



Instrumentos relativos a la repatriación de la gente de mar

Síntesis

Entre los instrumentos examinados consagrados al trabajo marítimo, **hay dos convenios y dos recomendaciones que tratan sobre la repatriación de la gente de mar:**

- el [Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 \(núm. 23\)](#);
- el [Convenio sobre la repatriación de la gente de mar \(revisado\), 1987 \(núm. 166\)](#);
- la [Recomendación sobre la repatriación de capitanes y aprendices, 1926 \(núm. 27\)](#), y
- la [Recomendación sobre la repatriación de la gente de mar, 1987 \(núm. 174\)](#)

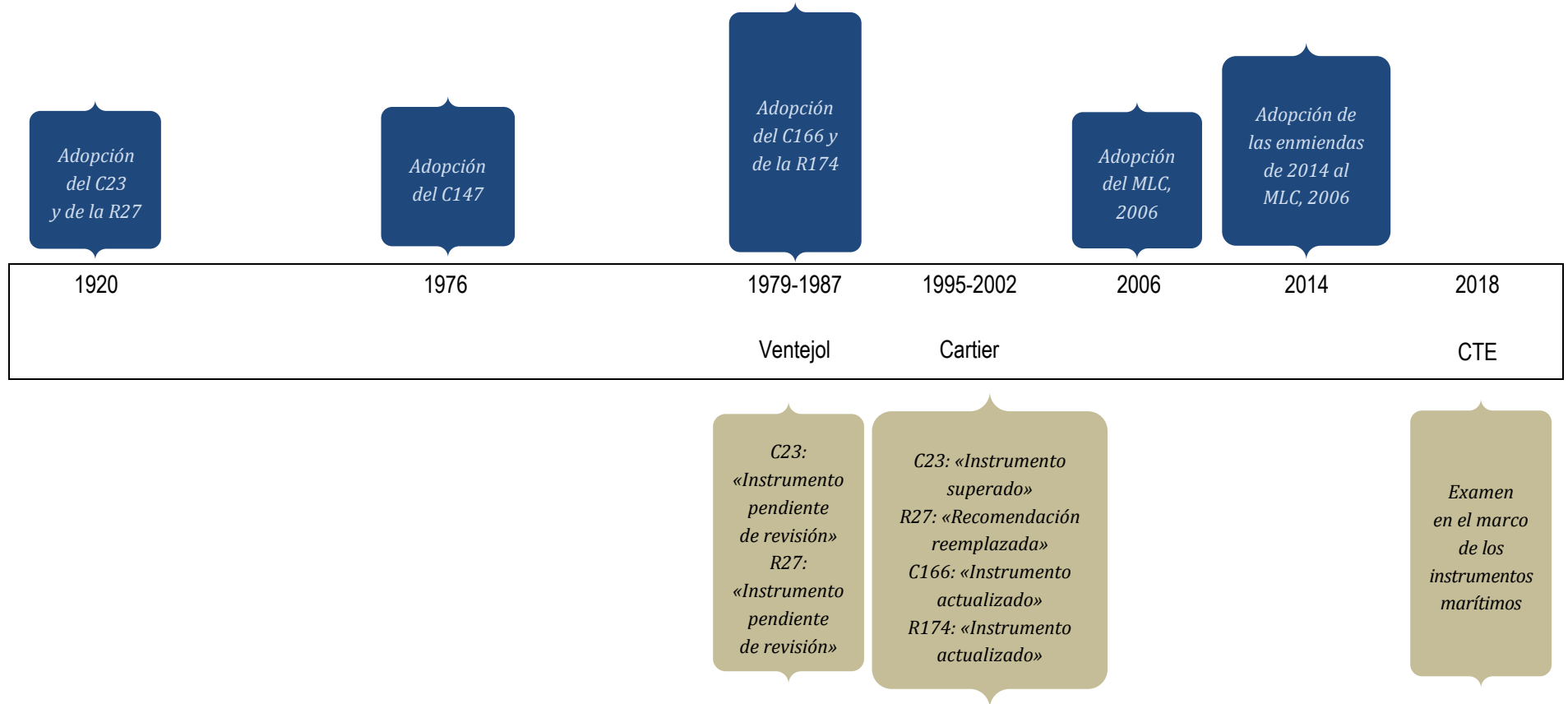
Estatus de los instrumentos examinados

	Recomendación del Grupo de Trabajo Cartier	Seguimiento dado tras la labor realizada por el Grupo de Trabajo Cartier
Convenio núm. 23	Instrumento superado	Revisado por el MLC, 2006
Convenio núm. 166	Instrumento actualizado	Revisado por el MLC, 2006
Recomendación núm. 27	Recomendación revisada	Revisada por el MLC, 2006
Recomendación núm. 174	Instrumento actualizado	Revisada por el MLC, 2006

Medidas que podrían considerarse

1. Clasificar el Convenio núm. 23 como «norma superada» y proponer su derogación.
2. Clasificar las Recomendaciones núms. 27 y 174 como «normas superadas» y proponer su retiro.
3. Clasificar el Convenio núm. 166 como «norma superada» y considerar ulteriormente su posible retiro o derogación.

Instrumentos relativos a la repatriación de la gente de mar – Cronología



I. Enfoque normativo de la OIT respecto de la repatriación de la gente de mar

A. Protección brindada por los instrumentos de la OIT

1. El [Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 \(núm. 23\)](#) se aplica a los buques de mar, excepción hecha de los buques de guerra y de recreo, los barcos de pesca, determinados buques dedicados al cabotaje regional cuyo desplazamiento sea inferior a 100 toneladas o a 300 metros cúbicos. Excluye de la protección proporcionada a los capitanes, los pilotos, los alumnos de buques escuela y aprendices obligados por un contrato especial de aprendizaje. El Convenio afirma el derecho de la gente de mar, mientras el contrato tenga validez o a su terminación, a ser transportada a su propio país, ya sea al puerto donde fue contratada o al puerto de zarpa del buque. La legislación nacional deberá determinar a quién incumbe la carga de la repatriación. Los gastos de repatriación no estarán a cargo de la gente de mar si ésta ha sido licenciada por razón de accidente ocurrido al servicio del buque, naufragio, enfermedad que no pueda imputarse a falta o acto voluntario, o despido por cualquier causa de la que no sea responsable. Los gastos de repatriación deberán comprender todos los relacionados con el transporte, alojamiento y manutención de la gente de mar durante el viaje. También están comprendidos los gastos de mantenimiento de la gente de mar hasta el momento fijado para su salida. El Estado del pabellón del buque tendrá la obligación de velar por la repatriación de la gente de mar sin distinción de nacionalidad, y, si fuere necesario, adelantará los gastos de repatriación.
2. La [Recomendación sobre la repatriación de capitanes y aprendices, 1926 \(núm. 27\)](#) recomienda que se adopten las medidas necesarias para garantizar la repatriación de capitanes y la repatriación de los aprendices sujetos a un contrato especial que no estén amparados por las disposiciones del Convenio.
3. El [Convenio sobre la repatriación de la gente de mar \(revisado\), 1987 \(núm. 166\)](#) se aplica a todo buque destinado normalmente a la navegación marítima comercial. Prevé ampliar su aplicación a los buques de pesca marítima comercial. El Convenio establece una protección respecto de la gente de mar, definida como todas las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima. El Convenio precisa las circunstancias en las cuales el marino tendrá derecho a ser repatriado. Establece que la legislación nacional deberá determinar el destino de repatriación, que deberá comprender, como mínimo, el lugar que el marino aceptó como lugar de contratación, el país de residencia del marino o cualquier otro lugar convenido entre las partes en el momento de la contratación. Incumbirá al armador la responsabilidad de organizar la repatriación y sufragar su costo (pasaje, alojamiento y alimentación, remuneración hasta el punto de destino, transporte de 30 kg de equipaje y tratamiento médico, si es necesario). El Convenio prohíbe que se exija del marino cualquier anticipo o deducción para sufragar los costos. La única excepción permitida es la de una infracción grave por el marino de las obligaciones que entraña su empleo, que autoriza al armador a deducir los costos de repatriación. El Estado del pabellón deberá intervenir en caso de que el armador incumpla sus obligaciones.
4. La [Recomendación sobre la repatriación de la gente de mar, 1987 \(núm. 174\)](#) prevé la situación en que tanto el armador como el Miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque incumplan la obligación que les impone el Convenio. Por lo tanto, el Estado de cuyo territorio deba ser repatriado el marino, o el Estado del cual el marino sea nacional, debería organizar dicha repatriación. En este caso, el Estado a cargo de la repatriación debería recuperar el costo de la misma del Miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque.

-
5. El [Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada \(MLC, 2006\)](#) prevé en la regla 2.5 dedicada a la repatriación de la gente de mar, que la gente de mar deberá tener derecho a ser repatriada sin costo para ella, en las circunstancias y de acuerdo con las condiciones especificadas en el Código. La norma A2.5.1 establece las circunstancias en las cuales la gente de mar tiene derecho a ser repatriada. Con arreglo a esta norma, en la legislación nacional se deberá velar por definir los derechos que los armadores han de conceder para la repatriación. El armador podrá recuperar el costo de la repatriación de la gente de mar únicamente cuando el marino es culpable de una infracción grave de las obligaciones que entraña su empleo. Las pautas aportan orientaciones detalladas respecto de la aplicación del derecho de repatriación (inclusive para los jóvenes marinos). De conformidad con la regla 2.5, párrafo 2, los Miembros deberán exigir que los buques que enarboles su pabellón aporten garantías financieras para asegurar que la gente de mar sea debidamente repatriada. El alcance de esta garantía financiera se especificó en el marco de las enmiendas al Convenio, que se adoptaron en junio de 2014 y entraron en vigor el 18 de enero de 2017. Con esta garantía se ofrece una solución concreta que intenta garantizar la protección de la gente de mar en caso de abandono y que cubre el costo de repatriación, manutención y apoyo, así como, en parte, los salarios impagos. Además, cabe destacar el ámbito de aplicación ampliado del MLC, 2006, que protege a la gente de mar o los marinos definidos como «toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio», es decir, «todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhow*s y los juncos»¹.

B. Instrumentos examinados en algunas fechas: adopción y ratificación

6. El Convenio núm. 23 fue adoptado en 1926 y registró 47 ratificaciones. Entre los Estados que habían ratificado previamente este Convenio, 32 ratificaron posteriormente el MLC, 2006, lo cual ha entrañado la denuncia denominada «automática» del Convenio núm. 23². México también lo denunció en 2002. Catorce Estados Miembros siguen vinculados por este Convenio³. Hay ocho comentarios de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios

¹ Artículo II, párrafo 4. El MLC, 2006, no se aplica a los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares.

² En aplicación del artículo X del MLC, 2006.

³ Siguen vinculados por el Convenio núm. 23: Azerbaiyán, Colombia, Cuba, Djibouti, Egipto, ex República Yugoslava de Macedonia, Iraq, Kirguistán, Mauritania, Perú, Somalia, Tayikistán, Ucrania y Uruguay. Con respecto a la ex República Yugoslava de Macedonia, la Comisión de Expertos ha tomado nota de la indicación del Gobierno de que el país no dispone de una flota marítima, no posee un buque matriculado con su pabellón ni legislación relativa a las cuestiones tratadas en los convenios marítimos de la OIT. En lo que respecta a Kirguistán, la Comisión de Expertos ha observado que, por comunicación del Viceministro de Trabajo, Empleo y Migraciones, de 4 de noviembre de 2011, el Gobierno anunció la intención de denunciar todos los convenios relativos a la navegación marítima y a la pesca. Por otra parte, este Convenio fue declarado aplicable a los territorios no metropolitanos siguientes: Anguila (Reino Unido), Aruba (Países Bajos), Islas Vírgenes Británicas (Reino Unido), Caribe parte de los Países Bajos, China – Región Administrativa Especial de Hong Kong, China – Región Administrativa Especial de Macao, Islas Falkland (Malvinas) (Reino Unido), Polinesia Francesa (Francia), las Tierras australes y antárticas francesas (Francia) y Sint Maarten (Países Bajos).

y Recomendaciones (CEACR) relativos a un problema de aplicación que están pendientes de respuesta ⁴.

7. El Convenio núm. 166 fue adoptado en 1987 y registró 14 ratificaciones. La ratificación del MLC, 2006 ha entrañado hasta la fecha la denuncia de ese instrumento por 9 Estados ⁵. Cinco Estados Miembros siguen vinculados por este Convenio ⁶. Hay cinco comentarios de la CEACR relativos a un problema de aplicación que están pendientes de respuesta ⁷.
8. La Recomendación núm. 27 fue adoptada en 1926 y revisada por la Recomendación núm. 174.

II. Evolución de la situación entre la fecha de adopción de los instrumentos y 2018

A. Estatus

9. Durante el examen realizado en el marco de las labores del **Grupo de Trabajo Ventejol**, se señaló que el Convenio núm. 23 y la Recomendación núm. 27 seguían siendo pertinentes ⁸. Se concluyó en 1979, que estos instrumentos deberían estar clasificados entre los «instrumentos que hay que promover con carácter prioritario». En 1987, fueron clasificados

⁴ Se trata de: Anguila (Reino Unido) (solicitud de informaciones detalladas sobre el modo en que asegura que las disposiciones de la ley de 1995 sobre la marina mercante del Reino Unido sobre la repatriación se aplican a los buques matriculados en Anguila); Azerbaiyán (solicitud de indicar los instrumentos legislativos que dan cumplimiento al Convenio); Colombia (solicitud de responder a las observaciones de una organización de trabajadores); Islas Vírgenes Británicas (Reino Unido) (solicitud de señalar si, a fin de dar aplicación al Convenio, se han establecido los reglamentos que se han de utilizar para determinar los destinos de la repatriación y los costos cubiertos); Iraq (solicitud de adoptar medidas para ajustar la legislación nacional al artículo 5 del Convenio (gastos de repatriación)); Mauritania (solicitud de responder a las observaciones de una organización de trabajadores y de adoptar medidas para dar pleno cumplimiento al artículo 5, 2), del Convenio (remuneración)); Perú (solicitud de indicar las medidas adoptadas para dar cumplimiento al artículo 6 del Convenio (obligaciones de la autoridad pública del país donde esté matriculado el buque); Ucrania (solicitud de adoptar las medidas necesarias para dar cumplimiento al artículo 3, párrafo 1 — derecho a la repatriación, y al artículo 4, párrafo *d*) — pago de los gastos de repatriación por el armador), y Uruguay (solicitud de indicar las medidas adoptadas para dar cumplimiento al artículo 4 del Convenio (derecho de repatriación sin costo para el interesado).

⁵ En aplicación del artículo X del MLC, 2006.

⁶ Siguen vinculados por el Convenio núm. 166: Brasil, Egipto, Guyana, México y Turquía.

⁷ Se trata del Brasil (solicitud de ajustar la legislación nacional al Convenio); Egipto (solicitud de indicar las medidas adoptadas para dar cumplimiento a varias disposiciones del Convenio); Guyana (solicitud de adoptar medidas para velar por que los capitanes y aprendices no sean excluidos del ámbito de aplicación de la legislación en materia de repatriación); Turquía (solicitud de adoptar medidas de inmediato para rectificar las numerosas lagunas en la aplicación de las disposiciones del Convenio – artículos 2 a 12 del Convenio), y México (solicitud de adoptar las medidas necesarias para dar cumplimiento a varios artículos del Convenio).

⁸ Véase el documento [GB.194/PFA/12/5](#), anexo I, pág. 76 (documento de trabajo de la Oficina, noviembre de 1974).

entre los «instrumentos pendientes de revisión»⁹, mientras estaba en curso el proceso de adopción del Convenio núm. 166 y de la Recomendación núm. 174.

10. Durante el examen realizado por el **Grupo de Trabajo Cartier**, se señaló que el Convenio núm. 23 fue revisado por el Convenio núm. 166, adoptado en 1987. Pese a que el Convenio núm. 23 no había sido cerrado a la ratificación tras su revisión¹⁰, parece que se consideró que la norma moderna en materia de repatriación era el Convenio núm. 166. Se plantearon dudas con respecto al estatus que se conferiría al Convenio núm. 23, dado que este instrumento figura en la lista del anexo del [Convenio sobre la marina mercante \(normas mínimas\), 1976 \(núm. 147\)](#).
11. A raíz de las labores del Grupo de Trabajo Cartier, el Consejo de Administración decidió que:
 - el Convenio núm. 23 debería estar clasificado entre los instrumentos superados;
 - la Recomendación núm. 27 debería estar clasificada entre las recomendaciones revisadas¹¹, y
 - el Convenio núm. 166 y la Recomendación núm. 174 deberían estar clasificados entre los instrumentos actualizados.

B. Aplicación y refundición

12. El Convenio núm. 23 figura en el anexo del Convenio núm. 147. Los Estados que ratificaron este último se comprometen a verificar que su legislación sea, en sustancia¹², equivalente a los convenios o los artículos de los convenios enumerados en su anexo, de modo que el Estado no esté obligado a dar cumplimiento de otro modo a los convenios en cuestión. A este respecto, de los 14 Estados Miembros que siguen vinculados por el Convenio núm. 147, tan sólo siete ratificaron el Convenio núm. 23. Por consiguiente, siete Estados están obligados a aprobar una legislación que sea, en sustancia, equivalente al Convenio núm. 23, de conformidad con el artículo 2, a), del Convenio núm. 147¹³.
13. El Convenio núm. 166 figura en el anexo (parte B) del [Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante \(normas mínimas\), 1976](#). Sin embargo, a raíz de la

⁹ Véanse los *Boletines Oficiales* Vol. LXII, 1979, Serie A y Vol. LXX, 1987, Serie A.

¹⁰ No contiene la disposición estándar que la OIT ha incluido en sus instrumentos desde 1929, que especifica las consecuencias de adoptar una versión posterior del instrumento. Véase sobre este punto la nota introductoria preparada para la tercera reunión del Comité Tripartito Especial.

¹¹ El Grupo de Trabajo Cartier la había considerado «reemplazada», pero de hecho se trata de una recomendación «revisada» y no «reemplazada», según la terminología aceptada por el Grupo de Trabajo tripartito del mecanismo de examen de las normas (MEN).

¹² OIT: *Estudio general de las memorias relativas al Convenio (núm. 147) sobre la marina mercante (normas mínimas) y a la Recomendación (núm. 155) sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976*, Estudio General de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones, 77.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, OIT, Ginebra, 1990, págs. 41 y ss.

¹³ Se trata del Brasil, Costa Rica, Dominica, Estados Unidos, Islandia, Israel y Trinidad y Tabago. Sin embargo, el Brasil ratificó el Convenio núm. 166.

ratificación del MLC, 2006 por los Estados que habían ratificado anteriormente el Protocolo, este último ya no está en vigor en ningún Estado Miembro.

14. Los Convenios núms. 23 y 166 fueron revisados por el MLC, 2006. Este último retoma en lo esencial el contenido del Convenio núm. 166, integrándolo en su regla 2.5, en la que se han reorganizando las disposiciones de acuerdo con la estructura propia del MLC, 2006, que distingue las reglas y las normas de las pautas. La repatriación figura actualmente entre las condiciones de trabajo tratadas por separado en el Título 2 del MLC, 2006, junto con el contrato de la gente de mar, el salario, las horas de trabajo y las vacaciones anuales. Asimismo, aunque la repatriación no figuraba inicialmente entre los elementos que debían inspeccionarse para obtener un certificado de trabajo marítimo, la garantía financiera introducida en virtud de las enmiendas de 2014 figura ahora entre los elementos sometidos a un control (véase anexo A5-I del MLC, 2006). La Recomendación núm. 174 fue integrada en la norma A2.5.1, párrafo 5, *a*) del MLC, 2006. El Convenio núm. 23 sigue abierto a la ratificación, a diferencia del Convenio núm. 166 ¹⁴.

C. Situación con respecto a las normas internacionales del trabajo

15. La cuestión de la repatriación de la gente de mar ha sido tratada en dos épocas diferentes (1926 y 1987), separadas por un intervalo de alrededor de sesenta años. Los instrumentos de 1926 (Convenio núm. 23 y Recomendación núm. 27) parecían superados con respecto a las protecciones que brindan, lo que justificó que fueran revisados en 1987 y más recientemente en 2006.
16. Tras la adopción de las enmiendas de 2014 al MLC, 2006, que fortalecen el sistema de garantía financiera en caso de abandono, puede considerarse que el Convenio núm. 166 y la Recomendación núm. 174 podrían resultar insuficiente para asegurar una protección adecuada en materia de repatriación. En efecto, aunque el régimen de repatriación previsto en estos instrumentos fue retomado en gran medida en el MLC, 2006, la manera en que enfocan la situación de incumplimiento del armador no se ajusta al enfoque utilizado actualmente en el MLC, 2006. Así, los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que haya ratificado el Convenio núm. 166 podrían tener dificultades en el marco de una inspección realizada por el Estado del puerto cuando hacen escala en un Estado que ha ratificado el MLC, 2006, debido a la cláusula de un trato no menos favorable contenida en el Convenio ¹⁵.
17. Una de las cuestiones recurrentes de la aplicación de los convenios sobre el trabajo marítimo está relacionada con su posible aplicación a otras categorías de trabajadores además de la gente de mar, en el sentido del MLC, 2006. En particular, numerosas legislaciones nacionales han establecido un marco común para los pescadores y la gente de mar, basado en estos convenios sectoriales. El Convenio núm. 166, en cuanto a su ámbito de aplicación, permite a los Estados Miembros ampliar su protección a los buques de pesca marítima comercial ¹⁶. Cabe recordar a este respecto que la derogación o el retiro de un convenio no afecta a las legislaciones nacionales adoptadas para darle efecto, y que en general no impide a los Estados seguir aplicando el instrumento considerado si así lo desean ¹⁷. Es importante

¹⁴ A este respecto, véase la nota introductoria preparada para la tercera reunión del Comité Tripartito Especial.

¹⁵ Artículo V, párrafo 7 del MLC, 2006. Véase la nota introductoria.

¹⁶ Éste parece ser el caso de Egipto, según la información enviada a la CEACR.

¹⁷ Véase el [Informe VII \(2\)](#) presentado a la Conferencia Internacional del Trabajo, 106.ª reunión, 2017, pág. 5.

destacar que antes de la adopción del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188) ningún instrumento de la OIT trataba específicamente de la repatriación de los pescadores. Sin embargo, la adopción del Convenio núm. 188 brinda en la actualidad una protección amplia y renovada a los trabajadores de este sector.

III. Principales elementos que se han de tener en cuenta para determinar el estatus de los instrumentos

18. En el marco del examen para determinar el estatus de los Convenios núms. 23 y 166, y de las Recomendaciones núms. 27 y 174, relativos a la repatriación de la gente de mar, resultan especialmente pertinentes las consideraciones siguientes:

- 1) El Convenio núm. 23 se considera completamente superado en lo que respecta a las protecciones que brinda a la gente de mar en materia de repatriación. No obstante, el Convenio sigue siendo vinculante para 16 Estados Miembros y figura en el anexo del Convenio núm. 147 que sigue siendo pertinente para siete Estados.
- 2) La Recomendación núm. 27 fue revisada por los instrumentos adoptados en 1987.
- 3) El Convenio núm. 166 sólo sigue siendo vinculante para cinco Estados Miembros. Este Convenio refleja en lo esencial el nivel de protección garantizado por el MLC, 2006, con excepción del mecanismo de garantía financiera en materia de abandono, que se introdujo con las enmiendas de 2014. El Convenio núm. 166 prevé que puede hacerse extensivo a la pesca marítima comercial.
- 4) El contenido de la Recomendación núm. 174 ha sido retomado en el MLC, 2006.

IV. Medidas que podrían considerarse en relación con los instrumentos

19. A la luz de los elementos que preceden, el Comité Tripartito Especial podría considerar:

1. Clasificar el Convenio núm. 23 como «norma superada» y proponer su derogación. A este respecto, el Comité Tripartito Especial podría considerar alentar a los Estados que siguen vinculados por este Convenio para que ratifiquen el MLC, 2006.
2. Clasificar las Recomendaciones núms. 27 y 174 como «normas superadas» y proponer su retiro.
3. Clasificar el Convenio núm. 166 como «norma superada». A este respecto, el Comité Tripartito Especial podría considerar:
 - a) alentar a los Estados que siguen vinculados por el Convenio núm. 166 para que ratifiquen el MLC, 2006;
 - b) alentar a los Estados que siguen o estuvieron vinculados por el Convenio núm. 166 que hayan ampliado su protección a la pesca para que ratifiquen el Convenio núm. 188, y
 - c) examinar nuevamente la situación de este Convenio en la próxima reunión del Comité Tripartito Especial a fin de decidir su posible retiro o derogación.