente de mar fue el Sr. Mark Dickinson.
3. La Secretaría Mixta OIT/OMI estuvo integrada por: Sra. Alette Van Leur, Directora, Departamento de Políticas Sectoriales, OIT, como Secretaria General de la reunión (OIT); Sr. Frederick Kenney, Director, Asuntos Jurídicos y Exteriores, OMI, como Secretario General de la reunión (OMI); Sr. Brandt Wagner, Jefe, Unidad de Transporte y Cuestiones Marítimas, OIT, como Secretario Ejecutivo (OIT), y Sr. Jan Engel de Boer, Funcionario Jurista Principal, OMI, como Secretario Ejecutivo (OMI).
4. La reunión híbrida contó con la asistencia de 250 participantes, incluidos 20 representantes y consejeros gubernamentales (de ocho Estados Miembros), junto con 190 observadores gubernamentales (de 57 Estados Miembros), así como 10 representantes y consejeros armadores y 17 representantes y consejeros de la gente de mar, y 13 observadores de organizaciones intergubernamentales y de organizaciones no gubernamentales internacionales invitadas.
5. La Presidenta acogió con agrado a todos los participantes y declaró abierta la Primera reunión del Grupo de Trabajo Tripartito Mixto OIT-OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y los factores humanos. El objetivo de la reunión era adoptar Pautas para las autoridades del Estado rector del puerto y del Estado del pabellón sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar. El proyecto de documento que sirvió de base para la discusión había sido preparado conjuntamente por las secretarías de la OIT y la OMI, apoyándose en el proyecto elaborado por un grupo por correspondencia establecido por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI) y dirigido por el Gobierno de Indonesia. Las Pautas serían una herramienta útil, no solo para los Estados rectores del puerto y los Estados del pabellón, sino también para todos los que participaban en la resolución de los casos de abandono.
6. La Secretaria General de la reunión (OIT) reconoció la cooperación de larga data entre la OIT y la OMI, que incluía la explotación de la Base de datos conjunta OMI/OIT sobre incidentes de abandono de la gente de mar. La primera de las tres reuniones previstas del Grupo de Trabajo Tripartito Mixto discutiría y adoptaría pautas para las autoridades del Estado rector del puerto y del Estado del pabellón sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar. El proyecto de Pautas preparado por el grupo por correspondencia de la OMI había sido examinado por la Secretaría, que había formulado algunas propuestas de adiciones y cambios. Por consiguiente, el proyecto de Pautas se presentó al Grupo de Trabajo Mixto para una discusión tripartita. Una vez adoptadas, las Pautas se presentarían al Consejo de Administración de la OIT y al Comité Jurídico de la OMI. El abandono de la gente de mar era una cuestión que revestía particular importancia para la OIT. A pesar de los esfuerzos de la Organización para enmendar el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC), 2006 y actualizar las pautas para los Estados del pabellón y los Estados rectores del puerto, los casos de abandono de la gente de mar notificados a la OIT habían experimentado un fuerte incremento. Por consiguiente, la adopción de las Pautas era oportuna y sumamente necesaria.

7. El Secretario General de la reunión (OMI) recordó que el considerable incremento de los casos de abandono de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19 había inspirado el establecimiento del Grupo de Trabajo Tripartito Mixto y la elaboración del proyecto de Pautas. Se habían registrado cada vez más casos de abandono en la Base de datos conjunta OMI/OIT, que habían sido sumamente difíciles de resolver, en particular debido a las dificultades de repatriación causadas por las restricciones a los viajes impuestas durante la pandemia. En su 107.^a reunión, en diciembre de 2020, el Comité Jurídico de la OMI había alcanzado un acuerdo sobre la necesidad de elaborar pautas para las autoridades del Estado rector del puerto y del Estado del pabellón sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar. Por consiguiente, el proyecto de Pautas había sido elaborado a lo largo de 2021 por un grupo por correspondencia coordinado por el Gobierno de Indonesia, y se había presentado al Comité Jurídico de la OMI para su aprobación en su 109.^o periodo de sesiones, en marzo de 2022. Las Pautas tenían por objeto proporcionar asesoramiento práctico a los Estados del pabellón, los Estados rectores del puerto y la industria marítima sobre cómo resolver eficiente y efectivamente los casos de abandono. Una vez adoptadas por el Grupo de Trabajo, las Pautas se someterían al Comité Jurídico de la OMI, para su adopción formal.
8. La Consejera Principal en Cuestiones Marítimas, OMI proporcionó información básica sobre la preparación del proyecto de Pautas para las autoridades del Estado rector del puerto y del Estado del pabellón sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar. El documento presentado al Grupo de Trabajo Tripartito Mixto era el resultado de la labor de un grupo por correspondencia, al que el Comité Jurídico de la OMI había encomendado elaborar pautas prácticas orientadas a los Estados rectores del puerto y los Estados del pabellón para abordar los casos de abandono de la gente de mar. Las Pautas se habían elaborado utilizando el MLC, 2006 como una norma, y tomando en consideración las propuestas presentadas por los Gobiernos de China, Filipinas e Indonesia, los tres países del mundo que suministran más mano de obra. El grupo por correspondencia había tomado en consideración las diversas perspectivas de los Estados del pabellón, los Estados rectores del puerto y los Estados que suministran mano de obra, la industria del transporte marítimo y las asociaciones de la gente de mar, así como los representantes de la OIT. El proyecto de Pautas tenía por objeto facilitar la adopción e implementación de medidas prácticas para que las autoridades del Estado rector del puerto y del Estado del pabellón resolvieran de manera rápida y efectivamente los casos de abandono de la gente de mar cuando los garantes de las obligaciones no lo hubieran hecho. Esas medidas prácticas comprendían el pago en su totalidad de los salarios pendientes, la repatriación de la gente de mar afectada, la coordinación con las instituciones y los interlocutores sociales, y las medidas que debían adoptarse durante los procedimientos judiciales y las situaciones de emergencia que podrían, directa o indirectamente, amenazar la seguridad de la gente de mar. Dado que las Pautas no serían jurídicamente vinculantes, el grupo por correspondencia había acordado la utilización de lenguaje no obligatorio. El proyecto había sido aprobado, sin enmienda, por el Comité Jurídico de la OMI en su 109.^o periodo de sesiones, en marzo de 2022.
9. El Secretario Ejecutivo de la reunión (OIT) presentó el proyecto de Pautas, revisado por la Secretaría (TWGSHE/2022). La OIT, en consulta con la OMI, había introducido algunas revisiones, para que el texto estuviera en consonancia con el MLC, 2006, y lo había puesto en un formato más aceptable para la OIT y sus mandantes tripartitos. Todas las revisiones de la versión del grupo por correspondencia de la OMI estaban claramente indicadas, y se habían añadido algunas notas a pie de página con sugerencias de la Secretaría y notas explicativas para ayudar a orientar las discusiones. Se había añadido un anexo, titulado «El MLC, 2006, y la cuestión del abandono de la gente de mar», para proporcionar el contexto de las disposiciones del MLC, 2006 relacionadas con el abandono, también con respecto a las enmiendas pertinentes adoptadas en 2022 que debían entrar en vigor en diciembre de 2024. Dado que el grupo por correspondencia de la OMI

había realizado su labor antes de la adopción de las enmiendas de 2022, las consecuencias de dichas enmiendas tendrían que tomarse en consideración en las deliberaciones del Grupo de Trabajo. En el sitio web de la OIT se habían puesto a disposición documentos pertinentes de la OMI y la OIT para la reunión, con miras a facilitar toda la información básica. La reunión del Grupo de Trabajo Tripartito Mixto brindaría una oportunidad para garantizar que las Pautas reflejaran la labor del grupo por correspondencia de la OMI, y toda la discusión tripartita de los representantes de los armadores, la gente de mar, los ministerios de Trabajo y las administraciones marítimas.

► II. Discusión general

10. El Vicepresidente armador subrayó que la prioridad de los armadores era la situación de la gente de mar y la rápida resolución de los casos de abandono. Un armador nunca debería abandonar a un marino. En los casos de abandono, la gente de mar tenía un derecho fundamental a la repatriación, al pago de los salarios y al acceso a las necesidades vitales básicas. Además, no debía dejarse a la gente de mar sin los recursos necesarios para explotar el buque. El número de casos de abandono notificados había aumentado considerablemente durante la pandemia de COVID-19. En última instancia, un caso de abandono eran demasiados casos. Se necesitaba la acción colectiva de los armadores y la gente de mar, los Gobiernos nacionales, y la OMI y la OIT, a fin de asegurar que las garantías en relación con el abandono reflejadas en el MLC, 2006 se aplicaran efectivamente con miras a proteger a la gente de mar en todo el mundo. Las Pautas para las autoridades del Estado rector del puerto y del Estado del pabellón sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar serían fundamentales para encarar los retos que planteaba el abandono. El Grupo de los Armadores había examinado atentamente el texto propuesto de las Pautas, y las enmiendas propuestas por la OIT, y solicitaría una aclaración en algunos casos. Las Pautas en sí mismas serían insuficientes para abordar las causas profundas del abandono. El último objetivo del Grupo de Trabajo Tripartito Mixto debería ser discutir colectivamente cómo abordar el abandono a largo plazo.
11. La ratificación universal del MLC, 2006 sería esencial para garantizar la igualdad de condiciones en términos de las obligaciones y responsabilidades de los Estados. Aproximadamente el 50 por ciento de los casos de abandono de la gente de mar notificados en 2022 podrían haberse evitado si los Estados interesados hubieran ratificado el MLC, 2006. La desigualdad de condiciones en las normas del trabajo marítimo causada por la no ratificación del Convenio permitía a algunos Estados rectores del puerto permanecer pasivos ante la difícil situación a la que se enfrentaba la gente de mar abandonada. Tras considerarlo nuevamente, debería sensibilizarse al Comité de Facilitación de la OMI acerca de las cuestiones relacionadas con el abandono en el contexto de su supervisión de las cuestiones relacionadas con la facilitación del tráfico marítimo internacional. También revestían particular importancia los planes nacionales de acción para determinar la manera de abordar los casos de la gente de mar abandonada, y las Pautas deberían contener una recomendación específica para los Estados del pabellón y los Estados rectores del puerto sobre la elaboración de dichos planes y la designación de un punto nacional de contacto para la interacción y la comunicación de información sobre cuestiones relacionadas con el abandono. El nombre y la información de contacto del punto de contacto debería comunicarse a la OIT o a la OMI.
12. La Base de datos OMI/OIT sobre incidentes de abandono de gente de mar debía examinarse y actualizarse con carácter urgente. La tecnología digital había avanzado considerablemente desde la creación de la Base de datos, y ahora se requería una actualización a un sistema electrónico más eficiente. Una actualización tecnológica beneficiaría a los usuarios y aumentaría la exactitud

de los datos. Cuanto mejores fueran los datos recopilados, más eficazmente podrían gestionarse los casos. En su forma actual, la Base de datos contenía información inexacta sobre la resolución de los casos y la clasificación de los buques. Algunos casos se habían enumerado como casos resueltos, ya que se había pagado a la gente de mar la remuneración de cuatro meses exigida en virtud del MLC, 2006, pero la suma debida iba más allá de cuatro meses y seguía sin pagarse. Debía hallarse un entendimiento común sobre la manera de abordar los casos de abandono contenciosos, y de asegurar una clasificación exacta de los «casos sin resolver» o de los «casos contenciosos» en la Base de datos. Podría establecerse un Grupo de Trabajo Tripartito Mixto OIT-OMI para examinar la Base de datos. La Cámara Naviera Internacional y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) habían expresado su voluntad de contribuir a los recursos financieros y de dotación de personal con este fin. La Base de datos debería utilizarse para producir informes anuales estandarizados sobre los casos de abandono, con un análisis de las tendencias significativas. La presentación continua de informes anuales era necesaria para garantizar la gestión debidamente enfocada de los casos de abandono.

- 13.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que la pandemia de COVID-19 habían sido los tres años más difíciles en la historia reciente de la industria del transporte marítimo. Sin embargo, había unido a la industria y ponía de relieve la importancia tanto de la acción cohesiva entre los interlocutores sociales como de la coordinación entre todas las partes interesadas a fin de garantizar una visibilidad y un reconocimiento mayores de la industria. La cooperación entre la OIT y la OMI se acogía con particular satisfacción. En la actualidad, la tarea que tenía ante sí el Grupo de Trabajo Tripartito Mixto se centraba en la gente de mar y en su bienestar y su seguridad. A fin de lograr los objetivos a este respecto, las Pautas debían aclarar las responsabilidades de los armadores, los Estados del pabellón, los Estados rectores del puerto y los Estados que suministran mano de obra, con miras a garantizar el trabajo decente para la gente de mar en todo el mundo. El trabajo decente se traduciría en operaciones más seguras para los buques y en la mejora del entorno marino. Los interlocutores sociales tenían objetivos comunes. El apoyo prestado por la OIT y la OMI garantizaría que las discusiones del Grupo de Trabajo y las Pautas estuvieran en consonancia con los instrumentos existentes a fin de abordar el abandono de la gente de mar de una manera más integral y cohesiva.
- 14.** La primera reunión del Grupo de Trabajo brindaba una oportunidad para marcar el rumbo de las futuras actividades del Grupo de Trabajo y para unir a todas las partes interesadas a fin de que colaboraran con el objetivo de garantizar el bienestar de la gente de mar y de erradicar la lacra del abandono de la gente de mar. Una de las principales cuestiones que debían abordarse era la posibilidad de que algunos operadores de buques eludieran las obligaciones y los controles internacionales, y hallaran maneras de explotar empresas peligrosas que pusieran en peligro la vida de la gente de mar. En ciertos casos, se abandonaba a la gente de mar deliberadamente; dichas violaciones de los derechos de la gente de mar eran un acto atroz al que debía ponerse fin. El Grupo de Trabajo Tripartito Mixto debería aprovechar la oportunidad para considerar cómo aplicar los instrumentos internacionales, a fin de garantizar que los casos de abandono se resolvieran rápidamente, con miras a asegurar que se protegiera a la gente de mar contra todo perjuicio y que se la repatriara con la totalidad de su salario.
- 15.** El Grupo de Trabajo Tripartito Mixto debería considerar cómo conseguir que la Base de datos de la OMI/OIT sobre incidentes de abandono de la gente de mar fuera más exacta, y facilitar la vigilancia y la resolución más rápida de los casos de abandono. Un cambio en los requisitos estipulados en el MLC, 2006 sobre la garantía financiera, que exigiría el pago anual de una prima de garantía financiera, podría evitar los casos de abandono contenciosos, en los que a menudo se penalizaba a la gente de mar. Dado que la siguiente ronda de enmiendas al MLC, 2006 estaba establecida para 2025, había tiempo para determinar dichos ámbitos de mejora. Convendría

considerar la inclusión de los requisitos sobre el abandono estipulados en el MLC, 2006 en las discusiones del Comité de Facilitación de la OMI. Se debería alentar a todos los Estados a rarificar el MLC, 2006. La primera reunión del Grupo de Trabajo Tripartito Mixto marcaba el comienzo de una nueva era de cooperación y pragmatismo, y de intercambio de experiencias y de conocimientos. Con el apoyo de la OMI y la OIT, el Grupo de Trabajo proporcionaría orientaciones prácticas a los Estados rectores del puerto y los Estados del pabellón y a otras partes interesadas, a fin de mejorar las circunstancias de la gente de mar abandonada y de poner fin a su sufrimiento.

- 16.** El Vicepresidente gubernamental acogió con agrado el énfasis en la cooperación y subrayó la importancia de aunar esfuerzos para hallar soluciones a la difícil situación de la gente de mar abandonada y establecer objetivos para poner fin al abandono. La pandemia de COVID-19, al tiempo que había constituido un reto sin precedentes, también había brindado una gran oportunidad para la cooperación renovada entre los interlocutores sociales, los Gobiernos y las organizaciones internacionales, con miras a abordar el abandono de la gente de mar y a garantizar el trabajo decente. Los interlocutores sociales y los Gobiernos estaban comprometidos a mejorar la suerte de la gente de mar y a gestionar mejor la situación de abandono. Con este fin, la Base de datos sobre incidentes de abandono de la gente de mar se debía revisar y mejorar. Debían ponerse a disposición datos actualizados y exactos con objeto de orientar los enfoques para abordar las causas profundas del abandono de la gente de mar y acabar con este fenómeno. El Grupo Gubernamental participaría activamente en las deliberaciones del Grupo de Trabajo Tripartito Mixto, a fin de hallar soluciones concretas a los problemas de abandono y de garantizar que se repatriara inmediatamente y se pagara en su totalidad a la gente de mar. La pandemia había puesto de relieve lo que funcionaba y lo que no funcionaba en la industria del transporte marítimo; las lecciones aprendidas debían aplicarse en beneficio de todos. Era preciso considerar cómo aplicar las Pautas de una manera más eficaz, y garantizar la clara delineación de las funciones, las obligaciones y las responsabilidades entre las partes interesadas en la resolución de los casos de abandono. Cada Gobierno tenía sus propias experiencias a ese respecto, y la reunión brindaría una oportunidad única para intercambiar dichas experiencias y mejores prácticas.
- 17.** El representante gubernamental de Indonesia señaló que era indudable que la pandemia de COVID-19 había representado un reto sanitario sin precedentes a escala mundial, que había afectado en particular las condiciones de trabajo de la gente de mar. El proyecto de Pautas que discutiría el Grupo de Trabajo Tripartito Mixto constituiría un resultado tangible de la cooperación fortalecida, con el fin de mejorar los medios de sustento, el bienestar y la protección de la gente de mar. El Gobierno de Indonesia había participado activamente en la labor del grupo por correspondencia de la OMI para redactar las Pautas. El bienestar de la gente de mar era una prioridad para el Gobierno de Indonesia, como el tercer país del mundo que suministraba más mano de obra; había aplicado varias políticas para atender las necesidades de la gente de mar, y había establecido asociaciones para los nacionales indonesios en varios puertos en todo el mundo. Durante la pandemia, no se habían escatimado esfuerzos para repatriar a más de 27 000 marinos indonesios de todo el mundo.
- 18.** Una vez adoptadas, las Pautas servirían de base para la cooperación entre la comunidad mundial y las partes interesadas en la industria del transporte marítimo, con miras a fortalecer la protección de los derechos e intereses de la gente de mar abandonada y de garantizar que se atendieran sus necesidades esenciales y que se introdujeran los cambios de tripulación necesarios. Las Pautas deberían establecer claramente las funciones y responsabilidades de las diversas partes interesadas, con miras a acelerar la repatriación, la remuneración y la atención médica de la gente de mar abandonada. El Grupo de Trabajo debería discutir posibles sistemas de financiación a fin de apoyar la resolución rápida y eficaz de los casos de abandono para abordar los casos en los que los garantes de las obligaciones no habían cumplido sus obligaciones. Las Pautas deberían proporcionar orientación clara sobre las medidas concretas que debían adoptar

los Estados rectores del puerto y los Estados del pabellón, y sobre el papel que desempeñaban otras partes interesadas. El Grupo de Trabajo debería considerar propuestas para el trato justo de la gente de mar detenida bajo sospecha de haber cometido delitos marítimos. También debería considerarse la manera en que la OMI y la OIT podrían controlar la aplicación del MLC, 2006 y del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 a fin de garantizar el trabajo decente y mejores oportunidades de empleo, así como el bienestar de la gente de mar.

19. El representante gubernamental de la India esperaba con interés las deliberaciones sobre el proyecto de Pautas, que ayudarían a identificar y eliminar las causas profundas del abandono de la gente de mar. No debían escatimarse esfuerzos para definir y distinguir claramente los papeles que desempeñan los Estados rectores del puerto, los Estados del pabellón y los Estados que suministran mano de obra, a través de las Pautas.
20. La representante gubernamental de Kenya dijo que, desde 2020, el Gobierno de Kenya había reconocido a la gente de mar como trabajadores clave, y desde el inicio de la pandemia de COVID-19 había repatriado a unos 450 marinos kenianos. Los cambios de tripulación se habían facilitado para reducir al mínimo el sufrimiento de la gente de mar abandonada a bordo de los buques. Kenya había colaborado continuamente con la OMI y la OIT en lo que respecta a las cuestiones relacionadas con los factores humanos y con la protección de los derechos de la gente de mar. El Gobierno era consciente del dilema al que se enfrentaban los Estados rectores del puerto y los Estados del pabellón tras el abandono de la gente de mar, y de la complejidad que representaba la rápida resolución de los casos, en particular cuando las partes responsables no cooperaban o no respondían. El Grupo de Trabajo Tripartito Mixto debería aprovechar la oportunidad para elaborar Pautas útiles, prácticas y claras con miras a facilitar la repatriación eficiente y rápida de la gente de mar abandonada.
21. La observadora gubernamental de Panamá señaló que, desde hacía mucho tiempo, la repatriación de la gente de mar abandonada era una prioridad para el Gobierno de Panamá. Debían aplicarse a la letra los instrumentos internacionales pertinentes, y debía promoverse la ratificación de los convenios internacionales. La adopción de las Pautas sería un paso importante para garantizar el bienestar de la gente de mar abandonada. Los Estados rectores del puerto y los Estados del pabellón deberían aunar esfuerzos para fortalecer los mecanismos administrativos y garantizar la rápida resolución de los casos de abandono. El aumento del número de casos de abandono había sido notorio y se había visto exacerbado por la pandemia de COVID-19, que había obstaculizado enormemente los esfuerzos de repatriación.
22. El observador gubernamental de Malasia señaló que la protección de la gente de mar era fundamental; sin ella no habría comercio, y sin comercio la economía sufriría. Las Pautas que iban a ser adoptadas por el Grupo de Trabajo Tripartito Mixto debían ser detalladas y ser un modelo a seguir, y debían establecer claramente las diferentes funciones y responsabilidades de las partes interesadas en cuestión. Como autoridad clave del Estado rector del puerto que abordaba los casos de abandono de la gente de mar, el Gobierno de Malasia confiaba en que el Grupo de Trabajo llevaría a cabo su labor en un espíritu de cooperación y compromiso, y en que las Pautas adoptadas serían un valioso instrumento complementario del MLC, 2006.

► III. Examen y adopción del proyecto de Pautas para las autoridades del Estado del puerto y del Estado del pabellón sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar

23. Con respecto a la utilización coherente de la terminología, el Grupo de Trabajo Tripartito Mixto estableció, durante sus deliberaciones, que en todas las Pautas:
- el término «marino/gente de mar» se entendería en consonancia con la definición del mismo contenida en el MLC, 2006;
 - el término «partes» se sustituiría por la expresión «partes interesadas» en todos los casos;
 - la expresión «Estados que suministran mano de obra» se sustituiría por la frase «Estados de los cuales sea nacional o residente la gente de mar o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo», y
 - el término «administración» empleado por la OMI y el término «autoridad» empleado por la OIT se sustituirían por «autoridad competente» en todos los casos.

Pautas para las autoridades del Estado del puerto y del Estado del pabellón sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar

Título propuesto

24. El Vicepresidente de la gente de mar señaló, a la luz de las discusiones sobre el párrafo 12 propuesto, que el hecho de limitar las Pautas a los Estados rectores del puerto y a los Estados del pabellón reducía su alcance y excluía a otros garantes de las obligaciones y partes interesadas. Por consiguiente, deberían suprimirse del título las palabras «para las autoridades del Estado rector del puerto y del Estado del pabellón».
25. El título fue adoptado en su forma enmendada.

Introducción

Párrafo 1 propuesto

26. El Vicepresidente armador señaló que el número anual de gente de mar abandonada indicado en el párrafo 1 no estaba actualizado; deberían incluirse las cifras para 2022. La redacción del párrafo en general era compleja. Sería más claro un simple gráfico que mostrara el incremento anual progresivo de los casos de abandono de la gente de mar. Debería evitarse la referencia a los buques abandonados, ya que las Pautas solo tenían por objeto abordar la cuestión de la gente de mar abandonada. También debería mencionarse a las familias de la gente de mar, puesto que ellas también sufrían en el caso de abandono de un familiar en el mar.
27. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo en que los datos deberían estar actualizados y en que el párrafo no estaba estructurado de una manera lógica o impactante.
28. El Vicepresidente gubernamental señaló que, a condición de que el párrafo 1 proporcionara una buena explicación introductoria del problema y estableciera la intención de las Pautas de abordarlo, su grupo podría ser flexible en cuanto a la redacción.

29. El Grupo de Trabajo Tripartito Mixto estuvo de acuerdo en que el Grupo de la Gente de Mar proporcionara un nuevo proyecto propuesto del párrafo 1. Si se incluían las cifras para 2022, la Oficina podía insertarlas una vez se hubiera incorporado el recuento final en la Base de datos al final del año, a tiempo para que las Pautas se sometieran al Consejo de Administración de la OIT, en marzo de 2023.
30. Por consiguiente, se presentó ulteriormente un proyecto revisado del párrafo 1, preparado por el Grupo de la Gente de Mar.
31. El Vicepresidente armador y el Vicepresidente gubernamental apoyaron el texto revisado, en el entendimiento de que, en aras de la coherencia, la lista de Estados de que en cuestión se armonizaría con la lista contenida en la sección de las Pautas titulada «Aplicación».
32. Así quedó acordado
33. El párrafo 1 fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 2 propuesto

34. El Vicepresidente armador señaló que el párrafo 2, que definía el alcance y el objetivo de la primera reunión del Grupo de Trabajo Tripartito Mixto, se limitaba a redactar las Pautas. Su grupo preferiría un alcance más amplio, a fin de incluir la posible recomendación para establecer un grupo de trabajo encaminado a mejorar los datos sobre los casos de abandono de la gente de mar.
35. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que la información contenida en los párrafos 2 y 3 estaba en orden cronológico inverso. Lógicamente, los párrafos deberían figurar en el orden contrario. El párrafo 2 sobre el alcance del Grupo de Trabajo Tripartito Mixto se refería a la adopción de Pautas para «las autoridades del Estado rector del puerto y del Estado del pabellón». A la luz de la discusión sobre el párrafo 12 y del cambio propuesto al título de las Pautas, debería examinarse con detenimiento cómo reflejar el ámbito de aplicación de las Pautas, garantizando que las referencias a la decisión del Comité Jurídico de la OMI fueran exactas, y que las referencias al ámbito de aplicación de las Pautas determinado por el Grupo de Trabajo fueran coherentes.
36. El Vicepresidente gubernamental estuvo de acuerdo en que la información debería presentarse cronológicamente. Los dos párrafos podrían combinarse para hacer más concisa la introducción de las Pautas.
37. La Presidenta pidió que la Oficina revisara y combinara los dos párrafos.
38. Por lo tanto, se presentó ulteriormente un proyecto revisado del párrafo 2, que combinaba y racionalizaba la información contenida en los párrafos 2 y 3 propuestos.
39. Un representante de los armadores de Suiza propuso incluir una nota a pie de página con el texto de las decisiones pertinentes del Comité Jurídico de la OMI.
40. Así quedó acordado.
41. El párrafo 2 fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 3 propuesto

42. A la luz de lo anterior, se suprimió el párrafo 3.

Párrafo 4 propuesto

43. El Vicepresidente armador señaló que, a la luz de las discusiones sobre la aplicación de las Pautas, el párrafo 4 debería revisarse para incluir, en particular, a los Estados que suministran mano de obra, además de a las autoridades del Estado rector del puerto y del Estado del pabellón.

44. La Presidenta indicó que la primera oración podría revisarse para que rezara: «Las presentes pautas están destinadas a todos los Estados y, principalmente, a las autoridades del Estado rector del puerto, del Estado del pabellón y del Estado que suministra mano de obra.».
45. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con esa propuesta.
46. El Vicepresidente gubernamental señaló que la lista de Estados a los que iban dirigidas las Pautas debería armonizarse con la lista contenida en la sección de las Pautas titulada «Aplicación».
47. Por consiguiente, se presentó una versión revisada de la primera oración del párrafo 4, del siguiente tenor: «Las presentes pautas están destinadas a todos los Estados y, principalmente, a los Estados rectores del puerto, a los Estados del pabellón y a los Estados de los cuales sea nacional o residente la gente de mar o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo.».
48. Así quedó acordado.
49. El párrafo 4 fue adoptado en su forma enmendada.

Nuevo párrafo propuesto después del párrafo 4

50. Tras la orientación de las dos Secretarías generales de la reunión (OIT y OMI), el Vicepresidente armador retiró una propuesta consistente en añadir un nuevo párrafo, después del párrafo 4, sobre las discusiones del Grupo de Trabajo de otros asuntos relacionados con la cuestión de abordar los casos de abandono de la gente de mar, incluida la posibilidad de establecer un grupo de trabajo mixto OIT/OMI para supervisar la revisión y actualizar la Base de datos OMI/OIT sobre incidentes de abandono de la gente de mar. La propuesta se retiró en el entendimiento de que se informaría al Consejo de Administración de la OIT de las opiniones del Grupo de Trabajo Mixto sobre la necesidad de crear ese grupo de trabajo para actualizar la Base de datos.

Párrafo 5 propuesto

51. El Vicepresidente armador señaló que deberían suprimirse las palabras «y las políticas» después de «los marcos y acuerdos internacionales».
52. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo y señaló que quería insertar la palabra «También» antes de «se ajustan a las Pautas para los funcionarios encargados del control [...]».
- En ii), las palabras «acuerdos internacionales y las políticas pertinentes de la OMI» deberían sustituirse por «acuerdos internacionales pertinentes de la OMI y las resoluciones de la Asamblea de la OMI». Las palabras «y la Resolución A.930(22) de la Asamblea de la OMI» deberían añadirse al párrafo.
53. El Vicepresidente gubernamental y el Vicepresidente armador estuvieron de acuerdo con dichas enmiendas.
54. El párrafo 5 fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 6 propuesto

55. Al Vicepresidente armador le preocupaba que afirmar en términos absolutos que las Pautas no eran jurídicamente vinculantes pareciera dar margen para que estas no se aplicaran abiertamente. La expresión «ser un modelo a seguir» debería sustituirse por «tener carácter de recomendación». Los Estados que eran parte en el MLC, 2006 tenían la obligación de tomar en consideración las Pautas.

56. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo en que referirse a las Pautas como «un modelo a seguir» dejaba una laguna considerable para que las partes no asumieran la responsabilidad de solucionar los casos de abandono de la gente de mar.
57. La Secretaria General de la reunión (OIT) recordó que el párrafo 4 describía las Pautas como una «herramienta de referencia sobre los principios». Era importante realizar una declaración clara sobre la condición jurídica de las Pautas, y estipular que no eran objeto de los mecanismos de control que controlaban la aplicación de los instrumentos jurídicamente vinculantes. Podían suprimirse las palabras «un modelo a seguir». Señaló que el párrafo 8 propuesto del proyecto de Pautas indicaba que «Ninguna de las disposiciones de estas pautas debería interpretarse en menoscabo de la protección ofrecida por las normas internacionales del trabajo existentes y otras normas.» Las Pautas tenían por objeto ir más allá de las normas existentes.
58. El Vicepresidente de la gente de mar sugirió trasladar el párrafo 8 propuesto para que se convirtiera en la primera oración del párrafo 6. Estuvo de acuerdo en que deberían suprimirse las palabras «un modelo a seguir». En aras de la coherencia, propuso asimismo sustituir las palabras «los acuerdos y políticas internacionales de la OMI» por «los marcos y acuerdos internacionales de la OMI», en consonancia con las enmiendas al párrafo 5.
59. El Vicepresidente armador y el Vicepresidente gubernamental estuvieron de acuerdo.
60. El párrafo 6 fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 7 propuesto

61. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que «2018» debería sustituirse por «2022», a fin de que las Pautas contemplaran las enmiendas más recientes al MLC, 2006.
62. El Vicepresidente armador y el Vicepresidente gubernamental estuvieron de acuerdo.
63. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que el párrafo 7 podría ser un lugar adecuado en las Pautas para alentar la ratificación del MLC, 2006.
64. El Grupo de Trabajo Tripartito Mixto estuvo de acuerdo en añadir una oración final al párrafo, del siguiente tenor: «Se alienta a todos los Miembros de la OIT a ratificar y aplicar efectivamente el MLC, 2006».
65. El párrafo 7 fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 8 propuesto

66. A la luz de la discusión sobre el párrafo 6, se suprimió el párrafo 8.

Párrafo 9 propuesto

67. Una representante de los armadores del Reino Unido señaló que sería preferible hacer referencia simplemente a la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo (1988), en su versión enmendada en 2022 en lugar de enumerar cada aspecto de la misma; no había pruebas de problemas de trabajo infantil en relación con el abandono de la gente de mar, por lo que era innecesario y engañoso poner de relieve la cuestión.
68. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que, en vista de la naturaleza estandarizada de la redacción del párrafo y de la importancia concedida a los principios y derechos fundamentales en el trabajo en la sección titulada «Marco internacional» de las Pautas, su grupo prefería el texto original.
69. El Vicepresidente gubernamental también prefería el texto original.

70. El Vicepresidente armador propuso añadir, al final del párrafo, una nota a pie de página en la que se hiciera referencia a la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo.
71. Así quedo acordado.
72. El párrafo 9 fue adoptado, con la adición de la nota a pie de página.

Párrafo 10 propuesto

73. El Vicepresidente armador señaló que los Estados del pabellón y los Estados rectores del puerto tenían diferentes responsabilidades en lo que respecta a la inspección, y que estas deberían abordarse por separado. Debería considerarse la validez de cinco años del certificado de trabajo marítimo, dado su impacto en la inspección.
74. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que, si bien podía aceptar el texto presentado por la Oficina, también podría estar de acuerdo en dividir el párrafo en dos afirmaciones.
75. El Vicepresidente gubernamental señaló que su grupo prefería el texto original presentado por la Oficina.
76. La Presidenta propuso sustituir las palabras «El Estado del pabellón y el Estado rector del puerto» por «Todos los Estados», e insertar las palabras «en su marco respectivo» después de «las condiciones de trabajo de la gente de mar».
77. El párrafo 10 fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 11 propuesto

78. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que la frase «El Estado del pabellón y el Estado rector del puerto» debería sustituirse por «Todos los Estados», en consonancia con la enmienda al párrafo anterior.
79. El representante gubernamental del Reino Unido propuso suprimir la palabra «simplemente» antes de «el intercambio» en la segunda oración.
80. El párrafo 11 fue adoptado en su forma enmendada.

Objetivo

Párrafo 12 propuesto

81. El Vicepresidente armador señaló que su grupo quería añadir una referencia a «el Estado que suministra mano de obra» además de al Estado rector del puerto y al Estado del pabellón.
82. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que limitar las Pautas al Estado rector del puerto y al Estado del pabellón reducía su ámbito de aplicación, al excluir a otros garantes de las obligaciones y partes interesadas, tales como los Estados que suministran mano de obra. En lugar de ampliar la lista, su grupo proponía suprimir las palabras «que las autoridades del Estado rector del puerto y del Estado del pabellón» y sustituir «resuelvan» por «resolver». Pidió que se aclarara la definición de la expresión «garantes de las obligaciones» y preguntó si esta expresión se utilizaba habitualmente en el contexto de la OIT.
83. El Secretario Ejecutivo (OIT) señaló que la expresión «los garantes de las obligaciones» había sido introducida por el grupo por correspondencia de la OMI. La reunión podía decidir si utilizarlo o no.

84. El Vicepresidente gubernamental señaló que su grupo había discutido la posible inclusión de las palabras «Estados que suministran mano de obra» y la definición de «garantes de las obligaciones», y había contemplado la supresión de las palabras «cuando los garantes de las obligaciones no lo hayan hecho», ya que el abandono, por definición, significaba que los garantes de las obligaciones no habían podido resolver la situación. Sin embargo, el Grupo había acordado conservar el texto propuesto por el grupo por correspondencia.
85. La representante gubernamental de Indonesia, apoyada por la representante gubernamental de Francia, añadió que las Pautas deberían centrarse específicamente en cómo abordar los casos de abandono cuando los garantes de las obligaciones no podían cumplir sus obligaciones. Los garantes de las obligaciones se definían en el párrafo 14 propuesto.
86. El Vicepresidente armador señaló que su grupo podía estar de acuerdo en suprimir la referencia a «las autoridades del Estado rector del puerto y del Estado del pabellón» y retiraría su enmienda para incluir «Estado que suministra mano de obra». Los casos de abandono solo ocurrían cuando los garantes de las obligaciones incumplían sus obligaciones. Por consiguiente, su grupo preferiría suprimirlas palabras «cuando los garantes de las obligaciones no lo hayan hecho». Las palabras «de la gente de mar» deberían añadirse después de «abandono», para que quedara claro que las Pautas se referían al abandono de la gente de mar, y no al abandono de los buques.
87. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con dichas propuestas, que aportarían más claridad y concisión al párrafo.
88. La representante gubernamental de las Islas Marshall también apoyó esas enmiendas propuestas. El Vicepresidente gubernamental añadió que su grupo podría aceptar las propuestas.
89. El párrafo 12 fue adoptado en su forma enmendada.

Marco internacional

Párrafo 13 propuesto

90. El Vicepresidente armador señaló que, dado que las preguntas más frecuentes que acompañaban el MLC, 2006 no eran jurídicamente vinculantes, deberían trasladarse de la lista que figuraba en el párrafo 13 propuesto a un párrafo aparte, o hacerse referencia a ellas en una nota a pie de página.
91. El Vicepresidente de la gente de mar indicó que la sección se titulaba «marco internacional»; no había ninguna especificación de que los textos enumerados deberían ser jurídicamente vinculantes. Las preguntas más frecuentes parecían estar bien situadas. Propuso añadir las palabras «El manual 'Preguntas más frecuentes sobre el MLC' no es jurídicamente vinculante» al principio de la nota a pie de página explicativa sobre las preguntas más frecuentes.
92. El Vicepresidente armador y el Vicepresidente gubernamental estuvieron de acuerdo.
93. El Vicepresidente gubernamental propuso añadir «y recursos» en el título, en aras de la claridad.
94. El Vicepresidente de la gente de mar y el Vicepresidente armador estuvieron de acuerdo.
95. El Vicepresidente de la gente de mar consideró que el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada (Convenio FAL), de la OMI también debería incluirse en la lista, para evitar dar la impresión de que las Pautas solo se aplicarían a las partes en el MLC, 2006. El Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930 (núm. 29), de la OIT, y el Protocolo de 2014 relativo al mismo, tal como se mencionaban en el preámbulo del MLC, 2006, también deberían incluirse en la lista. La situación de la gente de mar abandonada, a la que los Estados rectores del puerto obligaba a permanecer a bordo del buque y a trabajar para mantener el buque, sin remuneración o repatriación, y sin la facilitación de alimentos o combustible, equivalía a trabajo

forzoso. Al hacer referencia al MLC, 2006, debería mencionarse específicamente el artículo V, párrafo 7 (trato no más favorable); era imperativo recordar que la gente de mar abandonada a bordo de cualquier buque debía ser repatriada, no solo la que estaba a bordo de los buques cubiertos por un certificado de trabajo marítimo. La nota a pie de página 1, que ponía de relieve reglas y normas específicas del MLC, 2006 debería recordar asimismo el artículo III (derechos fundamentales de la gente de mar) y el artículo V, párrafo 7 (trato no más favorable).

96. Si bien el Vicepresidente armador señaló que su grupo podía estar de acuerdo con la adición del Convenio FAL a la lista, el Vicepresidente gubernamental, apoyado por la representante gubernamental de Indonesia y el representante gubernamental del Reino Unido, señaló que el Grupo Gubernamental necesitaría más tiempo para considerar la propuesta, y solicitó información sobre la aplicación del Convenio en los casos de abandono.
97. El representante gubernamental del Reino Unido advirtió que la definición de «armador» que figuraba en el Convenio FAL difería de la contenida en el MLC, 2006, lo cual podría ser problemático si ambas se incluían como puntos de referencia para las Pautas.
98. El Secretario General de la reunión (OMI) señaló que, si bien el Convenio FAL no abordaba específicamente los casos de abandono, la sección 3, norma 3.10 y 3.10.2 del anexo del Convenio hacía referencia a la repatriación de la gente de mar y al tránsito de la gente de mar en los puertos y fuera de ellos para los cambios de tripulación. La definición de «armador» contenida en el Convenio FAL difería efectivamente de la que figuraba en el MLC, 2006, aunque dicha diferencia no debería plantear problemas en el contexto de las Pautas.
99. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con la inclusión del Convenio FAL en la lista de textos que comprendían un marco contextual para las Pautas.
100. La representante gubernamental de Kenya señaló que la aplicación del Convenio FAL podía ser problemática para algunos Estados; en África, por ejemplo, era habitual comunicarse con los armadores a través de agencias, en lugar de directamente, lo cual estaba en consonancia con la definición contenida en el MLC, 2006.
101. El Vicepresidente armador señaló que la inclusión del Convenio FAL sería lógica: el Convenio regulaba la llegada, la estancia y la salida de la gente de mar, y debería tenerse en cuenta en el contexto de las Pautas.
102. Tras discusiones informales y tras recibir más información de la OMI sobre la aplicación del Convenio FAL, el Vicepresidente gubernamental señaló que su grupo podría estar de acuerdo con la inclusión del Convenio FAL en la lista de documentos que figuraba en el párrafo 13.
103. En lo tocante al trabajo forzoso, una representante de los armadores del Reino Unido señaló que el Convenio núm. 29 de la OIT estaba incluido de hecho en el ámbito de aplicación del MLC, 2006, junto con otros convenios fundamentales. Se preguntaba si debía mencionarse específicamente en la lista contenida en el párrafo 13, o si sería preferible recordar los artículos del MLC, 2006 que hacían referencia a dichos instrumentos.
104. El Vicepresidente de la gente de mar subrayó que las Pautas deberían poner de relieve que el abandono de la gente de mar podía convertirse rápidamente en una situación de trabajo forzoso. Debería hacerse referencia específica al Convenio núm. 29 y a su Protocolo de 2014.
105. La Secretaria General de la reunión (OIT) señaló que el trabajo forzoso era una cuestión crucial para la OIT, al igual que lo eran los demás principios y derechos fundamentales en el trabajo, los cuales se habían mencionado específicamente en el párrafo 9 del proyecto de Pautas, y todos ellos debían ser respetados por todos los Estados Miembros de la OIT, con independencia de su

situación con respecto a la ratificación. Por consiguiente, podría considerarse incluir en la lista la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales.

106. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que, si bien no se oponía a que se incluyera en la lista la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, la Declaración se refería a cinco instrumentos, los cuales eran indudablemente de suma importancia, si bien algunos de ellos eran más pertinentes que otros en lo referente a la situación de la gente de mar abandonada. Por lo tanto, también deberían mencionarse específicamente el Convenio núm. 29 de la OIT y su Protocolo.
107. El Vicepresidente armador estuvo de acuerdo en añadir el Convenio núm. 29 de la OIT a la lista, para subrayar la importancia de evitar situaciones de trabajo forzoso cuando se abandonara a la gente de mar.
108. El Vicepresidente gubernamental, respaldado por los representantes gubernamentales de Kenya e Indonesia, prefería incluir la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, y no indicar específicamente el trabajo forzoso. Incluir ambos constituiría una duplicación innecesaria.
109. El representante gubernamental del Reino Unido propuso enumerar cada uno de los Convenios que incluían los principios y derechos fundamentales en el trabajo.
110. El Vicepresidente armador señaló que su grupo podía apoyar la inclusión en la lista tanto de la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo como del Convenio núm. 29 de la OIT. Si bien reconoció que constituía un cierto grado de duplicación, el trabajo forzoso debería ponerse de relieve, y no deberían excluirse los demás principios y derechos fundamentales.
111. La Secretaria General de la reunión (OIT) dijo que una regla de oro en la OIT era que los principios y derechos fundamentales en el trabajo estaban interrelacionados, eran inseparables y se apoyaban mutuamente. Destacar uno de ellos daría una impresión equivocada. Por lo tanto, no había nada malo en incluir la Declaración en la lista, poniendo de relieve al mismo tiempo el trabajo forzoso, refiriéndose específicamente asimismo al Convenio núm. 29 de la OIT.
112. Así quedó acordado.
113. El Vicepresidente armador y el Vicepresidente gubernamental apoyaron la propuesta de la Gente de Mar de añadir referencias al artículo III y al artículo V, párrafo 7, en la lista de disposiciones pertinentes contenida en la nota a pie de página 1. El Vicepresidente gubernamental también quiso añadir una referencia a la norma A1.4, párrafo 5, c), vi).
114. Así quedó acordado.
115. El párrafo 13 fue adoptado en su forma enmendada.

Aplicación

Párrafo 14 propuesto

Título propuesto

116. El Vicepresidente gubernamental propuso que, dado que las Pautas no eran vinculantes, el título debería rezar «Las presentes pautas están destinadas a», en lugar de «Estas pautas se aplicarán a».
117. El Vicepresidente de la gente de mar y el Vicepresidente armador estuvieron de acuerdo.
118. El título fue adoptado en su forma enmendada.

Apartado a) propuesto

- 119.** El Vicepresidente armador señaló que el apartado a) se refería a dos entidades independientes: los armadores y quienes proporcionaban garantía financiera. Por lo tanto, deberían dividirse en dos apartados. El apartado a) debería rezar, simplemente, «los armadores;». Quienes proporcionan garantía financiera deberían ser objeto de un nuevo apartado después del apartado a).
- 120.** El Vicepresidente de la gente de mar y el Vicepresidente gubernamental estuvieron de acuerdo.
- 121.** El apartado a) fue adoptado en su forma enmendada.

Nuevo apartado propuesto después del apartado a)

- 122.** El Vicepresidente de la gente de mar propuso utilizar la redacción de la segunda parte del apartado a) tal como se había redactado originalmente, pero quiso suprimir la referencia al MLC, 2006, ya que la Resolución A.930(22) de la OMI, que hacía referencia a la garantía financiera, era igualmente equivalente. Por lo tanto, el apartado debería ser del siguiente tenor: «quienes proporcionan garantía financiera para que los armadores puedan cumplir las obligaciones para con la gente de mar;».
- 123.** El Vicepresidente armador estuvo de acuerdo en suprimir la referencia al MLC, 2006. Expresó su preocupación por que las palabras «para que los armadores pudieran cumplir las obligaciones» pudiera crear una laguna, que daría lugar a que no se proporcionara garantía financiera si el armador ya no existía. Por consiguiente, su grupo propuso que el apartado rezara «quienes proporcionan garantía financiera relacionada con las obligaciones del armador;».
- 124.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo.
- 125.** Al Vicepresidente gubernamental le preocupaba que, cuando los armadores ya no estaban presentes, se exigía a los Gobiernos que afrontaran la situación de la gente de mar abandonada, y para ello tenían que utilizar el dinero de los contribuyentes. Los Gobiernos debían poder recuperar dichos fondos de alguna parte. El párrafo, tal como estaba redactado actualmente, no tenía en cuenta esa situación.
- 126.** El Vicepresidente armador señaló que la garantía financiera prevista en la norma A2.5.2 del MLC, 2006 era muy específica. La norma preveía claramente el acceso directo a la garantía financiera para la remuneración de la gente de mar, sin ningún intermediario. El apartado debería ser lo más claro y sencillo posible en lo que respecta al tema. Si los Gobiernos aportaban contribuciones más allá del alcance de la norma A2.5.2, había sin duda formas de recuperar dichos fondos, también a través de los tribunales, o subastando el buque.
- 127.** El Vicepresidente gubernamental señaló que su grupo podía aceptar el apartado tal como lo había propuesto el Grupo de los Armadores, a condición de que las Pautas comprendieran una disposición sobre el derecho del Estado a recuperar cualquier fondo destinado a atender las necesidades y a defender los derechos de la gente de mar abandonada.
- 128.** El apartado a) *bis* fue adoptado en su forma enmendada.

Apartado b) propuesto

- 129.** El Vicepresidente armador y el Vicepresidente gubernamental estuvieron de acuerdo con el apartado b) propuesto.
- 130.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que debería estar claro que el apartado se aplicaba a todos los Estados del pabellón, y no solo a los que eran partes en el MLC, 2006. Por consiguiente, su grupo deseaba añadir «Todos» antes de «los Estados del pabellón», e insertar «en particular

los que son responsables de» para garantizar que el apartado se leyera más allá del ámbito de aplicación del MLC, 2006.

131. El Vicepresidente armador y el Vicepresidente gubernamental estuvieron de acuerdo.

132. El apartado *b)* fue adoptado en su forma enmendada.

Apartado *c)* propuesto

133. El Secretario Ejecutivo (OIT) presentó los cambios propuestos por la Oficina para poner las Pautas en consonancia con las enmiendas recientes al MLC, 2006, teniendo en cuenta así el nuevo párrafo 9 que se había añadido a la norma A2.5.1 sobre la repatriación.

134. El Vicepresidente armador señaló que el término «territorio» debería entenderse como «aguas territoriales». Su grupo deseaba añadir la palabra «Todos» antes de «los Estados rectores del puerto» e insertar «en particular los que son responsables de», en consonancia con las enmiendas anteriores al apartado *b)*.

135. El Vicepresidente de la gente de mar y el Vicepresidente gubernamental estuvieron de acuerdo.

136. El apartado *c)* fue adoptado en su forma enmendada.

Apartado *d)* propuesto

137. El Secretario Ejecutivo (OIT) presentó notas a pie de página incluidas por la Oficina en el apartado *d)*, que tenían por objeto avivar una discusión sobre la posibilidad de incluir el criterio de la residencia, así como la nacionalidad, en consonancia con ciertas disposiciones del MLC, 2006.

138. El Vicepresidente armador señaló que, en consonancia con las enmiendas anteriores, la palabra «Todos» debería añadirse antes de «Estados» al principio del apartado. Las palabras «a national» en la versión inglesa debían ser sustituidas por «nationals». Esta enmienda no era pertinente para la versión española de las Pautas.

139. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con dichas propuestas, y añadió que deberían añadirse las palabras «entre otras cosas» antes de «conformemente a lo dispuesto en el MLC, 2006». Propuso añadir «y/o residente» después de «nacional».

140. El representante gubernamental del Reino Unido propuso utilizar el mismo texto que en la regla 5.3 del MLC, 2006, para añadir, después de «es nacional», las palabras «o residente la gente de mar abandonada o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo». La representante gubernamental de Indonesia pidió una aclaración a este respecto, dado que la regla 5.3 se refería a la seguridad social y a otros asuntos, pero no a la repatriación.

141. La Secretaria del Grupo de los Armadores hizo referencia al caso de los marinos de Kiribati, 200 de los cuales habían sido abandonados en el extranjero por su país de nacionalidad durante la pandemia de COVID-19, y habían quedado atrapados en condiciones terribles durante dos años, sin poder regresar a sus hogares. Las Pautas debían referirse a la responsabilidad de los países de nacionalidad de lograr que la gente de mar regresara a sus hogares.

142. La Presidenta señaló que, dado que las Pautas no eran jurídicamente vinculantes, la redacción «esforzarse por facilitar la repatriación» debería ser aceptable para todas las partes.

143. Así quedó acordado.

144. El apartado *d)* fue adoptado en su forma enmendada.

Nuevo apartado propuesto después del apartado d)

145. El Secretario Ejecutivo (OIT) señaló que el Grupo de Trabajo tal vez considerara oportuno añadir un nuevo apartado sobre el Estado en el que operaban los servicios de contratación y colocación de la gente de mar.
146. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo, y señaló que los Estados en los que operaban los servicios de contratación y colocación de la gente de mar eran una parte interesada adicional, que también debería incluirse en el nuevo apartado.
147. El Vicepresidente armador preguntó si los servicios de contratación y colocación entraban dentro del ámbito de aplicación del párrafo.
148. La Presidenta confirmó que los servicios de contratación y colocación tenían la responsabilidad de proteger a la gente de mar, y se les incluirían de manera adecuada en la lista de partes interesadas contenida en el párrafo 14.
149. El Vicepresidente armador pidió si se debería especificar que el apartado solo se aplicaría a los servicios de contratación y colocación en los Estados vinculados por el MLC, 2006.
150. La Presidenta señaló que el sistema de protección solo se aplicaba de conformidad con el MLC, 2006, pero que las Pautas eran aplicables a todos, independientemente de situación con respecto a la ratificación del MLC, 2006.
151. La Secretaria del Grupo de los Armadores señaló que a menudo la gente de mar era contratada por agentes sin escrúpulos en Estados extranjeros que no eran partes en el MLC, 2006. Dichos Estados deberían tenerse en cuenta en el apartado.
152. El Vicepresidente gubernamental estuvo de acuerdo. A su grupo le había preocupado que los servicios de contratación no se hubieran incluido en el ámbito de aplicación original de las Pautas, y el nuevo apartado propuesto respondía a dichas preocupaciones.
153. La representante gubernamental de Bélgica señaló que los propios servicios de contratación y colocación, así como los Estados en los que realizaban su actividad, eran partes interesadas pertinentes. Propuso que el apartado rezara «os servicios de contratación y colocación y los Estados en los que operan;».
154. El Vicepresidente armador propuso insertar las palabras «responsables de colocar a la gente de mar a bordo de los buques» antes de «y los Estados en los que operan dichos servicios».
155. El apartado d) *bis* fue adoptado.

Apartado e) propuesto

156. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que, en el contexto de las discusiones tripartitas, el apartado no debería referirse únicamente a «otras partes interesadas», sino a «los interlocutores sociales y otras partes interesadas». Al final del apartado, las palabras «el proceso» deberían sustituirse por las palabras «la resolución de los casos de abandono de la gente de mar».
157. El Vicepresidente armador estuvo de acuerdo con dichas propuestas.
158. El representante gubernamental del Reino Unido, respaldado por la representante gubernamental de Indonesia, propuso sustituir las palabras «los interlocutores sociales y» por «la gente de mar, las organizaciones de gente de mar y de armadores interesadas y». Revestía particular importancia incluir a la gente de mar; su abandono era el tema de las pautas y su participación en la resolución de los casos que les incumbían era esencial.

- 159.** El Vicepresidente armador señaló que deberían insertarse las palabras «los representantes de» antes de «las organizaciones de gente de mar y de armadores». Por consiguiente, el apartado debería rezar: «la gente de mar, los representantes de las organizaciones de gente de mar y de armadores interesadas, y otras partes interesadas que puedan contribuir a la resolución de los casos de abandono de gente de mar.».
- 160.** Así quedó acordado
- 161.** El apartado e) fue adoptado en su forma enmendada.
- 162.** Todo el párrafo 14 fue adoptado en su forma enmendada.

Definición

Párrafo 15 propuesto

- 163.** El Vicepresidente armador señaló que debería actuarse con cautela en lo que respecta a la utilización de las palabras «debería» y «deberá» en el contexto de las Pautas, que no eran vinculantes. En el caso del párrafo 15, su grupo propuso sustituir las palabras «De conformidad con lo dispuesto en el MLC, 2006,» por «El MLC, 2006 establece que», e incluir el resto del párrafo entre comillas para indicar que era una cita directa del Convenio.
- 164.** El Vicepresidente gubernamental estuvo de acuerdo. Si bien se debería evitar en las Pautas la utilización de «deberá» y «debería», en el caso de una cita directa la redacción del MLC, 2006 debería reproducirse fielmente.
- 165.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que debería considerarse la nota a pie de página 7, que contenía la propuesta de la Secretaría de incluir una referencia al MLC, 2006. Era importante señalar que la definición se aplicaba con independencia de que los Estados hubieran ratificado el MLC, 2006. Al final del apartado a), debería añadirse la palabra «o», para armonizar el texto con el del MLC, 2006.
- 166.** El Vicepresidente armador, refiriéndose a la nota a pie de página 8, señaló que la palabra «universalmente» era demasiado ambiciosa y debería suprimirse. Indicó que no todos los Estados partes en el MLC, 2006 habían ratificado todas las enmiendas sobre el abandono.
- 167.** Así quedó acordado.
- 168.** El párrafo 15 fue adoptado en su forma enmendada.

Principios y responsabilidades

Párrafo 16 propuesto

- 169.** El Vicepresidente armador dijo que el párrafo podía simplificarse. Su grupo propuso suprimir las palabras «tomar las disposiciones para la repatriación». Las palabras «de conformidad con sus contratos de trabajo y» también deberían suprimirse. Deberían sustituirse las palabras «con lo dispuesto en el», antes de «MLC, 2006», por las palabras «con los requisitos estipulados en el». Después de las palabras «el MLC, 2006», el resto del párrafo, «y de atender a sus necesidades esenciales, incluida la de atención médica», deberían suprimirse.
- 170.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo en desacuerdo; se suponía que la descripción de las obligaciones y las responsabilidades en las Pautas era amplia. Si bien se acogían con agrado los esfuerzos para simplificar el texto, las enmiendas propuestas reducirían el grado de detalle en lo tocante a las responsabilidades de quienes aplicarían las Pautas. Las Pautas deberían ir más allá del MLC, 2006. Con respecto a la atención médica, los armadores deberían proporcionar atención médica no solo hasta la repatriación, sino hasta la plena recuperación.

171. El Vicepresidente gubernamental expresó su acuerdo con el Grupo de la Gente de Mar; si bien las Pautas deberían ser sucintas, claras y concisas, debía actuarse con cautela para no simplificarlas en exceso. Debería conservarse la referencia a la toma de disposiciones y a la cobertura del costo de la repatriación. La referencia continua al MLC, 2006 daría lugar a que las Pautas fueran demasiado restrictivas. La representante gubernamental de Indonesia, apoyada por el representante gubernamental de Filipinas, añadió que, en el contexto de una pandemia mundial, revestía particular importancia la referencia específica a la atención médica.
172. El Vicepresidente armador señaló que la sección sobre los principios y responsabilidades se refería a las disposiciones preexistentes. Se formularían recomendaciones de manera detallada en una sección ulterior de las Pautas.
173. La Secretaria del Grupo de los Armadores añadió que las enmiendas de 2022 al MLC, 2006 estipulaban que incumbía a la autoridad del Estado rector del puerto proporcionar atención médica en el caso de que el armador ya no estuviera presente. Las palabras «requisitos estipulados en el Convenio» fortalecerían la disposición de las Pautas sobre la atención médica, aportando más claridad.
174. El observador gubernamental de Noruega señaló que el párrafo que estaba examinándose abordaba las responsabilidades de los armadores, no de los Estados rectores del puerto. Su Gobierno respaldaba el texto original.
175. El Vicepresidente de la gente de mar propuso sustituir las palabras «El armador es la entidad responsable» por «Incumbe al armador la responsabilidad». Los demás detalles deberían conservarse.
176. Así quedo acordado.
177. El Vicepresidente de la gente de mar indicó que la sección de las Pautas titulada «Principios y responsabilidades» debería ser más amplia que el ámbito de aplicación del MLC, 2006. La responsabilidad del armador de repatriar no solo estaba codificada en los acuerdos de empleo de la gente de mar de conformidad con el MLC, 2006, sino también más ampliamente en los contratos de trabajo de la gente de mar. Por consiguiente, deberían añadirse las palabras «o contratos de trabajo» después de «sus acuerdos de empleo».
178. Así quedó acordado.
179. La representante gubernamental de las Islas Marshall propuso suprimir la referencia a los requisitos estipulados en el MLC, 2006. La referencia al final del párrafo a la facilitación de atención médica debería conservarse.
180. El Vicepresidente armador, el Vicepresidente de la gente de mar y el Vicepresidente gubernamental estuvieron de acuerdo.
181. El párrafo 16 fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 17 propuesto

182. El Vicepresidente armador señaló que, en lo referente a la garantía financiera, había tres categorías diferentes de buques que los Estados del pabellón deberían tomar en consideración: los cubiertos por el MLC, 2006, los cubiertos por la cláusula de «trato no más favorable» y los cubiertos por la Resolución A.930(22) de la OMI. El párrafo debería reformularse para reflejar estas tres circunstancias distintas.

- 183.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo en que el párrafo debía reformularse. Los Estados del pabellón necesitaban un mecanismo establecido para las comprobaciones, y un mecanismo de notificación e investigación para abordar los casos en los que los armadores no habían cumplido sus obligaciones y no existía una garantía financiera. Además, bajo el control por el Estado rector del puerto, la validez de los certificados de garantía financiera debería comprobarse en lugar de depender de los certificados de trabajo marítimo, que eran válidos durante cinco años. La referencia al MLC, 2006 debería ampliarse; la Resolución A.930(22) de la OMI hacía referencia a la necesidad de comprobar la garantía financiera.
- 184.** El Secretario Ejecutivo (OIT) puso de relieve la nota a pie de página 10, que contenía una propuesta de la Oficina para considerar incluir en las Pautas una indicación de la periodicidad recomendada de las comprobaciones, con una sugerencia de que se debería alentar a los Estados del pabellón a «comprobar anualmente la validez de la garantía financiera exigida».
- 185.** El Vicepresidente gubernamental señaló que la pandemia de COVID-19 había puesto de relieve el problema de la ausencia de garantía financiera exigida por el MLC, 2006. Si las comprobaciones de la garantía financiera se subsumían en la comprobación quinquenal de los certificados de trabajo marítimo, el seguro financiero vencido tal vez pasaría desapercibido. Por consiguiente, debería considerarse la periodicidad exigida de la comprobación de la existencia de la garantía financiera; sin embargo, los diferentes Gobiernos tenían diferentes circunstancias que tener en cuenta. Las Pautas deberían permitir flexibilidad, en lugar de imponer una comprobación anual.
- 186.** La Presidenta propuso la expresión «regularmente» en lugar de una verificación «anual». La representante gubernamental de Francia estuvo de acuerdo.
- 187.** A solicitud del Vicepresidente armador, los representantes gubernamentales de Francia, Grecia, las Islas Marshall, Liberia y Panamá describieron la manera en que sus autoridades lidiaban con las situaciones en las que la gente de mar no tenía garantía financiera válida. En las Islas Marshall, tendrían lugar discusiones con el armador; la no obtención de la garantía financiera requerida para el registro del buque daría lugar a que el pabellón fuera retirado. De manera análoga, en Panamá, la no rectificación de un lapso de las garantías financieras requeridas conduciría a que el buque fuera eliminado del registro. En Grecia, quienes proporcionaban garantía financiera tenían la obligación de informar a la autoridad competente del vencimiento o la retirada de un certificado. En Liberia, cuando los armadores renovaban otros documentos del seguro de responsabilidad, tenían la obligación de proporcionar un certificado de garantía financiera. No hacerlo dentro de un plazo determinado conduciría a la invalidación de su certificado de trabajo marítimo. En Francia, se llevaban a cabo comprobaciones durante las inspecciones por el Estado del pabellón de conformidad con el MLC, 2006, que tenían lugar cada dos años y medio. Dichas comprobaciones incluían una inspección combinada que examinaba 16 aspectos de la certificación, que no podía llevarse a cabo por separado.
- 188.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que el sistema de garantía financiera debería estar establecido en todos los Estados, no solo en los que eran parte en el MLC, 2006. Por lo tanto, la palabra «cumpla» antes de «los requisitos estipulados en el Convenio» debería sustituirse por «que incluya uno que cumpla». La ausencia de un certificado de garantía financiera válido debería impulsar la retirada del certificado de trabajo marítimo por el Estado del pabellón. Debería añadirse una oración al final del párrafo para que se alentara a los Estados del pabellón a comprobar regularmente la validez del certificado de garantía financiera requerido durante el periodo de validez de la certificación pertinente del Estado del pabellón.
- 189.** Un representante armador de los Estados Unidos de América señaló que, al negociar las enmiendas de 2014 al MLC, 2006, había tenido lugar una discusión sobre si se debería exigir a los Estados del pabellón que expidieran certificados que acreditaran el establecimiento de la garantía financiera. La

carga administrativa se había considerado excesiva. Como consecuencia, los buques seguían comerciando sin un seguro válido de garantía financiera. El problema de asegurar la garantía financiera para la gente de mar abandonada no podía rectificarse, a menos que los Estados del pabellón estuvieran dispuestos a responder a la pregunta de por qué permitían que esa situación continuara.

190. El párrafo 17 propuesto fue reformulado por la Oficina a la luz de lo anterior, y se presentó ulteriormente al Grupo de Trabajo Tripartito Mixto para su examen.
191. El Vicepresidente armador quiso sustituir «regularmente» por «anualmente». También propuso añadir dos oraciones al final del párrafo, para que rezara: «La Resolución A.930(22) de la Asamblea de la OMI recomienda que los Estados del pabellón garanticen la existencia de un sistema de garantía financiera tal como se describe en la parte dispositiva de la Resolución. Se alienta a los Estados rectores del puerto a prestar particular atención al periodo de validez de la garantía financiera al comprobar los documentos pertinentes durante las inspecciones.» La nota a pie de página 15 debería suprimirse como enmienda consiguiente lógica.
192. El Vicepresidente de la gente de mar acogió con agrado y apoyó esas propuestas.
193. El Vicepresidente gubernamental señaló que su grupo no quería que se estipulara que la comprobación debería ser anual, sino que más bien deseaba permitir cierto grado de flexibilidad para que los Estados del pabellón lo utilizaran a su discreción. El término «anual» era demasiado restrictivo; el Grupo Gubernamental preferiría el término «regularmente», tal como había propuesto la Oficina. Algunos Gobiernos llevaban a cabo comprobaciones más de una vez al año, mientras que otros no disponían de recursos para realizar comprobaciones anuales.
194. La Secretaria General de la reunión (OIT) recordó que las Pautas no eran vinculantes, por lo que su naturaleza conllevaba un cierto grado de flexibilidad en su aplicación. Sin embargo, se deberían leer fácilmente.
195. El Vicepresidente armador señaló que dejar demasiado margen con respecto al plazo para comprobar los documentos de la garantía financiera no mejoraría la situación de la gente de mar. La utilización de las palabras «se alienta» debería ofrecer suficiente flexibilidad. Propuso añadir la expresión «al menos anualmente».
196. El Vicepresidente de la gente de mar y el Vicepresidente gubernamental estuvieron de acuerdo.
197. El Vicepresidente gubernamental dijo que, con respecto a la nueva oración sobre los Estados rectores del puerto propuesta por el Grupo de los Armadores, su grupo deseaba sustituir las palabras «el periodo de validez» por «la validez». Debería añadirse otra oración del siguiente tenor: «Se alienta a los Estados en los que operan los servicios de contratación y colocación a comprobar regularmente que sigue estando establecido el seguro proporcionado por los servicios de contratación y colocación en cuestión».
198. El Vicepresidente armador indicó que, con respecto a la comprobación por el Estado rector del puerto de la garantía financiera, el MLC, 2006 se refería a «periodo de validez».
199. El representante gubernamental de Grecia dijo que no se exigiría que los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto juzgaran si la duración de la validez del certificado era aceptable o no. Se les debería exigir simplemente que determinaran si se poseía un certificado válido. Por consiguiente, la palabras «el periodo de validez» deberían sustituirse por «la validez».
200. El Vicepresidente armador reiteró que, en virtud del MLC, 2006, los Estados rectores del puerto tenían la obligación de comprobar «el periodo» de validez, no la validez, de los certificados de garantía financiera. Un representante armador de los Estados Unidos de América añadió que la validez del seguro era pertinente para el Estado del pabellón. Comprobar la validez de los

documentos del seguro estaba fuera del ámbito de competencia de las autoridades de control por el Estado del puerto.

201. La Secretaria del Grupo de los Armadores puso de relieve asimismo el anexo 2-I, párrafo *h)* del MLC, 2006, que hacía referencia a los certificados de garantía financiera y a su «periodo de validez».
202. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que el anexo A2-I, *h)* debería leerse conjuntamente con A2-I, *i)*, que hacía referencia a la garantía financiera, en consonancia con los requisitos de la norma A2.5.2. Además, el marco internacional establecido en el párrafo 11 de las Pautas actuales hacía referencia a las Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (segunda edición revisada, 2021), que indicaban que para todos los buques, los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto tenían la obligación de comprobar «los documentos pertinentes que confirmen que se ha proporcionado garantía financiera». Para los buques que debían estar certificados, tenían la obligación de comprobar «el certificado válido de garantía financiera u otras pruebas documentales expedidas por el proveedor de garantía financiera». Por lo tanto, la expresión «periodo de validez» era demasiado restrictiva.
203. La Secretaria del Grupo de los Armadores señaló que, si se añadían las palabras «, de conformidad con el anexo A2-I del MLC, 2006 y con las Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (segunda edición revisada, 2021), de la OIT» después de las palabras «durante las inspecciones», se incluiría toda la información pertinente. Por lo tanto, las palabras «el periodo de validez» podían sustituirse por «la validez».
204. Así quedó acordado.
205. El Vicepresidente armador hizo referencia a la nueva oración propuesta por el Grupo Gubernamental. Los servicios de contratación y colocación tenían la obligación de tener un seguro válido. Alentar a los Estados en los que operaban los servicios de contratación y colocación pertinentes a cumplir esa obligación no era suficiente. Las palabras «Se alienta a los Estados en los que operan los servicios de contratación y colocación a comprobar regularmente» podrían sustituirse por «Se recuerda a los Estados en los que operan los servicios de contratación y colocación pertinentes que tienen la obligación de comprobar regularmente».
206. La Secretaria General de la reunión (OIT) estuvo de acuerdo; las Pautas no deberían tener un nivel inferior a las obligaciones preexistentes.
207. El Vicepresidente de la gente de mar consideró que la nueva oración propuesta por el Grupo Gubernamental estaba fuera de lugar en el párrafo actual. Si se conservaba, tal vez como un nuevo párrafo después del párrafo 17, el término «seguro» debería sustituirse por «sistema de protección», en consonancia con la terminología utilizada en el MLC, 2006.
208. Los párrafos 17 y 17 *bis* fueron adoptados en su forma enmendada.

Párrafo 18 propuesto

Título propuesto

209. El Vicepresidente armador indicó que el título debería especificar que «las obligaciones indicadas anteriormente» se referían a los casos de abandono.
210. El Vicepresidente de la gente de mar propuso la expresión «las obligaciones establecidas en el párrafo 16».
211. El título fue adoptado en su forma enmendada.

Apartado a) propuesto

- 212.** El representante gubernamental del Reino Unido quiso sustituir las palabras «su capacidad para» por «su derecho a».
- 213.** El Vicepresidente de la gente de mar y el Vicepresidente armador estuvieron de acuerdo.
- 214.** El apartado a) fue adoptado en su forma enmendada.

Apartado b) propuesto

- 215.** El Vicepresidente armador señaló que la norma A2.5.1, párrafo 5, del MLC, 2006, que exigía a los Estados del pabellón prever la repatriación de la gente de mar si los armadores no tomaban las disposiciones necesarias, debería mencionarse claramente y citarse. También deberían incluirse disposiciones equivalentes de otros instrumentos, incluida la Resolución A.930(22) de la OMI, a fin de ampliar el alcance del apartado más allá del MLC, 2006.
- 216.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo. El texto «los Estados de los cuales sea nacional o residente la gente de mar» (y todas las referencias de ese tipo durante todas las Pautas) debería revisarse en consonancia con el párrafo 14, d) con fines de coherencia. La jerarquía de responsabilidad debería reflejarse en orden: armadores, Estados del pabellón, Estados rectores del puerto, Estados que suministran mano de obra. Si no habían comprobado la validez del certificado de garantía financiera tras la llegada del buque, los Estados rectores del puerto tenían una responsabilidad hacia la gente de mar abandonada posteriormente a bordo de dicho buque. Deberían añadirse las palabras «al y del Estado rector del puerto» después de las palabras «podrá pedir asistencia».
- 217.** El representante gubernamental del Reino Unido señaló que debería añadirse la palabra «to» antes de la palabra «assist» en la versión inglesa de las Pautas. Esta enmienda no era pertinente para la versión española de las pautas.
- 218.** El apartado b) fue adoptado en su forma enmendada.

Apartado c) propuesto

- 219.** El Vicepresidente armador señaló que el apartado debería reformularse, ya que se refería a los «buques» en lugar de a la gente de mar. La gente de mar debía ser la prioridad en todo momento en las Pautas. En los últimos años, se habían observado casos en los que por diversos motivos no se había permitido a la gente de mar abandonar los buques durante meses y, en algunos casos, durante años. La cuestión principal era retirar a la gente de mar del buque abandonado, no la seguridad del buque. Confiscar los pasaportes de la tripulación internacional, y obligarla a permanecer a bordo de los buques, equivalía a trabajo forzoso.
- 220.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo en que el párrafo debería abordar claramente las necesidades de la gente de mar y los buques a bordo de los cuales trabajaba. Las medidas que debían adoptar los Estados rectores del puerto, tal como se establecía en el inciso i), daban la impresión de que el Estado rector del puerto era en cierto grado responsable de considerar que un buque había sido abandonado. Los derechos y las obligaciones de la gente de mar y de sus representantes deberían incluirse en el inciso. Con respecto al inciso ii), a la luz de la discusión sobre los certificados de garantía financiera, se debería exigir a los Estados rectores del puerto que comprobaran la validez del certificado de garantía financiera antes de permitir a los buques hacer escala en el puerto. También debería estipularse claramente que el proveedor de garantía financiera era la entidad responsable del pago de los salarios a la gente de mar abandonada.

- 221.** El Secretario General de la reunión (OMI) explicó que, cuando el grupo por correspondencia de la OMI había redactado el párrafo, había tenido la intención de garantizar que la gente de mar tuviera acceso a todo lo que necesitaba a bordo, como combustible, electricidad, alimentos y agua potable mientras permanecía a bordo; el buque necesitaría mantenimiento y la gente de mar viviría a bordo.
- 222.** Una representante de los armadores del Reino Unido señaló que, si bien era evidente que la gente de mar abandonada necesitaría condiciones de vida adecuadas a bordo del buque, la principal intención era retirarla del buque lo más rápidamente posible.
- 223.** A propuesta del Vicepresidente de la gente de mar y del Vicepresidente armador, el Grupo de Trabajo Tripartito Mixto acordó establecer un grupo de redacción informal para que revisara el apartado propuesto.
- 224.** El apartado propuesto c) revisado, que incluía una lista de siete medidas que los Estados rectores del puerto debían adoptar como mínimo para facilitar la resolución de los casos de abandono de la gente de mar, se presentó a continuación al Grupo de Trabajo.
- 225.** El Vicepresidente de la gente de mar y el Vicepresidente armador aprobaron el texto revisado tal como lo había presentado el grupo de redacción.
- 226.** El Vicepresidente gubernamental dijo que en el inciso i) su grupo deseaba insertar la palabra «injustificado» después de la palabra «motivo». Las palabras «en caso necesario» deberían sustituir las palabras «cuando sea necesario».
- 227.** El Vicepresidente de la gente de mar expresó su preocupación acerca de la adición del término «injustificado».
- 228.** La Presidenta preguntó si el Grupo Gubernamental podía proporcionar ejemplos de un motivo justificado para no permitir la repatriación de la gente de mar abandonada.
- 229.** El representante gubernamental de Polonia señaló que, si bien los Gobiernos estaban comprometidos con la rápida repatriación de la gente de mar abandonada, si un marino abandonado se enfrentaba a la legislación local en el Estado rector del puerto, la repatriación tal vez no fuera adecuada. El apartado según estaba redactado no ofrecía flexibilidad.
- 230.** El Vicepresidente armador señaló que las Pautas no eran jurídicamente vinculantes y que eran, por su propia naturaleza, flexibles. Había múltiples ejemplos en la práctica de lagunas jurídicas que se habían detectado y de excepciones realizadas por los Estados para justificar la negación a repatriar a la gente de mar, lo cual había causado a dichos marinos y a sus familiares ansiedad y traumas considerables. Las Pautas no deberían dejar abierta dicha posibilidad. Su grupo no podía aceptar la inserción de la palabra «injustificado».
- 231.** El Vicepresidente de la gente de mar se hizo eco de dichas preocupaciones y señaló que la gente de mar en cuestión había sido abandonada, no detenida a causa de un conflicto con la legislación local.
- 232.** La Presidenta preguntó si la supresión de las palabras «y no denegar por ningún motivo» respondería a las preocupaciones de todas las partes.
- 233.** El Vicepresidente armador indicó que su grupo podría, en un espíritu de compromiso, aceptar la supresión de las palabras «por cualquier motivo».
- 234.** Así quedó acordado.
- 235.** La representante gubernamental de Bélgica expresó su preocupación por la referencia a la utilización de custodios o guardianes locales; si no estaban clasificados como gente de mar, no estarían cubiertos por las disposiciones del MLC, 2006. El Gobierno belga no podía aceptar la

posibilidad de que se obligara a los ciudadanos a subir a bordo de buques abandonados y a trabajar en ellos ateniéndose a la legislación del Estado del pabellón, sobre la cual Bélgica no tenía ningún control. Además, se planteaba la cuestión de qué leyes se aplicaría a esos marinos en el caso de que se retirara el pabellón de un buque abandonado.

- 236.** Un representante armador de Suiza señaló que, en el caso de una situación de custodia, cuando los trabajadores en cuestión no eran considerados gente de mar o no estaban cubiertos por el MLC, 2006, esas personas estarían sujetas a la legislación del Estado rector del puerto. Si se retiraba el pabellón, el buque quedaría sin Estado, por lo que estaría bajo la autoridad y la jurisdicción del país en el que se encontraba. La gente de mar que había sido abandonada no debía asumir una carga de la que no era responsable. La importación de una tripulación de reemplazo agravaría simplemente el problema del abandono. La utilización de las palabras «cuando sea necesario» debería cubrir todas las preocupaciones.
- 237.** El Vicepresidente de la gente de mar respaldó esos comentarios.
- 238.** La representante gubernamental de Bélgica señaló que en el presente apartado no se mencionaba la cuestión de impedir la importación de una tripulación de reemplazo, y que tal como estaba redactado el párrafo se dejaba abierta la posibilidad de que se obligara a personas del Estado rector del puerto que no fueran gente de mar a trabajar a bordo de un buque y a estar sujetas a la legislación del Estado del pabellón. Su Gobierno no podía aceptar unas pautas que contemplaran dicha posibilidad.
- 239.** El Secretario General de la reunión (OMI) propuso suprimir las palabras «esté sujeta a la legislación del Estado del pabellón».
- 240.** Así quedó acordado.
- 241.** El Vicepresidente gubernamental señaló que, en el inciso iv), su grupo quería añadir, al comienzo del inciso, la palabra «inmediatamente» después de «informar». Tras la palabras «de otro modo», deberían insertarse las palabras «, así como los Estados en los que operan los servicios de contratación y colocación pertinentes».
- 242.** Así quedó acordado.
- 243.** El Vicepresidente gubernamental quiso añadir un nuevo apartado viii) para que rezara «prestar particular atención a la validez de la garantía financiera al comprobar los documentos pertinentes durante las inspecciones».
- 244.** El Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar señalaron que la cuestión de comprobar la validez de los documentos de la garantía financiera ya se había abordado anteriormente en las Pautas y no correspondería incluirla en el párrafo actual, que hacía referencia a las medidas que debían adoptarse cuando un caso de abandono ya estaba en una fase avanzada.
- 245.** Por lo tanto, la propuesta de añadir un nuevo apartado viii) fue rechazada.
- 246.** El apartado c) fue adoptado en su forma enmendada.

Apartado d) propuesto

- 247.** El Vicepresidente armador señaló que sería mejor que el texto del apartado propuesto d) fuera un nuevo párrafo, después del párrafo 18.
- 248.** Así quedó acordado.
- 249.** El párrafo 18, en su totalidad, fue adoptado en su forma enmendada.

Nuevo párrafo propuesto después del párrafo 18

- 250.** A propuesta del Vicepresidente armador, se añadió el texto propuesto anteriormente como párrafo 18, *d*) como un nuevo párrafo después del párrafo 18. El Vicepresidente armador indicó que deberían incluirse las palabras «en particular» antes de «los que se establecen en el MLC, 2006».
- 251.** La representante gubernamental de la India señaló que, después de las palabras «en su territorio», deberían añadirse las palabras «, y los Estados en los que operan los servicios de contratación y colocación pertinentes». La palabra «deberá» debería sustituirse por «debería».
- 252.** Así quedó acordado.
- 253.** El párrafo 18 *bis* fue adoptado en su forma enmendada.

Procedimiento

Procedimiento general

Párrafo 19 propuesto

- 254.** El Vicepresidente armador señaló que debería insertarse las palabras «la autoridad del» antes de «Estado rector del puerto» en la segunda línea. Antes de la palabra «investigación» debería insertarse la palabra «una». La nota a pie de página 22 no solo debería referirse a las organizaciones de armadores, sino también a las organizaciones de la gente de mar.
- 255.** El Secretario General de la reunión (OMI) indicó que la OMI normalmente utilizaba el término «administración». El Grupo de Trabajo Tripartito Mixto estuvo de acuerdo en utilizar «autoridad competente» durante todas las Pautas.
- 256.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con las enmiendas propuestas y señaló que debería hacerse referencia a los Estados en los que operaban los servicios de contratación y colocación. El lenguaje debería estar en consonancia con el acordado en el resto de las Pautas. Deberían añadirse las palabras «las organizaciones de bienestar de la gente de mar pertinentes» a la lista de partes a las que el Estado rector del puerto debía informar de un caso de abandono.
- 257.** El representante gubernamental del Reino Unido señaló que las palabras «partes implicadas» deberían sustituirse por las palabras «partes interesadas».
- 258.** Así quedó acordado.
- 259.** La representante gubernamental de las Islas Marshall, respaldada por el representante gubernamental de la Argentina, expresó su preocupación por el párrafo propuesto; de conformidad con el MLC, 2006, en el caso de que un armador incumpliera sus obligaciones, la principal responsabilidad en lo tocante a la gente de mar incumbía al Estado del pabellón. El Estado del pabellón debería ser el primero al que se notificara la situación de abandono, y debería asumir la principal responsabilidad. En la práctica, la notificación de los casos de abandono provenía con frecuencia de la ITF, no del Estado rector del puerto.
- 260.** El Vicepresidente gubernamental señaló que, si una autoridad del Estado rector del puerto descubría un caso de abandono, debía informar al Estado del pabellón. Debería existir un procedimiento claro para garantizar que la comunicación entre el Estado rector del puerto y el Estado del pabellón fuera oportuna y eficiente, con objeto de garantizar que los casos de abandono se registraran de manera adecuada en la Base de datos y se resolvieran lo más rápidamente posible.

261. El Vicepresidente de la gente de mar subrayó la importancia de reflejar con exactitud el orden de los eventos: los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto informarían a la autoridad del Estado rector del puerto, y la autoridad del Estado rector del puerto informaría al Estado del pabellón.
262. El Vicepresidente armador, apoyado por la representante gubernamental de las Islas Marshall, propuso, en la tercera oración, sustituir «también debería» por «debería al mismo tiempo», a fin de evitar cualquier retraso en la notificación de las partes interesadas. La comunicación electrónica permitía informar simultáneamente a múltiples partes.
263. El Vicepresidente de la gente de mar quiso sustituir «todos los representantes u organizaciones pertinentes» por «los representantes y las organizaciones».
264. La Secretaria del Grupo de los Armadores indicó que deberían utilizarse las palabras «representantes de las organizaciones de la gente de mar y de los armadores pertinentes», para que el lenguaje empleado en todas las Pautas fuera coherente con el del MLC, 2006.
265. El representante gubernamental del Reino Unido propuso sustituir en la primera oración, las palabras «dónde ocurrió el incidente para incluirlo en la Base de datos conjunta OMI/OIT sobre incidentes de abandono de la gente de mar.» por «para verificar el caso de abandono.». Después de la segunda oración, se insertaría una nueva oración del siguiente tenor: «Una vez se haya verificado esto, se debería informar a la OIT de la inclusión en la Base de datos OMI/OIT sobre incidentes de abandono de la gente de mar.». En la última oración, después de «pertinentes de la gente de mar», debería insertarse la palabra «verificado» después de «notificar el caso de abandono».
266. La Secretaria del Grupo de los Armadores dijo que esas enmiendas propuestas daban a entender que la ITF y las organizaciones de bienestar ya no estaban autorizadas para notificar los casos con miras a su inclusión en la Base de datos. Poner énfasis en la utilización de la Base de datos era un motivo de preocupación; la Base de datos estaba obsoleta y no era adecuada para sus fines. Debía mantenerse actualizada y ser un instrumento vivo para detectar y resolver casos, en lugar de ser meramente un repositorio de información obsoleta. La solicitud del Grupo de Trabajo de modernizar y enmendar la Base de datos debería presentarse al Consejo de Administración de la OIT y al Comité Jurídico de la OMI. La Cámara Naviera Internacional y la ITF ya habían presentado solicitudes para ayudar a actualizar la Base de datos, y dichas solicitudes deberían aceptarse.
267. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo y dijo que su grupo apoyaría cualquier esfuerzo para actualizar la Base de datos.
268. La Secretaria General de la reunión (OIT) estuvo de acuerdo en que debería actuarse con cautela con respecto a la manera en que se hacía referencia a la Base de datos en las Pautas, si no se consideraba adecuado. Las preocupaciones del Grupo de Trabajo deberían señalarse a la atención del Consejo de Administración por conducto de las actas de la reunión.
269. El Secretario General de la reunión (OMI) añadió que las recomendaciones derivadas de la reunión del Grupo de Trabajo también se transmitirían al Comité Jurídico de la OMI.
270. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que no podía estar de acuerdo con las enmiendas propuestas por el Gobierno del Reino Unido, ya que reforzaban la idea de que el Estado rector del puerto era responsable de determinar si un caso constituía abandono y si debería introducirse en la Base de datos. Los Estados rectores del puerto influían en la rapidez con la que se resolvían los casos de abandono, a través de la notificación en algunos casos, pero no eran la parte a la que incumbía determinar si la situación constituía abandono y debía introducirse en la Base de datos.
271. Por consiguiente, las enmiendas propuestas por el Gobierno del Reino Unido fueron rechazadas.

272. Las notas a pie de página 21 y 22 fueron suprimidas.

273. El párrafo 19 fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 20 propuesto

274. El Vicepresidente de la gente de mar propuso sustituir la palabra «instar» por «exigir» Su grupo quería suprimir las palabras «tan pronto como sea posible» y sustituir «razonable» por «rápido». La palabra «bienestar» debería sustituirse por «precaria situación». Las palabras «de conformidad con el MLC, 2006» eran demasiado vagas. Debería hacerse referencia a la disposición pertinente, o bien las palabras «de conformidad con» deberían sustituirse por «incluidas las que se establecen en el MLC, 2006».

275. La Secretaria General de la reunión (OIT) señaló que, en consonancia con el párrafo 5 de las Pautas acordado por la reunión, todas las Pautas estaban en consonancia con el MLC, 2006. La referencia al MLC, 2006 podía suprimirse.

276. Así quedó acordado.

277. La Secretaria del Grupo de los Armadores quiso añadir, al final del párrafo, las palabras «y el bienestar de sus familias».

278. El párrafo 20 fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 21 propuesto

279. El Vicepresidente de la gente de mar propuso que las palabras «En caso de que» se sustituyeran por «Si» y, por lo tanto, «no asuma» por «no asume». Si esto se acordaba, tendrían que introducirse las mismas enmiendas en el párrafo siguiente.

280. El Vicepresidente gubernamental y el Vicepresidente armador estuvieron de acuerdo.

281. La Presidenta señaló que debería añadirse «rápido» después de «plazo» en consonancia con la enmienda al párrafo 20.

282. El Vicepresidente gubernamental sindicó que debería sustituirse «tomará» por «debería tomar», a fin de evitar la utilización de lenguaje preceptivo en las Pautas. También debería introducirse una enmienda similar en el párrafo 22.

283. El párrafo 21 fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 22 propuesto

284. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en enmendar el párrafo 22 en consonancia con las enmiendas introducidas en el párrafo 21.

285. El párrafo 22 fue adoptado en su forma enmendada.

Nuevo párrafo propuesto después del párrafo 22

286. El Vicepresidente armador presentó una nueva propuesta, en consonancia con el formato de los párrafos 21 y 22, que hacía referencia a las responsabilidades de los Estados que suministran mano de obra, en consonancia con las enmiendas de 2022 del MLC, 2006. El párrafo rezaría: «Si el armador, el Estado del pabellón y el Estado rector del puerto no asumen sus responsabilidades, el Estado del que sea nacional o residente la gente de mar o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo debería tomar la iniciativa y coordinarse con todas las partes interesadas pertinentes para resolver el caso de abandono de gente de mar.».

287. El párrafo 22 *bis* fue adoptado.

Párrafo 23 propuesto

288. El Vicepresidente armador señaló una enmienda consiguiente a la adición del nuevo párrafo: después de las palabras «o la autoridad del Estado rector del puerto» deberían añadirse las palabras «o el Estado del que sea nacional o residente la gente de mar o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo».

289. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo. Propuso suprimir la referencia al MLC, 2006.

290. El Vicepresidente gubernamental propuso, en la tercera oración, sustituir las palabras «la gente de mar debería recibir» por «las entidades que toman la iniciativa para resolver los casos de abandono de la gente de mar deberían prestar asistencia a los marinos». La palabra «rápida» debería sustituirse por la palabra «inmediata».

291. El Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar estuvieron de acuerdo.

292. El párrafo 23 fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 24 propuesto

293. El Vicepresidente armador dijo que después de «Estado del puerto» debería insertarse «Estados que suministran mano de obra». La Secretaría Mixta OIT/OMI había recomendado la inclusión de una referencia a los Estados en los que operaban los servicios de contratación y colocación de gente de mar. Había situaciones en las que los servicios de contratación y colocación se encontraban en un Estado diferente del Estado del que la gente de mar era nacional o en cuyo territorio estaba domiciliada. La Secretaria del Grupo de los Armadores dio un ejemplo de dicha situación, en la que los marinos de Filipinas no cubiertos por contratos de la Administración Filipina de Empleo en el Extranjero eran empleados por agencias de contratación sin escrúpulos situadas fuera de Filipinas, por lo que estaban fuera del ámbito de aplicación del MLC, 2006. Como consecuencia, debía instarse a los Estados en los que operaban dichas agencias a asumir cierta responsabilidad.

294. El Vicepresidente de la gente de mar señaló que la intención del párrafo no estaba clara. Había dos escenarios distintos que estaban examinándose en un párrafo: uno en el que no había cobertura de garantía financiera, y otro en el que había una cobertura de garantía financiera parcial. El párrafo debería dividirse para abordar estos dos escenarios por separado. El hecho de denegar la repatriación hasta que se solucionara una reclamación podía repercutir en que un marino fuera considerado «abandonado» «*de jure*». Debía evitarse la repatriación forzosa. También debía actuarse con cautela para no permitir la transmisión en cascada de la responsabilidad, de tal manera que, si el Estado del pabellón no cumplía sus obligaciones, se exigiría al Estado rector del puerto que asumiera la responsabilidad, y si el Estado rector del puerto no cumplía su obligación, se exigiría que un nacional o un residente asumiera la responsabilidad. Cabía el riesgo de que el Estado del pabellón y el Estado rector del puerto pudieran renegar conscientemente de sus responsabilidades, y de que los Estados de los cuales la gente de mar era nacional o residente tuvieran que asumir continuamente la responsabilidad de la repatriación.

295. El Vicepresidente gubernamental estuvo de acuerdo en que lo más importante era garantizar la protección de toda la gente de mar. Como Estado del pabellón con el mayor número de buques registrados, su Gobierno no había escatimado esfuerzos durante la pandemia de COVID-19 para repatriar a más de 4 000 marinos de buques de Panamá. Por consiguiente, quería subrayar que los Estados del pabellón responsables no tenían la intención de renegar de sus obligaciones para proteger a la gente de mar que se encontraba a bordo de los buques que enarbolaban su pabellón, y no pasarían simplemente el problema a lo largo de la cadena de responsabilidad.

- 296.** Tras una discusión en la que el Grupo Gubernamental propuso varias enmiendas y el Grupo de los Armadores expresó su preocupación por la compleja naturaleza del párrafo y la falta de claridad, a propuesta del Vicepresidente de la gente de mar, se creó un grupo de redacción para revisar el párrafo propuesto.
- 297.** Por consiguiente, el párrafo 24 se reformuló y se dividió en dos párrafos: el primero abordaba la repatriación de la gente de mar en situaciones en las que no existía garantía financiera, y establecía la posible transmisión en cascada de la responsabilidad del Estado rector del puerto al Estado del pabellón y al Estado que suministra mano de obra, y el segundo hacía referencia a la situaciones en las que la garantía financiera era inadecuada y se debían más de cuatro meses de salario a la gente de mar.
- 298.** El Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar estuvieron de acuerdo con las revisiones propuestas.
- 299.** El Vicepresidente gubernamental señaló que la palabra «expirado» en el párrafo 24 propuesto debería sustituirse por «cesado», en consonancia con el MLC, 2006.
- 300.** Así quedó acordado.
- 301.** Los párrafos 24 y 24 *bis* fueron adoptados.

Párrafo 25 propuesto

- 302.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que los aspectos prácticos de la aplicación de los párrafos 25 y 26 tal como estaban redactados no eran realistas. Por lo tanto, su grupo proponía captar la esencia de esos párrafos en una revisión simplificada del párrafo 25, del siguiente tenor: «Se alienta a todos los Estados a elaborar, en consulta con los representantes de la gente de mar y de los armadores, un procedimiento operativo normalizado nacional de conformidad con las presentes Pautas. En dicho procedimiento se deberían establecer explícitamente las responsabilidades y obligaciones de la autoridad competente, y las funciones que deben desempeñar las diversas partes interesadas nacionales, incluida la comisión de bienestar nacional pertinente de la gente de mar, la agencia naviera, las organizaciones de gente de mar y de armadores interesadas, las organizaciones de bienestar de la gente de mar, los servicios de contratación y colocación de la gente de mar y otras partes interesadas de que se trate, haciendo referencia al marco internacional, según proceda (establecido en el párrafo 13)». Así, cada Estado debería entender claramente cómo resolverían los casos de abandono de la gente de mar y cómo lograrían la participación de todas las partes que prestarían asistencia en el cumplimiento de sus obligaciones. Debería impulsarse la acción a nivel nacional en todos los Estados, a fin de evitar la transmisión en cascada de las responsabilidades entre los Estados.
- 303.** El Vicepresidente gubernamental señaló que, aunque su grupo había discutido y preparado las enmiendas a los párrafos 25 y 26, estaría dispuesto a considerar el párrafo revisado propuesto por el Grupo de la Gente de Mar, que mantenía el espíritu de los dos párrafos originales.
- 304.** El Vicepresidente armador apoyó la propuesta del Grupo de la Gente de Mar, que comunicaba un mensaje claro y era una solución elegante.
- 305.** La Secretaria del Grupo de los Armadores señaló que «Se alienta a todos los Estados a elaborar» debería sustituirse por «Todos los Estados deberían elaborar».
- 306.** La Secretaria General de la reunión (OIT) señaló que la expresión «de conformidad con las presentes Pautas» era redundante y debería suprimirse.

- 307.** El representante gubernamental del Reino Unido indicó que se necesitarían distintos procedimientos operativos normalizados para los Estados rectores del puerto y para los Estados del pabellón. La representante gubernamental de las Islas Marshall propuso insertar, después de las palabras «Todos los Estados», las palabras «, en su calidad de Estado del pabellón y de Estado rector del puerto».
- 308.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo, y señaló que también debería incluirse a los Estados que suministran mano de obra.
- 309.** El párrafo 25 fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 26 propuesto

- 310.** A la luz de lo anterior, se suprimió el párrafo 26.

Párrafo 27 propuesto

- 311.** El Vicepresidente armador señaló que el párrafo 27 sobre la definición de la resolución de los casos de abandono estaba estrechamente vinculado con la Base de datos, que debía actualizarse. Las diferentes partes interesadas tenían diferentes formas de entender lo que constituía resolver un caso de abandono. Su grupo podría considerar mantener el párrafo sin enmiendas o incorporar el texto proporcionado en las notas a pie de página 25 y 26, a condición de que hubiera un entendimiento común de la necesidad de actualizar la Base de datos y una recomendación clara del Grupo de Trabajo al Consejo de Administración de la OIT y al Comité Jurídico de la OMI sobre la necesidad de crear un grupo de trabajo con ese fin.
- 312.** El Vicepresidente de la gente de mar aprobó los comentarios sobre la actualización de la Base de datos. Su grupo podía aceptar el párrafo 27, y quería mantener las notas a pie de página 25 y 26, con las enmiendas de redacción necesarias.
- 313.** El Vicepresidente gubernamental señaló que su grupo deseaba que el texto de la nota a pie de página 25 se incluyera en el párrafo 27, para que rezara: «Se considera que un caso ha sido resuelto si, y solo si, la OIT ha recibido indicaciones claras del Estado Miembro o de la organización que haya proporcionado inicialmente la información de que: i) la totalidad de la tripulación ha sido repatriada con éxito, y ii) la totalidad de todas las remuneraciones pendientes y de los derechos contractuales han sido pagados, y recibidos debidamente por toda la gente de mar;».
- 314.** La Presidenta señaló que «la totalidad de la tripulación» debería sustituirse por «la totalidad de la gente de mar».
- 315.** La Secretaria del Grupo de los Armadores señaló que, en ese caso, debería indicarse claramente en las Pautas que el término «gente de mar» debía entenderse tal como se definía en el MLC, 2006, que era una definición más amplia que la definición de la OMI del término. El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo.
- 316.** El representante gubernamental del Reino Unido quiso insertar las palabras «que ha expresado el deseo de ser repatriada» después de «la totalidad de la gente de mar»; algunos marinos no deseaban ser repatriados, y las Pautas no deberían condonar inadvertidamente la repatriación forzosa.
- 317.** Así quedó acordado.
- 318.** El Vicepresidente gubernamental señaló que su grupo también quería añadir «, y iii) y cuando se hayan recuperado todos los costos incurridos en la repatriación de la gente de mar, en el caso de que el armador no tome las disposiciones necesarias o no sufrague el costo de la repatriación de conformidad con el MLC, 2006.».

- 319.** La representante gubernamental de Indonesia dijo que su Gobierno apoyaba particularmente esa propuesta, ya que protegía la transmisión en cascada de las responsabilidades a los Estados que suministran mano de obra, y garantizaba a dichos Estados que recuperarían cualquier contribución que realizaran para la repatriación de la gente de mar.
- 320.** El Vicepresidente armador, apoyado por la representante gubernamental de Liberia, señaló que no podía estar de acuerdo con la inclusión del concepto de los casos que permanecían abiertos hasta que se hubiera recuperado el desembolso de los costos por los Estados para la repatriación de la gente de mar. El caso de abandono debería cerrarse cuando se hubiera remunerado y repatriado a la gente de mar. La recuperación de los costos por los Estados debería continuar tras el cierre del caso.
- 321.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo y señaló que, si bien la cuestión de la recuperación de los costos ocasionados por la repatriación de la gente de mar era importante y debería incluirse en las Pautas, no debería citarse como una condición para el cierre de los casos de abandono.
- 322.** La Presidenta propuso incluir la cuestión en la sección de las Pautas titulada «Etapa posterior a la resolución de los casos».
- 323.** Así quedó acordado.
- 324.** El párrafo 27 fue adoptado en su forma enmendada.

Circunstancias especiales

- 325.** A propuesta del Vicepresidente armador, el título fue suprimido.

Párrafo 28 propuesto

- 326.** El Vicepresidente armador señaló que los párrafos 28 y 29 propuestos se centraban en el buque abandonado, en lugar de en la gente de mar. Tal como estaba redactado en la actualidad, el párrafo 28 daba a entender que la gente de mar abandonada no podía desembarcar del buque, lo cual equivalía a trabajo forzoso y era contrario al espíritu de las Pautas. Por consiguiente, su grupo quería suprimir los párrafos 28 y 29.
- 327.** El Secretario General de la reunión (OMI) señaló que, en determinadas circunstancias, la gente de mar permanecía abandonada a bordo de los buques, a la espera de procedimientos judiciales, por ejemplo, con respecto a la confiscación y a la venta judicial del buque para financiar su repatriación. La gente de mar debería tener acceso a asesoramiento jurídico si algunos aspectos de su abandono exigían su participación en los procedimientos judiciales. Debería haber medidas establecidas para garantizar su protección durante los casos legales abiertos, aun cuando dichos casos contribuyeran en última instancia a su remuneración o repatriación. Por consiguiente, en lugar de suprimir el párrafo, el Grupo de Trabajo tal vez consideraría oportuno revisarlo, manteniendo aspectos que fueran beneficiosos para la gente de mar y contribuyeran a la resolución de los casos de abandono.
- 328.** El Vicepresidente de la gente de mar acogió dicha explicación y señaló que el párrafo debería conservarse. Propuso insertar las palabras «con arreglo a sus contratos de trabajo y» antes de «en virtud del MLC, 2006» al final del párrafo.
- 329.** La representante gubernamental de las Islas Marshall señaló que los procedimientos judiciales no afectaban las obligaciones de los Estados hacia la gente de mar abandonada.

- 330.** El representante gubernamental del Reino Unido comentó que le preocupaba que el párrafo, tal como estaba redactado, se entendiera como una «cláusula de salida» por la que los Estados podrían evitar repatriar a la gente de mar abandonada. La detención del buque no siempre era beneficiosa; el buque podría no valer nada y, si bien la detención sería necesaria, no recuperaría ninguna suma de dinero para contribuir a la remuneración o la repatriación de la gente de mar. Las enmiendas de 2022 al MLC, 2006 tenían por objeto poner fin a los casos en los que se debían más de cuatro meses de salario a la gente de mar.
- 331.** El Vicepresidente armador consideraba que las Pautas no deberían asesorar sobre los procedimientos judiciales; deberían centrarse en el asesoramiento con respecto a los procedimientos que debían seguir los Estados para repatriar y remunerar a la gente abandonada, con independencia de los procedimientos judiciales, que podían continuar durante varios años.
- 332.** El Secretario General de la reunión (OMI) señaló a la atención del Grupo de Trabajo ejemplos de casos en los que los Estados rectores del puerto no habían sido conscientes de que podían confiscar el buque y proceder a una venta judicial que podía utilizarse para resolver el caso de abandono. En un caso, la OMI había pasado tiempo considerable educando al Estado rector del puerto en cuestión sobre su derecho a proceder de esa manera. Por consiguiente, sería útil proporcionar orientación para alentar a los Estados a considerar esa opción.
- 333.** La Secretaria del Grupo de los Armadores señaló que un documento independiente sobre el tema, elaborado conjuntamente por los departamentos jurídicos de la OIT y la OMI, sería más útil que su inclusión en las Pautas actuales, que deberían centrarse en la rápida resolución de los casos de abandono.
- 334.** El Secretario General de la reunión (OMI) propuso, también en nombre de la Secretaria General de la reunión (OIT), sustituir las palabras «En la fase de resolución del abandono de la gente de mar a través de procedimientos judiciales,» por «En caso de que se requiera un procedimiento judicial para resolver un caso de abandono,». La oración final del párrafo debería suprimirse.
- 335.** La Secretaria del Grupo de los Armadores señaló que la revisión no respondía a las preocupaciones de los armadores. Debería desalentarse la resolución de los casos de abandono a través de procedimientos judiciales.
- 336.** El Secretario General de la reunión (OMI) advirtió que no debería desalentarse algo que tal vez fuera la única opción para la resolución.
- 337.** Un representante armador de Suiza señaló que, sobre la base de los ejemplos de los casos, al Grupo de los Armadores le preocupaba que prever situaciones en las que los casos se resolvieran a través de procedimientos judiciales aumentara el riesgo para la gente de mar abandonada. El costo de la repatriación era relativamente pequeño en términos de gasto gubernamental. El principal objetivo de las Pautas era garantizar que se tratara a la gente de mar abandonada de una manera humana y que se la repatriara lo más rápidamente posible, y no discutir la fuente de los fondos para ello.
- 338.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que, en muchos casos, se necesitaban procedimientos judiciales para obtener la parte restante de las reclamaciones pendientes para la gente de mar, a quien probablemente se denegaría la repatriación hasta que hubiera recibido todos los pagos pendientes. Se esperaba que, en última instancia, ya no habría casos cuya resolución llevara más de cuatro meses y que se eliminaría el problema de la ausencia de garantía financiera. Sin embargo, cuando se emprendían procedimientos judiciales para resolver los casos de abandono, no había nada malo en garantizar que se proporcionara gente de mar y que se organizaran cambios de tripulación mientras continuaba el procedimiento judicial.

- 339.** La Presidenta añadió que, si bien el costo de la repatriación de la gente de mar abandonada podría ser relativamente bajo desde una perspectiva gubernamental, los Gobiernos solo podían destinar fondos a cuestiones que les fueran impuestas por la legislación. Los Gobiernos podían destinar fondos a la repatriación, ya que era una obligación legal. Sin embargo, el pago de los salarios de esa gente de mar no lo era. Si se presentaba una situación en la que un marino se negara a ser repatriado hasta que se le hubiera pagado íntegramente, la detención y la venta judicial del buque tal vez fueran la única solución. Por consiguiente, sugirió aceptar las enmiendas propuestas por el Secretario General de la reunión (OMI), además de una nueva oración al final del párrafo, del siguiente tenor: «No se debería impedir la repatriación de la gente de mar abandonada durante el procedimiento judicial».
- 340.** El Vicepresidente armador señaló que su grupo podía estar de acuerdo con esa propuesta. En la segunda oración, quería insertar la palabra «abandonada» después de «gente de mar» y sustituir «los cambios de tripulación» por «la repatriación».
- 341.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo. En la segunda oración, propuso insertar «y el bienestar» después de «la seguridad», y suprimir las palabras «y gestionar el buque de forma segura».
- 342.** El Vicepresidente armador apoyó esas enmiendas.
- 343.** El Vicepresidente gubernamental indicó que su grupo apoyaba las enmiendas propuestas y acogía con agrado en particular la última oración para que se garantizara que no se obligara a la gente de mar abandonada a permanecer a bordo. Había habido casos en los que se había dejado a la gente de mar a bordo en condiciones precarias durante meses mientras continuaban los procedimientos judiciales.
- 344.** El representante gubernamental del Reino Unido señaló que tal vez fuera útil mencionar que el Estado rector del puerto y el Estado del pabellón deberían garantizar a la gente de mar que, aunque abandonara el buque, se le pagaría íntegramente, a fin de evitar que se sintiera obligada a permanecer a bordo hasta entonces.
- 345.** El Secretario General de la reunión (OMI) dijo que esta garantía solo podía darse si el salario de la gente de mar era garantizado por un privilegio marítimo. La gente de mar necesitaría un representante legal para reivindicar el privilegio marítimo.
- 346.** El Vicepresidente armador subrayó que, si la gente de mar regresaba a sus hogares sin haber recibido la totalidad de su salario, el caso de abandono solo se consideraría resuelto cuando se hubiera pagado íntegramente a la gente de mar.
- 347.** El párrafo 28 fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 29 propuesto

- 348.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que su grupo podía estar de acuerdo con la supresión del párrafo 29, tal como había propuesto el Grupo de los Armadores durante la discusión del párrafo anterior.
- 349.** El Secretario General de la reunión (OMI) indicó que el párrafo 29 describía lo que sucedería si se presentaba una situación emergencia en las proximidades del buque abandonado, como una explosión, a fin de garantizar que no se olvidaría a la gente de mar. Otros buques tendrían agencias y tripulaciones completas para responder a dichas situaciones de emergencia, mientras que este tal vez no sería el caso de un buque abandonado. Era importante garantizar que se brindara protección a la gente de mar en tales circunstancias.

- 350.** El Vicepresidente armador propuso suprimir las palabras «o del medio ambiente circundante» en la primera oración. Al final de esa oración, deberían suprimirse las palabras «del buque», así como las palabras «y las aguas circundantes», y añadirse por tanto la palabra «y» antes de «la gente de mar». La última oración debería suprimirse.
- 351.** La Secretaria del Grupo de los Armadores señaló que las palabras «o la seguridad» deberían sustituirse por «y la seguridad o el bienestar».
- 352.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que su grupo podría apoyar esas enmiendas.
- 353.** El párrafo 29 fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 30 propuesto

- 354.** El Vicepresidente armador propuso insertar, después de las palabras «los marinos», las palabras «o el Estado en el que operen los servicios de contratación y de colocación». Las palabras «instarán al armador, a los servicios de contratación y colocación de gente de mar y al agente del buque» deberían suprimirse. En caso de abandono, esas partes ya no estarían presentes. Las palabras «, a fin de buscar reparación judicial y de prestar apoyo a las familias afectadas» también deberían suprimirse.
- 355.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que el ámbito de aplicación debería ampliarse más allá del MLC, 2006, por lo que debería evitarse hacer referencia a la norma A2.5.2.
- 356.** El Vicepresidente gubernamental dijo que el espíritu del párrafo había cambiado al suprimirse la referencia a los armadores, los servicios de contratación y colocación de la gente de mar y el agente del buque, imponiendo a los Estados la carga de prestar asistencia a la gente de mar abandonada.
- 357.** La Secretaria General de la reunión (OIT) propuso sustituir las palabras «de la norma A2.5.2» por «a fin de resolver plenamente sus casos».
- 358.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo de acuerdo con esa propuesta. Antes de las palabras «proceso de seguimiento» quería sustituir «el» por «cualquier».
- 359.** La representante gubernamental de Bélgica señaló que, en muchos casos, los agentes del buque seguían presentes y asumían sus responsabilidades, aunque el armador ya no estuviera presente.
- 360.** La Secretaria del Grupo de los Armadores indicó que, si el armador ya no estaba presente, el agente del buque no tenía obligación de quedarse. Que algunos decidieran hacerlo era encomiable, pero la decisión de quedarse no se garantizaba.
- 361.** El párrafo 30 fue adoptado en su forma enmendada.

Etapa posterior a la resolución de los casos

Párrafo 31 propuesto

- 362.** El Vicepresidente de la gente de mar propuso insertar, entre las palabras «Estados interesados» y «podrán estudiar», las palabras «previa consulta con las organizaciones de gente de mar y de armadores interesadas», con miras a fomentar el diálogo y la cooperación.
- 363.** El Vicepresidente armador y el Vicepresidente gubernamental estuvieron de acuerdo con esa propuesta.
- 364.** El párrafo 31 fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 32 propuesto

- 365.** El Vicepresidente armador, al final del párrafo, propuso sustituir, en la versión inglesa, la palabra «relevant» por la palabra «pertinente» al final del párrafo. Esta enmienda no afectaba a la versión española de las Pautas. Las palabras «con las partes interesadas pertinentes» deberían añadirse al final, con objeto de indicar con quién se pedía a los Estados miembros que compartieran la información.
- 366.** El Vicepresidente de la gente de mar y el Vicepresidente gubernamental apoyaron esas enmiendas.
- 367.** El representante gubernamental de la India indicó que los Estados que suministran mano de obra y los Estados en los que operan los servicios de contratación y colocación también deberían incluirse.
- 368.** El Vicepresidente armador, el Vicepresidente de la gente de mar y el Vicepresidente gubernamental estuvieron de acuerdo.
- 369.** El párrafo 32 fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 33 propuesto

- 370.** El Vicepresidente armador propuso insertar la palabra «rápidamente» después de «actualizarse», e insertar «en particular» antes de «tras».
- 371.** Así quedó acordado.
- 372.** El párrafo 33 fue adoptado en su forma enmendada.

Nuevo párrafo propuesto después del párrafo 33

- 373.** La representante gubernamental de Indonesia, recordando la discusión sobre el párrafo 27, y el acuerdo del Grupo de Trabajo de incluir, en la sección titulada «Etapa posterior a la resolución de los casos» un nuevo párrafo sobre los derechos de los Estados a recuperar cualquier desembolso para la repatriación de la gente de mar, propuso un nuevo párrafo después del párrafo 33, del siguiente tenor: «La resolución de un caso de abandono no debería entrañar perjuicio alguno para la recuperación de todos los costos ocasionados por la repatriación de la gente de mar en el caso de que un armador no tome las disposiciones necesarias o no sufrague el costo de la repatriación de conformidad con el MLC, 2006».
- 374.** A la Secretaria del Grupo de los Armadores le preocupaba que la recuperación por los Estados de los costos ocasionados fuera un obstáculo para la resolución de los casos de abandono. La adición de dicha oración negaría el espíritu y la letra de todas las Pautas. El Grupo de los Armadores no podía aceptar la propuesta.
- 375.** El Vicepresidente de la gente de mar estuvo en desacuerdo; su grupo podía apoyar el espíritu de la enmienda propuesta, que estipulaba que el cierre del caso en la Base de datos no obstaculizaría los esfuerzos de los Estados por recuperar los costos ocasionados. La Presidenta estuvo de acuerdo; el párrafo figuraba en la sección «Etapa posterior a la resolución de los casos» de las Pautas, lo que significaba que la gente de mar abandonada ya había sido repatriada y pagada, y que el caso se había resuelto.
- 376.** El Vicepresidente armador señaló que los procedimientos judiciales pendientes tras el caso de abandono de la gente de mar eran una cuestión aparte, cuya inclusión en las Pautas generaría confusión.

- 377.** La representante gubernamental de Indonesia señaló que la propuesta, que era una cita directa de la norma A2.5.1, párrafos *a)* y *b)*, del MLC, 2006, tenía por objeto instar al pleno cumplimiento del Convenio.
- 378.** El Vicepresidente armador propuso el texto: «La resolución de un caso contenido en la Base de datos no tiene por objeto tener un impacto o un perjuicio para los derechos de recuperación conferidos en virtud de la norma A2.5.1, párrafo 5, *a)* y *b)*, del MLC, 2006.».
- 379.** El Vicepresidente de la gente de mar indicó que su grupo podría apoyar esa propuesta, a condición de que respondiera a las preocupaciones planteadas por el Gobierno de Indonesia.
- 380.** El Vicepresidente gubernamental propuso un texto alternativo del siguiente tenor: «La resolución de un caso contenido en la Base de datos no debería tener un impacto o un perjuicio para el cumplimiento de la obligación pendiente del armador para con la gente de mar y otras partes pertinentes tal como se estipula en el MLC, 2006, incluida la obligación de reembolsar todos los costos ocasionados por la repatriación de la gente de mar en virtud de la norma A2.5.1, párrafo 5, *a)* y *b)*, del MLC, 2006.».
- 381.** El Vicepresidente armador y el Vicepresidente de la gente de mar expresaron su preferencia por el texto propuesto por el Grupo de los Armadores, que era claro y conciso, y hacía referencia directa a las disposiciones pertinentes del MLC, 2006.
- 382.** La representante gubernamental de Indonesia propuso insertar, después de las palabras «derechos de recuperación», las palabras «, incluida la obligación del armador de reembolsar todos los costos ocasionados por la repatriación de la gente de mar, tales como».
- 383.** El Vicepresidente armador dijo que, si bien comprendía el espíritu de la propuesta, había que actuar con cautela para no parafrasear el MLC, 2006, ya que esto podría causar confusión. Era preferible una referencia simple y clara a las disposiciones pertinentes del Convenio.
- 384.** El Vicepresidente de la gente de mar señaló que, en un contexto típico de abandono de la gente de mar, no había un armador. La referencia a las disposiciones pertinentes del MLC, 2006 era suficiente.
- 385.** La representante gubernamental de Indonesia, respaldada por el observador gubernamental de Panamá, expresó su preocupación por que, en ausencia de un armador, la posibilidad de una transmisión en cascada descendiente de la responsabilidad con respecto a la repatriación podría conducir a que los Estados que suministran mano de obra tuvieran que asumir los costos de la repatriación, y no tener una posibilidad real de recuperarlos. Los Estados que suministran mano de obra tenían una capacidad limitada para asumir la responsabilidad financiera en tales casos.
- 386.** La representante gubernamental de las Islas Marshall indicó que, si bien su Gobierno simpatizaba con el Gobierno de Indonesia, prefería la claridad del texto propuesto por el Grupo de los Armadores.
- 387.** El Vicepresidente de la gente de mar dijo que el quid de la cuestión era la importancia de que los Estados del pabellón asumieran su responsabilidad de tomar las disposiciones necesarias y de sufragar el costo de la repatriación de la gente de mar de un buque abandonado, a fin de evitar que el país de origen de la gente de mar acabara por tener que asumir la responsabilidad. Esta transmisión en cascada descendiente de la responsabilidad debería evitarse.
- 388.** El representante gubernamental de la India estuvo de acuerdo; el Estado del pabellón debería asumir la principal responsabilidad de la repatriación en ausencia de un armador.
- 389.** El Secretario Ejecutivo (OIT) puso de relieve la norma A2.5.1, párrafo 5, que preveía que, en caso de abandono y ante la ausencia de un armador, el Estado del pabellón asumiría la principal responsabilidad de repatriar a la gente de mar. Si no lo hacía, el Estado del que la gente de mar

fuera nacional o residente podría tomar las disposiciones necesarias para la repatriación y recuperar los costos «del miembro cuyo pabellón enarbola el buque».

- 390.** El párrafo 33 *bis* fue adoptado en su forma enmendada.
- 391.** El representante gubernamental de Indonesia reiteró las preocupaciones de su Gobierno acerca de la necesidad de impedir la posible transmisión en cascada de la responsabilidad en lo que respecta a la repatriación.
- 392.** La Secretaria del Grupo de los Armadores señaló que la cuestión podía plantearse en forma de una futura enmienda al MLC, 2006, lo cual daría lugar a una enmienda consiguiente a las Pautas. Debería considerarse el procedimiento para incorporar en las Pautas las consecuencias de futuras enmiendas al MLC, 2006, dado el complejo proceso para convocar una reunión del Grupo de Trabajo Tripartito Mixto; tal vez podría nombrarse un pequeño grupo de trabajo entre periodos de sesiones para abordar tales temas por correspondencia cuando se plantearan.
- 393.** La Secretaria General de la reunión (OIT) indicó que debía considerarse debidamente la inclusividad en cualquier labor que se realizara entre periodos de sesiones. La cuestión se sometería al Consejo de Administración de la OIT para su consideración.

Anexo

- 394.** El representante gubernamental del Reino Unido propuso añadir las disposiciones pertinentes de la norma A1.4, párrafos 5, c), vi) y 6, del MLC, 2006.
- 395.** Así quedó acordado.
- 396.** El anexo fue adoptado en su forma enmendada.
- 397.** Las Pautas sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar fueron adoptadas, en su totalidad, en su versión enmendada.

► IV. Otros asuntos relacionados con la labor del Grupo de Trabajo Tripartito Mixto

- 398.** El Vicepresidente armador propuso el establecimiento de un grupo de trabajo para examinar la Base de datos sobre incidentes de abandono de la gente de mar. Su grupo había preparado un proyecto de mandato para ese grupo de trabajo y quería saber cómo llevar a cabo un procedimiento formal para proceder con la creación del mismo. La Cámara Naviera Internacional estaba proponiendo prestar apoyo financiero para llevar a cabo la labor de revisar y actualizar la Base de datos.
- 399.** El Vicepresidente de la gente de mar apoyó la propuesta; la ITF también estaba dispuesta a proporcionar asistencia financiera al grupo de trabajo. Puso de relieve la carta transmitida al Comité Jurídico de la OMI por el Gobierno de la India, relacionada con la Base de datos, que debería transmitirse al grupo de trabajo. Algunas de las propuestas contenidas en la misma no serían viables, pero la carta debería considerarse debidamente.
- 400.** El Vicepresidente gubernamental apoyó esas propuestas.
- 401.** La representante gubernamental de Liberia respaldó plenamente la actualización de la Base de datos sobre incidentes de abandono.

- 402.** La representante gubernamental de las Islas Marshall apoyó la propuesta de examinar y actualizar la Base de datos, pero quería solicitar más orientación a la Secretaría sobre los procedimientos necesarios para ello, tanto a través del Comité Jurídico de la OMI como del Consejo de Administración de la OIT. Los procedimientos de la Base de datos deberían prever la prohibición de cualquier caso de abandono a fin de garantizar que se cumplieran los criterios del MLC, 2006 antes de registrarse. Los casos que se presentaban e incluían en la Base de datos podían describirse más exactamente como «quejas» que como casos de abandono. También se requería una discusión detallada sobre quién tenía la autoridad para cerrar los casos y qué pruebas se necesitarían asimismo para hacerlo. Además, debería haber un proceso para suprimir los buques que se habían registrado en la Base de datos, pero que en realidad no cumplían los criterios de abandono.
- 403.** La Secretaria General de la reunión (OIT) dijo que, en la OIT, el establecimiento de un grupo de trabajo solo podía ser autorizado por el Consejo de Administración, que garantizaba la representación plenamente inclusiva en la toma de decisiones. Se había tomado nota debidamente de las propuestas formuladas, y estas podían presentarse en la reunión de los órganos consultivos sectoriales, y el proyecto de mandato debía ser revisado por correspondencia para que el Consejo de Administración tomara una decisión formal.
- 404.** Una representante de la Cámara Naviera Internacional advirtió que la cuestión podría convertirse en un tema de trueque en la reunión sobre las prioridades sectoriales, ya que podía ser objeto de un gran retraso. Preguntó asimismo si los interlocutores sociales podrían ayudar a redactar el texto presentado al Consejo de Administración.
- 405.** La Secretaria General de la reunión (OIT) respondió que el establecimiento del grupo de trabajo no estaría compitiendo en la selección de temas para las reuniones técnicas y las reuniones de expertos. Los Gobiernos y los interlocutores sociales participarían efectivamente en la revisión del mandato propuesto. Las secretarías de la OMI y de la OIT realizarían consultas sobre el proyecto de mandato, que sería revisado por los consejeros jurídicos en ambas organizaciones, y difundido a continuación a los Gobiernos y a los interlocutores sociales para que formularan comentarios por correspondencia.

► V. Clausura de la reunión

- 406.** La Secretaria General de la reunión (OIT) felicitó a los participantes por el resultado positivo de la reunión, que realizaría una importante contribución a la mejora de la difícil situación en la que se encontraba la gente de mar abandonada. El diálogo social había prevalecido una vez más. Señaló la cooperación exitosa de la Secretaría mixta OMI/OIT y encomió a la Mesa de la reunión por sus conocimientos especializados y por el espíritu de cooperación con el que había deliberado. Dio las gracias a todos los que habían contribuido a la buena marcha de las discusiones por su compromiso y perseverancia.
- 407.** El Secretario General de la reunión (OMI) expresó su agradecimiento a todos los que habían participado en la primera reunión del Grupo de Trabajo Tripartito Mixto; la adopción de las Pautas era un hito, que marcaría una diferencia tangible en la vida de la gente de mar en todo el mundo. Acogió con agrado el espíritu de cooperación que había prevalecido durante las discusiones y encomió las contribuciones de todas las partes interesadas para mejorar y fortalecer las Pautas. Alentó a todos los Gobiernos presentes a celebrar consultas con sus delegaciones ante el Comité Jurídico de la OMI a fin de garantizar que las Pautas se adoptaran sin demora, ya que cualquier cambio a las Pautas adoptadas podrían retrasar su adopción final hasta dos años. La adopción de medidas para mejorar y actualizar la Base de datos se acogería con agrado.

- 408.** El Vicepresidente armador agradeció a todos los participantes sus contribuciones a las labores, y expresó su agradecimiento a la Secretaría mixta OIT/OMI por su dedicación y orientación. Encomió a la Presidenta por sus excelentes dotes de liderazgo y agradeció a sus homólogos gubernamental y de la gente de mar su enfoque constructivo del diálogo; el espíritu de cooperación creado durante la pandemia de COVID-19 había prevalecido durante toda la reunión, y había tenido un impacto muy positivo. La gente de mar abandonada tenía el derecho fundamental a la repatriación oportuna, la remuneración y el acceso a las necesidades vitales. Las Pautas ayudarían a gestionar los casos de abandono de una manera más eficaz. Se acogía con particular satisfacción la inclusión de la elaboración de procedimientos operativos normalizados nacionales, en consulta con los representantes de la gente de mar y de los armadores. No deberían escatimarse esfuerzos para alentar nuevas ratificaciones del MLC, 2006; se estimaba que aproximadamente la mitad de los casos recientes de abandono se habrían evitado si los Estados en cuestión hubieran sido partes en el Convenio. Todos los usuarios de la Base de datos OMI/OIT sobre incidentes de abandono de la gente de mar se beneficiarían de la iniciativa de examinar y actualizar la Base de datos. Todas las partes interesadas en la industria del transporte marítimo tenían la obligación de asegurar la aplicación efectiva de las garantías en relación con el abandono previstas en el MLC, 2006, a fin de proteger a la gente de mar en todo el mundo. Las Pautas servirían para aumentar la resolución efectiva de los casos de abandono en el futuro.
- 409.** El Vicepresidente de la gente de mar compartió las opiniones de su homólogo armador y recordó la estrecha colaboración que había tenido lugar entre los interlocutores sociales durante la pandemia de COVID-19, colaboración que esperaba prevalecería durante mucho tiempo. La mayor cooperación con los Gobiernos mejoraría el bienestar de la gente de mar en todo el mundo. Encomió la labor realizada por la secretaría mixta; la reunión había ilustrado perfectamente el tripartismo y el diálogo social. Dio las gracias a los otros miembros de la Mesa de la reunión, y a todos los que habían participado en ella y contribuido a su resultado satisfactorio.
- 410.** El Vicepresidente gubernamental estuvo de acuerdo, y alabó a sus homólogos vicepresidentes por su labor. Encomió el trabajo realizado por la secretaría mixta, y se felicitó por el espíritu de cooperación, el tripartismo y el diálogo social que habían prevalecido durante la reunión. La industria del transporte marítimo contribuía de manera crucial a la economía mundial, y era un importante empleador. La protección de los derechos de la gente de mar era de suma importancia. La adopción de las Pautas era un hito importante a este respecto.
- 411.** La representante gubernamental de Francia y los observadores gubernamentales de las Bahamas, el Canadá, los Estados Unidos de América, México, Nicaragua y Panamá dieron las gracias y felicitaron a todos los que habían contribuido a la reunión y participado en ella.
- 412.** Un observador de la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA) señaló que apreciaba el espíritu de colaboración que había prevalecido durante la reunión. El ICMA era una asociación mundial de 27 organizaciones conocidas como misiones de la gente de mar, iglesias de la gente de mar y ministerios marítimos, que realizaba su actividad en más de 700 puertos en todo el mundo. Al ICMA le preocupaba profundamente la cuestión del abandono en los puertos fuera de su red. Las Pautas adoptadas por el Grupo de Trabajo Tripartito Mixto contribuirían considerablemente a impedir y resolver los casos de abandono. Alentó a todas las partes interesadas a ponerse en contacto con el ICMA para solicitar asistencia humanitaria en los casos de abandono en los puertos dentro de su red.
- 413.** La Presidenta agradeció a todos los participantes en la reunión sus esfuerzos, y encomió la unanimidad de objetivo con la que se habían examinado y adoptado las Pautas.