



Comité Tripartito Especial
del MLC, 2006



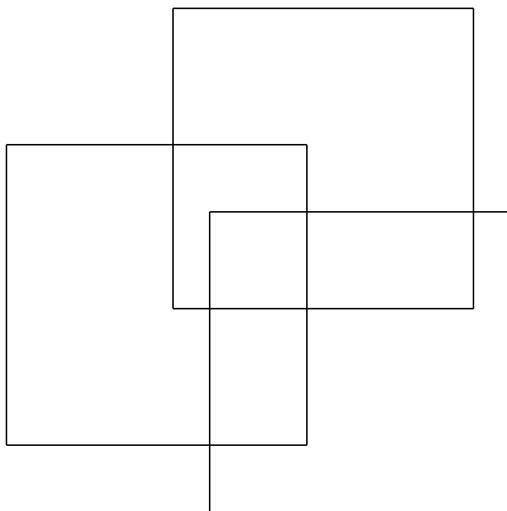
Oficina
Internacional
del Trabajo

Ginebra

STCMLC/2018/3

Resumen de las observaciones y sugerencias sobre las propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada

**Documento de información para la discusión en la tercera
reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud
del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo,
2006, en su versión enmendada
(Ginebra, 23-27 de abril de 2018)**



Ginebra, 2018

Departamento
de Normas
Internacionales
del Trabajo

Departamento
de Políticas
Sectoriales

STCMLC/2018/3

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

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

**Resumen de las observaciones y sugerencias
sobre las propuestas de enmienda al Código
del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006,
en su versión enmendada**

**Documento de información para la discusión en la tercera
reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud
del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo,
2006, en su versión enmendada
(Ginebra, 23-27 de abril de 2018)**

Ginebra, 2018

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, GINEBRA

Índice

	<i>Página</i>
Introducción	1
Observaciones generales sobre las propuestas presentadas por los representantes del Grupo de la Gente de Mar y del Grupo de los Armadores al Comité Tripartito Especial.....	1
Observaciones y sugerencias sobre las propuestas al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) en su versión enmendada, presentadas por los representantes del Grupo de la Gente de Mar (reglas 2.1, 2.2 y 2.5; y anexos A5-I y A5-II y el nuevo anexo A2-I).....	4
I. Observaciones y sugerencias acerca de la propuesta relativa a la norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar.....	4
II. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa a la norma A2.2 – Salarios.....	6
III. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa a la nueva pauta B2.5.4.....	7
IV. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa al anexo A5-I.....	7
V. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa al anexo A5-III.....	8
VI. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa al nuevo anexo A2-I.....	8

Introducción

1. En su carta de 3 de octubre de 2017, el Director General invitó a todos los Miembros de la Organización, en virtud del párrafo 3 del artículo XV del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006), a que transmitieran, antes del 30 de marzo de 2018, las observaciones o sugerencias que desearan formular sobre las [propuestas presentadas por los representantes del Grupo de la Gente de Mar](#) nombrados ante el Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del MLC, 2006, relativas a la modificación de las disposiciones del Código relacionadas con las reglas 2.1, 2.2 y 2.5 del Convenio, así como con los anexos A5-I y A5-II y el nuevo anexo A2-I. El Director General también transmitió a todos los Estados Miembros, a título informativo, una [propuesta presentada por los representantes del Grupo de los Armadores](#) a fin de elaborar pautas de la OIT, fuera del MLC, 2006, relacionadas con la protección de los salarios de la gente de mar que era mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques.
2. De conformidad con el párrafo 4 del artículo XV, en el presente documento se proporciona un resumen de las observaciones y sugerencias que fueron comunicadas en respuesta a la carta del Director General. Los siguientes Miembros (nueve) enviaron respuestas: *Alemania, China, Côte d'Ivoire, Estonia, Japón, Noruega, Panamá, Tailandia y Turkmenistán*.
3. Algunos gobiernos señalaron que habían celebrado consultas tripartitas acerca de sus observaciones y sugerencias. En ese sentido, ciertos gobiernos transmitieron los comentarios que recibieron de sus interlocutores sociales, los cuales se reflejan en el documento.
4. El presente resumen se ha preparado para información de los participantes en la tercera reunión del Comité Tripartito Especial y guarda relación con el segundo punto del orden del día de esa reunión.
5. En la sección que figura a continuación se exponen observaciones y posiciones generales con respecto a las propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006 presentadas por los representantes del Grupo de la Gente de Mar, así como a la propuesta para la elaboración de pautas de la OIT, fuera del MLC, 2006, presentada por los representantes del Grupo de los Armadores. La sección que figura inmediatamente después contiene observaciones generales y específicas sobre los detalles de las propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006 de los representantes del Grupo de la Gente de Mar. Estas últimas están estructuradas en función de las disposiciones del MLC, 2006 a que hacen referencia.

Observaciones generales sobre las propuestas presentadas por los representantes del Grupo de la Gente de Mar y del Grupo de los Armadores al Comité Tripartito Especial

6. El Gobierno de *China* valoró la propuesta de los representantes del Grupo de la Gente de Mar de hacer frente a la imperiosa necesidad de garantizar el pago de los salarios de la gente de mar mantenida en cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada; no obstante, consideró que las dificultades que su aplicación entrañaría para los armadores también debían abordarse adecuadamente. El Gobierno no apoyó la propuesta de los representantes del Grupo de los Armadores, pues, al revestir un carácter de recomendación, las pautas no contribuirían a la consecución del objetivo deseado y carecerían de eficacia para garantizar el pago de los salarios de la gente de mar durante el período de cautiverio.

-
7. El Gobierno de *Côte d'Ivoire* apoyó en términos generales el principio en virtud del cual había que seguir pagando los salarios de la gente de mar mantenida en cautiverio como consecuencia de actos de piratería, por tratarse de una responsabilidad sin culpa del armador.
 8. El Gobierno de *Estonia* indicó que la adopción de enmiendas al MLC, 2006 sólo estaría justificada en caso de que no existieran otras medidas suficientes y eficaces para garantizar el pago de los salarios de la gente de mar víctima de actos de piratería o de robo a mano armada. También señaló que, en más de la mitad de los casos documentados de actos de piratería o de robo a mano armada, la gente de mar había recibido la totalidad de sus salarios; en los casos restantes, o bien la gente de mar estaba empleada en buques pesqueros o *dhow*s, que no estaban cubiertos por el MLC, 2006, o bien los daños reclamados no guardaban relación con el impago de sus salarios. Por consiguiente, la modificación del MLC, 2006 no bastaría para resolver el problema a bordo de los buques que no estuvieran cubiertos por el Convenio o que enarbolasen el pabellón de un país que no hubiera ratificado el MLC, 2006. El Gobierno preferiría que, en primer lugar, se tratara de resolver el problema mediante la aplicación de las pautas de la OIT y que, sólo si esta medida no resultaba eficaz, se considerara enmendar el MLC, 2006. La administración marítima de Estonia estaba a favor de imponer un seguro obligatorio a los buques que enarbolasen pabellones de zonas propensas a la piratería o las atravesaran, de conformidad con la práctica actual de los seguros de secuestro y rescate (Marine Kidnap for Ransom & Hijack (K&R)), en la industria marítima. De esta forma, las administraciones marítimas podrían verificar la existencia de un seguro en el marco de las inspecciones, y gestionar los riesgos que corrían tanto los miembros de la tripulación como el Estado del pabellón cuando se perpetraban actos de piratería. La obligación de contratar un seguro debería recaer sobre el armador como persona responsable del bienestar de los miembros de la tripulación. El Gobierno afirmó que, con independencia de la medida seleccionada, deberían observarse los siguientes principios: i) las medidas en materia de garantía financiera no deberían aplicarse a todos los buques, para evitar que la obligación de seguro adquiriera un alcance desproporcionado; convendría delimitar las zonas propensas a la piratería y precisar que el seguro sólo cubre a los buques durante la travesía por dichas zonas; ii) la opción del seguro obligatorio del armador sería preferible a la del régimen nacional de seguridad social, y iii) al aplicar el sistema de garantía financiera, los armadores deberían disponer de otras opciones que no se limiten a los seguros y garantías ofrecidos por instituciones financieras, dada la posibilidad de que ellos tengan medios suficientes para garantizar el pago de los salarios. El Gobierno de Estonia sólo podría aceptar la imposición de un seguro obligatorio en virtud del MLC, 2006 si se aplicaran todos los principios antes mencionados; de lo contrario, abogaría por la elaboración de pautas de la OIT fuera del MLC, 2006.
 9. El Gobierno del *Japón* observó que el número de incidentes causados por actos de piratería y de robo a mano armada contra buques había disminuido recientemente y que, en ningún caso, la gente de mar había permanecido en cautiverio por mucho tiempo. Teniendo asimismo en cuenta que la mayor parte de los incidentes tenía lugar generalmente en *dhow*s y en otros buques que quedaban fuera del ámbito de aplicación del MLC, 2006, consideró que la propuesta de los representantes del Grupo de los Armadores de elaborar pautas de la OIT con la participación de los trabajadores y la dirección debía considerarse como una opción para mejorar la situación, y no así las propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006.
 10. El Gobierno de *Noruega* señaló que uno de los objetivos principales del MLC, 2006 consistía en codificar las distintas situaciones habituales que conformaban una relación normal de trabajo, con la excepción del abandono que, si bien no figuraba en la primera versión del MLC, 2006, se incluyó en una etapa ulterior. En la propuesta de los representantes del Grupo de la Gente de Mar se abordaba una circunstancia excepcional, ya que, afortunadamente, los casos en que la gente de mar era mantenida en cautiverio no eran frecuentes. En ese sentido, la aceptación de enmiendas relativas a circunstancias excepcionales debería estar sujeta a criterios rigurosos. Las enmiendas relacionadas con la documentación de la gente de mar y

del armador y/o el buque sólo resultarían aceptables si existiera una justificación basada, por ejemplo, en el alcance de una cuestión o un problema concretos. La razón principal era la carga administrativa que dichas enmiendas impondrían a todas las partes interesadas y, en particular, la confusión que crearían en su fase de entrada en vigor. Esa documentación sólo debería exigirse generalmente para aspectos que tuvieron algo que ver con una relación de trabajo típica. El Gobierno declaró que sólo había formulado comentarios con respecto a la propuesta de los representantes del Grupo de la Gente de Mar por ser la única que contenía enmiendas al MLC, 2006.

11. El Gobierno de *Panamá* convino en que los armadores deberían seguir pagando los salarios (incluido el envío de remesas) de la gente de mar mantenida en cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada hasta su liberación y repatriación. No obstante, se opuso a las enmiendas que entrañaban cambios en los contratos y la certificación de los buques. La imposición de un sistema de garantía financiera era una cuestión delicada, que supondría ingentes cargas administrativas y económicas para los Estados y los armadores. El Gobierno observó que las definiciones propuestas eran claras y acordes a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) y la resolución aplicable de la Organización Marítima Internacional (OMI).
12. El Gobierno de *Tailandia* formuló comentarios sobre algunas de las propuestas de los representantes del Grupo de la Gente de Mar, con las que discrepó. En cambio, apoyó la propuesta de los representantes del Grupo de los Armadores para la elaboración de pautas de la OIT, fuera del MLC, 2006, en relación con la protección de los salarios de la gente de mar que era mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra buques, en las que se incorporasen los elementos indicados en el apartado *c)* del documento [STCMLC/WG/2017/D.1](#). También apoyó la medida de transición propuesta con miras a la utilización, de manera provisional, de la guía elaborada a ese respecto por el Programa de Respuesta Humanitaria a la Piratería en el Mar (MPHRP) de la Red internacional para el bienestar y la asistencia de la gente de mar (ISWAN), titulada *Guía de buenas prácticas para compañías navieras y agentes de dotación – Ayuda humanitaria para la gente de mar y sus familias en casos de robo a mano armada y piratería* y disponible únicamente en inglés y francés, hasta que pudieran elaborarse nuevas pautas formales de la OIT fuera del MLC, 2006.
13. El Consejo Nacional de la Empresa Privada de Panamá (CONEP), si bien expresó su preocupación por el hecho de que siguiera habiendo casos de gente de mar mantenida en cautiverio, y por la situación financiera de estas personas y de sus familias, y reconoció la necesidad de garantizar el pago de los salarios de la gente de mar durante el período de cautiverio, consideró que la propuesta de los representantes del Grupo de la Gente de Mar no ayudaría a las víctimas, ni contribuiría a la consecución del objetivo fijado. En ese sentido, señaló que el número de casos de piratería en los que la gente de mar mantenida en cautiverio no había recibido su salario era extremadamente bajo. Además, la mayoría de los casos notificados guardaban relación con buques pesqueros, *dhows* y juncos, los cuales quedaban fuera del ámbito de aplicación del Convenio, o con buques que enarbolaban el pabellón de un Estado que no había ratificado el MLC, 2006. Por consiguiente, la solución más adecuada, eficaz y proporcionada consistiría en elaborar pautas fuera del MLC, 2006 con un ámbito de aplicación más amplio, que pudieran aplicarse asimismo a las tripulaciones de los buques pesqueros. La *Guía de buenas prácticas para compañías navieras y agentes de dotación – Ayuda humanitaria para la gente de mar y sus familias en casos de robo a mano armada y piratería* del MPHRP/ISWAN podría servir de base para la elaboración de dichas directrices de la OIT.
14. La Asociación de Armadores de Estonia no apoyó la propuesta de los representantes del Grupo de la Gente de Mar, porque consideraba que las medidas de protección social de la gente de mar en caso de piratería o robo a mano armada debían limitarse a los buques que navegaban en zonas propensas a la piratería. Los armadores cuyos buques navegasen en

dichas zonas podrían adquirir la cobertura de seguro adicional necesaria para los casos en que la tripulación del buque fuese mantenida en cautiverio (seguro K&R), para cada viaje con carácter individual, en vista de su elevado costo. Si se implantase el sistema de garantía financiera propuesto, todos los armadores tendrían que abonar costes adicionales para la contratación de un seguro K&R, ya que, actualmente, los contratos tipo de los seguros no preveían dicha cobertura. La propuesta de los representantes del Grupo de los Armadores planteaba una solución más razonable. La elaboración de pautas de orientación evitaría que los armadores incurriesen en gastos adicionales innecesarios, y brindaría a los armadores cuyos buques no navegaran en zonas propensas a la piratería la opción de aplicar las medidas adecuadas, si fuera necesario.

15. El Sindicato Independiente de Gente de Mar de Estonia apoyó la propuesta de los representantes del Grupo de la Gente de Mar. La tripulación no podía decidir libremente si el buque navegaba en una zona propensa a la piratería o si contaba con protección armada. Dichas decisiones recaían sobre los armadores. Cuando la gente de mar era mantenida en cautiverio como consecuencia de actos de piratería, las familias también sufrían porque dependían de sus ingresos. El objetivo de asegurar el pago de ingresos adecuados a las familias de la gente de mar mantenida en cautiverio no podía lograrse por conducto de unas directrices no vinculantes.

Observaciones y sugerencias sobre las propuestas al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) en su versión enmendada, presentadas por los representantes del Grupo de la Gente de Mar (reglas 2.1, 2.2 y 2.5; y anexos A5-I y A5-II y el nuevo anexo A2-I)

I. Observaciones y sugerencias acerca de la propuesta relativa a la norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar

16. Algunos gobiernos apoyaron la propuesta relativa a la norma A2.1 (*China, Japón y Noruega*).
17. El Gobierno de *Noruega* indicó que la razón para aceptar el párrafo 8 propuesto: «Todo Miembro deberá adoptar una legislación o una reglamentación que establezca que el acuerdo de empleo de la gente de mar no expirará ni podrá darse por terminado cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques» era que en una relación de trabajo estándar la gente de mar estaba en una posición de negociación más débil que el armador, razón por la cual se le debería brindar protección por ley, por ejemplo en caso de terminación de la relación de trabajo. La rescisión de contrato durante el cautiverio debería considerarse como un caso de terminación ilegal de la relación de trabajo, porque el marino en cautiverio no está en posición de hacer nada al respecto.
18. El Gobierno de *China* observó que el Código actual del MLC, 2006 no podía garantizar en la práctica que los armadores no terminaran los acuerdos de empleo de la gente de mar y que por ende dejaran de pagar los salarios durante el período de cautiverio.
19. El Gobierno de *Alemania* preguntó si el único objetivo que se buscaba con la introducción de esta enmienda era proteger el derecho de la gente de mar a que se le pagara el sueldo durante su cautiverio (es decir, garantizar que se le siguieran pagando los salarios), o si

también se buscaba proteger la relación de trabajo en su conjunto, con inclusión de otras prestaciones como las vacaciones. Además, habida cuenta de que la fecha en que se notificaba la terminación de la relación de trabajo y la fecha en que se terminaba el acuerdo de empleo no eran la misma, era difícil determinar qué situaciones estaban cubiertas por la prohibición de terminar un contrato durante el período de cautiverio, en particular si la intención era posponer la fecha en que se terminaba el acuerdo de empleo en los casos en que se hubiera dado un preaviso al trabajador antes del período de cautiverio, o si también se buscaba abarcar los casos en que se notificaba la terminación durante el período en que la gente de mar estaba cautiva.

20. El Gobierno de *Noruega* propuso cambiar de lugar las definiciones de «piratería» y «robo a mano armada», posiblemente después del texto propuesto para el párrafo 8. No procedía insertarlas en un nuevo párrafo 1, porque el propósito de la norma A2.1 era reglamentar todos los acuerdos de trabajo de la gente de mar, y la piratería y el robo a mano armada eran, por su propia naturaleza, algo excepcional.
21. El Gobierno del *Japón* propuso suprimir, en el nuevo párrafo 1 propuesto ¹, la frase que se añadió a la definición de robo a mano armada contra los buques en la resolución A.1025(26) de la OMI: «este término abarcará la noción de secuestro de gente de mar que es retenida a bordo o fuera de un buque para exigir un rescate», a fin de mantener la coherencia con la definición unificada a nivel internacional. No parecía necesario introducir un ejemplo de secuestro porque la definición ya incluía uno. En el nuevo párrafo 8, el Gobierno propuso: i) remplazar la frase «deberá adoptar una legislación o una reglamentación que establezca que el acuerdo de empleo de la gente de mar no expirará ni podrá darse por terminado» por «deberá velar por que el acuerdo de empleo de la gente de mar no expire ni sea terminado», dado que algunos países ya han reglamentado en su legislación nacional las prohibiciones relativas a la expiración o la terminación de los acuerdos de empleo de la gente de mar, y ii) insertar la frase «hasta que la gente de mar sea liberada o repatriada de conformidad con la norma A2.5.1 o hasta que se confirme la muerte de la gente de mar» después de la frase «no deberá expirar ni podrá darse por terminado» y remplazar en el texto inglés la palabra «while» (mientras) por «when» (cuando), a fin de unificar los elementos que se solapaban del nuevo párrafo 8 propuesto de la norma A2.1 y del nuevo párrafo 7 propuesto de la norma A2.2.1 ².

¹ El párrafo 1 propuesto de la norma A2.1 dice lo siguiente: «A efectos de la norma A2.2.1, de la norma A2.2.2, de la pauta B2.5.4 y de la presente norma: a) el término *piratería* tiene el mismo sentido que en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR); b) la expresión *robo a mano armada contra los buques* deberá designar todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado, o todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente; este término abarcará la noción de secuestro de gente de mar que es retenida a bordo o fuera de un buque para exigir un rescate.»

² El párrafo 7 propuesto de la norma A2.2.1 dice lo siguiente: «Cuando la gente de mar sea mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, se le deberán seguir pagando sus salarios y prestaciones en virtud del acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón, con inclusión de las remesas enviadas de conformidad con el párrafo 4, durante todo el período de cautiverio y hasta que el marino sea liberado y debidamente repatriado, de conformidad con la norma A2.5.1, o hasta la muerte del marino durante su cautiverio.»

II. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa a la norma A2.2 – Salarios

22. Varios gobiernos (*China, Japón, Noruega y Panamá*) se opusieron a los requisitos propuestos para la garantía financiera (párrafo 8 de la norma A2.2.1³ y norma A2.2.2).
23. Con respecto a la propuesta de los representantes del Grupo de la Gente de Mar relativa a la norma A2.2 para velar por el pago de los salarios durante el período en el cual la gente de mar era mantenida en cautiverio por los piratas, el Gobierno de *Noruega* indicó que, si bien podía aceptar el párrafo 7 propuesto de la norma A2.2.1, no estaba de acuerdo en establecer un requisito en materia de garantía financiera específico para esta cuestión en particular, porque había muy pocos casos y no se justificaba establecer un requisito general para todos los armadores. Esta cuestión podría abordarse mejor a través de acuerdos con los interlocutores sociales o acuerdos con otras organizaciones en el caso de los buques que navegaban en zonas de alto riesgo, independientemente de la definición del tipo de buques o de la delimitación.
24. El Gobierno del *Japón* estimaba que el nuevo párrafo 7 propuesto de la norma A2.2.1 era redundante si se aceptaba la modificación propuesta del nuevo párrafo 8 de la norma A2.1. En cuanto al nuevo párrafo 8 propuesto de la norma A2.2.1 y la norma A2.2.2 y los anexos conexos, el Gobierno consideraba que el sistema de garantía financiera ya estaba consagrado en la norma A2.5.2, párrafo 9, *a*), y que la relación entre las garantías financieras previstas en la regla 2.5 y en la norma A2.2.2 propuesta debería examinarse cuidadosamente.
25. El Gobierno de *China* no apoyaba la propuesta relativa a la norma A2.2. El sistema de garantía financiera resultaría difícil de poner en práctica porque no sólo representaría una carga administrativa para los Estados Miembros sino que también elevaría los costos de explotación para los armadores.
26. El Gobierno de *Alemania* preguntó si el único objetivo de la propuesta de los representantes del Grupo de la Gente de Mar respecto de la norma A2.2 era proteger el derecho de la gente de mar al pago de su salario durante su cautiverio (es decir, velar por que se le siguieran pagando los salarios), o proteger la relación de trabajo en su conjunto, inclusive otros derechos como el derecho a vacaciones. Con respecto a las propuestas relativas a la garantía financiera, se solicitaron aclaraciones acerca de: i) una situación en la que un proveedor de garantía financiera tenía la obligación de pagarla, en particular si el cautiverio de la gente de mar era en sí un evento asegurado, porque el objetivo de la enmienda propuesta era garantizar que la gente de mar tuviera derecho siempre y de inmediato a una seguridad financiera, o si, como en una situación de abandono, el evento asegurado se constituía porque el armador había roto los vínculos con la gente de mar en violación de sus obligaciones (por ejemplo, impago de los salarios); ii) el sentido del párrafo 8 propuesto de la norma A2.2.1, que podría malinterpretarse en el sentido de que era obligatorio contraer una garantía financiera a favor del armador, es decir, que el armador podía recurrir al seguro si tenía dificultades de pago, y iii) la razón por la cual no existía una disposición similar al párrafo 12 de la norma A2.5.2 relativa a la garantía financiera en caso de abandono, según la cual el proveedor de la garantía financiera podía reclamar las prestaciones que hubiera recibido la gente de mar, y obtener satisfacción ante el armador tras haber efectuado los pagos correspondientes a la gente de mar.

³ El párrafo 8 propuesto de la norma A2.2.1 dice lo siguiente: «Los Miembros deberán exigir que los buques que enarbolan su pabellón aporten garantías financieras para asegurar que se sigan pagando los salarios y prestaciones de la gente de mar que es mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo armado contra un buque.»

27. El Gobierno de *Tailandia* cuestionó la pertinencia de la expresión «acceso directo en el contexto del sistema de garantía financiera (nueva norma A2.2.2, párrafo 3 ⁴) y pidió que se siguiera discutiendo, dado que, en la práctica, cuando un marino era mantenido en cautiverio, los armadores tailandeses pagaban por concepto de anticipo una asistencia financiera correspondiente a uno o dos meses de indemnización y luego, solicitaban su reembolso al proveedor de la garantía financiera. También propuso remplazar en el párrafo 4 ⁵ la expresión «gente de mar» por «toda la gente de mar a bordo de un buque», para ponerlo en conformidad con las reglas de inspección en los puertos extranjeros que normalmente exigían que todas las pruebas documentales se expusieran a bordo en un lugar accesible para toda la gente de mar. Al final del párrafo 5 ⁶, debería añadirse la siguiente oración: «El proveedor de la garantía financiera debe proporcionar dicha prueba documental en inglés al armador.». Al final del párrafo 7 ⁷ debería remplazarse la frase «hasta la muerte del marino durante su cautiverio» por la frase «hasta que se conozca la fecha de la muerte del marino durante su cautiverio».

III. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa a la nueva pauta B2.5.4

28. El Gobierno de *Noruega* indicó que no consideraba necesario introducir esta disposición, si se aceptaba la propuesta de introducir un nuevo párrafo 8 en la norma A2.1 y un nuevo párrafo 7 en la norma A2.2.1.

IV. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa al anexo A5-I

29. Los Gobiernos de *Noruega* y *Tailandia* se declararon en contra de la propuesta relativa al anexo A5-I.

30. El Gobierno de *Noruega* no apoyó la propuesta de enmendar el certificado de trabajo marítimo. El problema era muy limitado y, afortunadamente, afectaba a muy poca gente de

⁴ El párrafo 3 propuesto de la norma A2.2.2 dice lo siguiente: «El sistema de garantía financiera deberá proporcionar acceso directo, una cobertura suficiente y asistencia financiera rápida, de conformidad con la presente norma, a toda la gente de mar que sea mantenida en cautiverio, a bordo o fuera de un buque que enarbole su pabellón, como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada, y/o a su representante designado.».

⁵ El párrafo 4 propuesto de la norma A2.2.2 dice lo siguiente: «Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarboles su pabellón, y a los que se apliquen los párrafos 1 ó 2 de la regla 5.1.3, lleven a bordo un certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera expedida por el proveedor de la misma. Una copia de dichos documentos deberá exponerse en un lugar bien visible y accesible a la gente de mar. Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberá llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor.».

⁶ El párrafo 5 propuesto de la norma A2.2.2 dice lo siguiente: «El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberán contener la información requerida en el anexo A2-II. Deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés.».

⁷ El párrafo 7 propuesto de la norma A2.2.2 dice lo siguiente: «Habida cuenta de las reglas 2.1 y 2.2, la asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera deberá ser suficiente para cubrir los salarios y otras prestaciones pendientes que el armador ha de pagar a la gente de mar en virtud del acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón, incluido el envío de las remesas conforme a lo previsto en el párrafo 4 de la norma A2.2.1, durante todo el período de cautiverio y hasta que el marino sea liberado y debidamente repatriado, de conformidad con la norma A2.5.1, o hasta la muerte del marino durante su cautiverio.».

mar. La inclusión de este elemento en el procedimiento de certificación impondría una carga administrativa importante e innecesaria a los armadores y a las administraciones.

31. El Gobierno de *Tailandia* señaló la carga adicional suplementaria que representaría para los gobiernos tener que promulgar leyes adicionales para establecer una nueva versión del certificado de trabajo marítimo y, para los armadores, tener que elaborar una nueva versión de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima.

V. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa al anexo A5-III

32. Los Gobiernos de *Noruega* y *Tailandia* se declararon en contra de la propuesta relativa al anexo A5-III.
33. El Gobierno de *Noruega* no estaba a favor de incluir este elemento como parte del procedimiento de certificación previsto en el MLC, 2006, por tanto estimaba que no debería formar parte de los procedimientos de control por el Estado rector del puerto. Además, esto no parecía afectar los intereses del Estado del puerto y del Estado ribereño.
34. El Gobierno de *Tailandia* recalcó nuevamente la carga adicional que representaba para los gobiernos tener que promulgar leyes adicionales para establecer una nueva versión del certificado de trabajo marítimo, y para los empleadores, tener que preparar una nueva versión de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima.

VI. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta relativa al nuevo anexo A2-I

35. Los Gobiernos de *Noruega* y *Tailandia* no estaban de acuerdo con la propuesta relativa al nuevo anexo A2-I.
36. El Gobierno de *Noruega* indicó que se oponía a este nuevo anexo porque no apoyaba la disposición sobre la aplicación de una garantía financiera adicional.
37. El Gobierno de *Tailandia* recalcó la carga adicional que se imponía a los gobiernos.