

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

Departamento de Normas Internacionales del Trabajo

Programa de Actividades Sectoriales

**Comité Tripartito Preparatorio
para el Convenio sobre
el trabajo marítimo, 2006**

Documento de referencia

Ginebra, 20-22 de septiembre de 2010

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2010

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de una traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a la Oficina de Publicaciones (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, solicitudes que serán bien acogidas.

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En www.ifro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

ISBN: 978-92-2-323699-1 (impreso)

ISBN: 978-92-2-323700-4 (web pdf)

Primera edición 2010

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Las publicaciones de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolas a: Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza. También pueden solicitarse catálogos o listas de nuevas publicaciones a la dirección antes mencionada o por correo electrónico a: pubvente@ilo.org.

Vea nuestro sitio en la red: www.ilo.org/publns.

Impreso por la Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, Suiza

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción	1
A. Razón de ser del Comité Tripartito Preparatorio MLC, 2006.....	1
B. Antecedentes del MLC, 2006	2
II. Progresos en la ratificación y aplicación del MLC, 2006	4
III. Intercambio de opiniones sobre cuestiones comunes.....	6
A. Observaciones generales.....	6
B. Aplicación del MLC, 2006 a los cruceros	9
C. Aplicación a yates más grandes	10
D. Aplicación a las unidades móviles de perforación mar adentro.....	11
E. Aplicación a los buques de arqueado bruto igual o superior a 200 que no realizan viajes internacionales.....	12
F. Otras dificultades planteadas en el proceso de aplicación a nivel nacional.....	12
IV. Preparativos para el futuro Comité Tripartito Especial.....	12
A. Examen continuo del funcionamiento del Convenio	12
B. Enmiendas al Código del MLC, 2006.....	13
C. Consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar	14
D. Labor potencialmente urgente del Comité Tripartito Especial	14

Apéndices

I. Principales disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC), 2006 relativas al Comité previsto en el artículo XIII	17
II. Nota sobre el sistema de control de la OIT	20
III. Recomendaciones formuladas por el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar	22

I. Introducción

A. Razón de ser del Comité Tripartito Preparatorio MLC, 2006

1. En su 306.^a reunión, el Consejo de Administración de la OIT, señalando que estaba previsto que el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (en adelante «MLC, 2006») entrara en vigor en el transcurso de 2011, decidió establecer un Comité Tripartito Preparatorio MLC, 2006 (en adelante «el Comité Preparatorio»), inspirado en el futuro Comité Tripartito Especial que se ha de establecer en virtud del artículo XIII del MLC, 2006, cuando éste entre en vigor¹. Como el MLC, 2006 aún no ha entrado en vigor, el Comité Preparatorio está compuesto por representantes de los gobiernos de los Estados Miembros interesados y diez representantes designados respectivamente por la Federación Internacional de Armadores (ISF) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF).
2. Conforme a su mandato, el Comité Preparatorio «examinará regularmente los preparativos de los Miembros para la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006; determinará cualesquiera cuestiones comunes, y preparará la labor del futuro Comité Tripartito Especial en relación con toda cuestión que sea preciso tratar con carácter urgente después de la entrada en vigor del Convenio, inclusive la de las normas de procedimiento del Comité»².
3. Al establecer el Comité Preparatorio, el Consejo de Administración previó que el Comité, a reserva de las consideraciones presupuestarias, se reuniría «al menos una vez durante 2010 y una vez durante el período de doce meses posterior al depósito de la trigésima ratificación».
4. El objeto de esta reunión del Comité Preparatorio es:
 - a) *intercambiar información* sobre las medidas que los Miembros han adoptado para aplicar el MLC, 2006, si lo han ratificado o están en vías de hacerlo;
 - b) *determinar cualesquiera cuestiones comunes* (particularmente las dificultades de interpretación y aplicación respecto de determinados sectores que hayan surgido durante los preparativos para la ratificación y aplicación del MLC, 2006) e *intercambiar opiniones y proporcionar asesoramiento* sobre posibles soluciones a fin de ayudar a los Miembros a avanzar en el proceso de ratificación y aplicación para que el MLC, 2006 entre en vigor en 2011 o a principios de 2012;
 - c) *determinar asuntos que requerirán la intervención urgente del Comité Tripartito Especial*, una vez establecido, y *proporcionar asesoramiento* sobre la labor preparatoria que haya de realizarse u otras medidas que deban adoptarse para que el Comité pueda empezar a funcionar, incluido un examen sobre la posibilidad de adoptar un reglamento para el Comité, teniendo en cuenta las diversas funciones que habrá de asumir en virtud del MLC, 2006.

¹ OIT: *Informes de la Comisión de Cuestiones Jurídicas y Normas Internacionales del Trabajo, segundo informe*, Consejo de Administración, 306.^a reunión, Ginebra, noviembre de 2009, documento GB.306/10/2 (Rev.).

² *Ibid.*, párrafo 83, a), i).

-
5. Los tres puntos anteriores se tratan, respectivamente, en las secciones II, III y IV del presente documento. En el resto de la presente sección se facilita información básica sobre el Convenio destinada a los participantes que tal vez no hayan participado en la elaboración y adopción del MLC, 2006.

B. Antecedentes del MLC, 2006

6. El MLC, 2006 fue adoptado por la 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo (CIT) el 23 de febrero de 2006. Fue adoptado por los 106 Estados Miembros que asistieron a la reunión de la Conferencia sin ningún voto en contra ³.
7. El texto del MLC, 2006 es fruto de un amplio proceso de consultas tripartitas a nivel internacional que comenzó en 2001 en respuesta a una propuesta, a veces denominada «Acuerdo de Ginebra», hecha por los representantes de los armadores y de la gente de mar en la Comisión Paritaria Marítima (CTM) ⁴. El texto fue elaborado por un Grupo de trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo y por un Subgrupo tripartito establecidos por el Consejo de Administración de la OIT y perfeccionado ulteriormente por una Conferencia Técnica Marítima Preparatoria (CTMP) en 2004 y una Reunión intermedia celebrada en 2005, antes de ser finalizado y adoptado por la 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, celebrada del 7 al 23 de febrero de 2006.
8. El MLC, 2006 se considera una «carta de derechos» que ayudará a velar por el trabajo decente para la gente de mar, independientemente del lugar por donde naveguen los buques y del pabellón que enarboles. Se lo considera también una nueva herramienta importante para contribuir a asegurar reglas equitativas para los armadores que tal vez tengan que competir con buques que no se ajustan a las normas. El MLC, 2006 es asimismo importante porque reúne los fundamentos de la mayoría de los instrumentos (convenios y recomendaciones) vigentes de la OIT sobre el trabajo marítimo ⁵ adoptados desde 1920 en un completo documento moderno que abarca casi todos los aspectos del trabajo decente para este sector.
9. Aunque el MLC, 2006 es básicamente una refundición de las normas vigentes y no introduce modificaciones importantes, protege las condiciones de trabajo y de vida en todas las áreas abarcadas por esas normas e incluye una gama mucho más amplia de trabajadores en un mayor número de buques que los convenios anteriores de la OIT. Así

³ El instrumento se adoptó en una votación nominal, con 314 votos a favor y ninguno en contra, en la que participaron 106 Miembros de la OIT, así como los armadores y la gente de mar de esos países. (Los delegados gubernamentales de los dos países que se abstuvieron explicaron que lo habían hecho por motivos que no guardaban relación con el fondo del Convenio).

⁴ Las actas de las reuniones del Grupo de trabajo tripartito de alto nivel, de la CTMP, de la Reunión intermedia y de la 94.^a reunión (marítima) de la CIT, el texto del MLC, 2006 y otros documentos básicos pueden consultarse en: http://www.ilo.org/global/What_we_do/InternationalLabourstandards/MaritimeLabourConvention/lang--es/index.htm.

⁵ Los fundamentos de la mayoría de los instrumentos adoptados desde 1920 se han actualizado y se recogen ahora en forma «refundida» en el MLC, 2006. Los convenios de la OIT sobre los documentos de identidad de la gente de mar (núms. 108 y 185) y sobre las pensiones de la gente de mar (núm. 71) así como el Convenio núm. 15, ya dejado de lado, no se incluyen en el nuevo Convenio. Los 37 convenios sobre el trabajo marítimo que ahora se han refundido (revisado) se irán abandonando gradualmente a medida que los Estados que actualmente son parte en ellos ratifiquen el MLC, 2006. Las 31 recomendaciones también serán reemplazadas automáticamente.

pues, abarca a personas que trabajan a bordo de buques y que anteriormente podían no ser consideradas por la legislación nacional como «gente de mar», principalmente por motivos tales como el tipo de trabajo realizado, o la naturaleza del viaje o las dimensiones del buque en cuestión, o porque en convenios anteriores se preveía la exclusión de categorías particulares de buques. Esto podría plantear dificultades a algunos países a la hora de aplicar las disposiciones del Convenio a ciertas categorías de buques y de gente de mar (véase la sección III *infra*).

10. El MLC, 2006 contiene un número importante de áreas en las que se permite flexibilidad para aplicarlo en el plano nacional. La manera de ejercer esa flexibilidad ha sido pensada para alentar el diálogo social a nivel nacional. En muchos países, la existencia de un activo diálogo social en la industria naviera facilitará la ratificación. En otros países, el proceso de ratificación bien podría brindar la oportunidad de mejorar el diálogo social a nivel nacional, ya que los gobiernos tendrán que celebrar consultas con sus interlocutores sociales a fin de aplicar debidamente el Convenio. Como podrá verse en la sección IV *infra*, al Comité Tripartito Especial también se le ha atribuido una función consultiva con arreglo al artículo VII del MLC, 2006, que desempeñará en los casos en que no existan aún organizaciones representativas de los armadores o de la gente de mar en un país ratificante.
11. El MLC, 2006 contiene un fuerte componente de obligatoriedad. Su enfoque respecto de las condiciones a bordo, y las mayores responsabilidades que asigna a los Estados del pabellón y del puerto, se ve reforzado por el carácter internacional de los mecanismos vigentes de la OIT. La mayor fuerza de la OIT en relación con la aplicación de los convenios internacionales del trabajo en los países reside indudablemente en su sistema de control, que ofrece las garantías y la autoridad institucionales necesarias y cuenta a la vez con un mecanismo independiente y con un importante componente tripartito (véanse el párrafo 25 y el apéndice II). El éxito del control de la aplicación del MLC, 2006 se basa en el concepto de una «cultura del cumplimiento» continua, en todos los niveles, desde los sistemas nacionales de protección hasta el sistema internacional. El proceso comienza con el propio marino, quien, en virtud del Convenio, tendrá que ser debidamente informado de sus derechos y de los recursos disponibles en caso de presunto incumplimiento de las obligaciones del Convenio, y cuyo derecho a presentar quejas, tanto a bordo como una vez en tierra, se reconoce en el MLC, 2006. El proceso continúa con los armadores, que deben elaborar y aplicar planes para velar por el efectivo cumplimiento de la legislación nacional u otras medidas para la aplicación del Convenio. Luego, los capitanes de los buques de que se trate tienen la responsabilidad de aplicar los planes elaborados por los armadores y de llevar registros adecuados de pruebas que demuestren que se han cumplido los requisitos del Convenio. Como parte de sus responsabilidades actualizadas en materia de inspección de buques, el Estado del pabellón debe examinar los planes de los armadores, así como verificar y certificar su existencia y cumplimiento. Además, tiene que realizar evaluaciones cualitativas periódicas de la eficacia de su sistema nacional, y proporcionar información sobre estos temas en las memorias que presente con arreglo al artículo 22 de la Constitución de la OIT (parte del sistema de control de la OIT).
12. Este sistema general de inspección en el Estado del pabellón se complementa con los procedimientos que han de seguirse en los países que son también, o incluso principalmente, la fuente de suministro mundial de gente de mar; esos países tendrán que presentar también memorias con arreglo al artículo 22 de la Constitución de la OIT. El sistema de inspección del Estado del pabellón se refuerza con medidas voluntarias de inspección en los puertos extranjeros (control por el Estado del puerto). Aunque el Convenio no lo diga, en el momento de su adopción también se previó la creación de una base de datos internacional con información accesible sobre el MLC, 2006, tal vez en cooperación con los sistemas existentes en el sector marítimo. Esa base de datos, si se elabora, aprovecharía los informes que se intercambien los Estados del puerto o las memorias que éstos transmitan a la OIT, así como la documentación relativa a las quejas presentadas por la gente de mar y otras partes interesadas, con arreglo al MLC, 2006.

-
13. Al adoptar el MLC, 2006 en su 94.^a reunión (marítima), la Conferencia también adoptó 17 resoluciones, muchas de las cuales tienen que ver con las actividades complementarias y de seguimiento encaminadas a prestar asistencia para una ratificación rápida y generalizada del Convenio y su aplicación efectiva en el plano nacional ⁶.

II. Progresos en la ratificación y aplicación del MLC, 2006

14. El MLC, 2006 fue elaborado concretamente con el objetivo de que se convirtiera en un instrumento mundial conocido como el «cuarto pilar» del sistema regulador internacional para el transporte marítimo de calidad, como complemento de los siguientes convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional (OMI): el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), 1974, el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 (Convenio de Formación), y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973/1978 (MARPOL).
15. En el momento de la adopción del MLC, 2006, se esperaba alcanzar esos ambiciosos objetivos gracias a la pronta ratificación de este Convenio por una mayoría suficiente de los países que realizan actividades en el sector marítimo a fin de convertirlo en un instrumento verdaderamente mundial. Se preveía alcanzar ese nivel y ritmo de ratificación por varios motivos, entre los que cabe señalar el proceso quinquenal de intensas consultas tripartitas que condujo a la adopción del MLC, 2006. Además, el sistema reforzado de cumplimiento y control de la aplicación establecido en virtud del MLC, 2006, que incluía un sistema de certificación de las normas del trabajo, una inspección reforzada en puertos extranjeros (control por el Estado del puerto) y una cláusula de «trato no más favorable» para los buques de los Estados que enarbolasen el pabellón de países no ratificantes, se consideraba un importante incentivo para que los países los ratificaran. Habida cuenta de que la mayoría de las disposiciones contenidas en el MLC, 2006 constituye sencillamente una refundición de convenios vigentes de la OIT, muchos gobiernos tendrían que introducir muy pocas enmiendas legislativas para ratificarlo.
16. La amplia ratificación por países con intereses marítimos, en particular Estados del pabellón y Estados del puerto, es fundamental para lograr los objetivos del MLC, 2006. Es por ello que el MLC, 2006 prevé una modalidad de ratificación inusualmente exigente comparada con la de otros convenios de la OIT (entrará en vigor 12 meses después de cumplirse las condiciones). En el momento de su adopción, se estimaba que el nivel de ratificación requerido se alcanzaría en unos cinco años ⁷.
17. De conformidad con lo recomendado por un grupo consultivo tripartito informal de países y organizaciones interesados, en septiembre de 2006 la Oficina Internacional del Trabajo adoptó un plan de acción estratégico quinquenal (2006-2011) *Plan de acción para lograr la ratificación rápida y generalizada y la aplicación efectiva del Convenio sobre el trabajo*

⁶ OIT: *Informes de la Comisión de Proposiciones, segundo informe. Actas Provisionales* núm. 3-1 (Rev.), Conferencia Internacional del Trabajo, 94.^a reunión (marítima), Ginebra, 2006.

⁷ OIT: *Informe de la Comisión Plenaria, Actas Provisionales* núm. 7 (Rev.), Conferencia Internacional del Trabajo, 94.^a reunión (marítima), Ginebra, 2006 (véase el párrafo 239 de la Parte 1, en el que se indica que la intención era mantener las cifras para la entrada en vigor del Convenio lo suficientemente elevadas a fin de dar legitimidad al instrumento, pero lo suficientemente bajas para permitir que el Convenio entrara en vigor dentro de los cinco años siguientes).

marítimo, 2006 («Plan de Acción»). Este plan de acción se centraba primeramente en los acontecimientos mundiales y regionales con el fin de promover la ratificación del Convenio y de fomentar la cooperación internacional y regional con miras a su aplicación. En el marco del plan de acción se realizaron dos importantes actividades destinadas a fortalecer las capacidades nacionales en los ámbitos de la inspección y el control de la aplicación. En septiembre de 2008, se celebraron reuniones internacionales tripartitas de expertos con miras a revisar y adoptar 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* y las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*⁸. La Oficina Internacional del Trabajo, en asociación con el Centro Internacional de Formación de la OIT en Turín, Italia, y en cooperación con los mandantes interesados, ha preparado un conjunto de materiales e imparte cursos de formación para instructores, de dos semanas de duración, sobre inspección y certificación del trabajo marítimo en virtud del MLC, 2006.

18. Estas actividades, que son de carácter general, se han complementado con iniciativas paralelas, como el envío de misiones tripartitas específicas de alto nivel a los países considerados importantes en el sector, pero que tal vez no participaron en la 94.ª reunión de la CIT o que pueden estar atravesando dificultades especiales para lograr la ratificación. Por otra parte, en la estrategia se respaldaban los esfuerzos desplegados simultáneamente para elaborar una amplia gama de herramientas de conocimiento (materiales, CD informativos y otros recursos) y responder de manera rápida e informal a las preguntas sobre el Convenio.
19. Aunque varios países y organizaciones han aportado contribuciones financieras y de otra índole al plan de acción, el apoyo financiero no ha estado a la altura de las expectativas. Pese a que el nivel de financiación ha sido relativamente bajo, el enfoque estratégico adoptado en el plan de acción, con inclusión de la consecución de niveles específicos de ratificación y de otras metas, se ha podido poner en práctica de manera sustancial y en algunos casos incluso ha superado las expectativas.
20. En virtud de las condiciones relativas a la entrada en vigor estipuladas en el artículo VIII del MLC, 2006, se necesitan las ratificaciones de al menos 30 países que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial. Este requisito de arqueo se cumplió ampliamente en febrero de 2009 gracias a las ratificaciones de Panamá y Noruega, junto con las ratificaciones anteriores de Liberia, las Bahamas y las Islas Marshall. En los seis primeros meses de 2010 se registraron las ratificaciones adicionales de los cinco Estados siguientes: Bosnia y Herzegovina, España, Croacia, Bulgaria y Canadá, lo cual eleva a diez el número total de ratificaciones. España fue el primer país de la Unión Europea (UE) en aplicar la decisión del Consejo Europeo en la que se invitaba a los miembros de la UE a ratificar el MLC, 2006 a más tardar a finales de diciembre de 2010⁹. La información procedente de los Estados miembros de la UE y de

⁸ http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_106170.pdf, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_106159.pdf.

⁹ El Consejo adoptó una Decisión el 7 de julio de 2007 en la que autorizaba a los Estados miembros a ratificar el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 de la OIT en interés de la Comunidad Europea, preferiblemente antes del 31 de diciembre de 2010: *Diario Oficial* de la UE, L 161, 22 de junio de 2007. El 19 de mayo de 2008, los interlocutores sociales de la UE que representaban a la dirección y a los trabajadores del sector del transporte marítimo (Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF)) suscribieron el Acuerdo relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 y pidieron a la Comisión Europea que propusiera la elaboración de una directiva del Consejo para la aplicación de ese Acuerdo y su anexo A en el marco de la legislación europea, de conformidad con lo dispuesto

otros Estados indica que en cada región las actividades de promoción de la ratificación se encuentran en fases distintas. Sin embargo, la complejidad del MLC, 2006, su ámbito de aplicación y el requisito de celebrar consultas tripartitas plantean ciertas dificultades a algunos países (véanse las secciones III y IV *infra*).

21. Se espera alcanzar un número suficiente de ratificaciones para finales de 2010 o principios de 2011, idealmente para el quinto aniversario de la adopción del MLC, 2006, de modo que pueda entrar en vigor a principios de 2012. No obstante, sería muy preocupante que no se registrasen ratificaciones en todas las regiones del mundo.

III. Intercambio de opiniones sobre cuestiones comunes

A. Observaciones generales

22. A través de sus diversas actividades relacionadas con la aplicación del *plan de acción* antes mencionado, y de otros contactos con sus mandantes, la Oficina Internacional del Trabajo ha sido informada de diversas cuestiones o dificultades comunes a las que se enfrentan los países que se están preparando para la ratificación y la aplicación del MLC, 2006. En esta sección se expondrán a grandes rasgos varias cuestiones que se han planteado y que parecen ser «cuestiones comunes», así como asuntos que suscitan particular preocupación. *Se espera que los participantes en esta reunión del Comité Preparatorio estén en condiciones de intercambiar información sobre estas y otras cuestiones.*

23. Como se ha señalado anteriormente, aunque no se hayan introducido cambios importantes en los requisitos específicos de los convenios anteriores, el MLC, 2006 presenta dificultades para algunos gobiernos, ya que se trata de un convenio de carácter global que abarca una amplia gama de temas (en virtud de este instrumento no es posible aplicar exclusiones generales respecto de los temas previstos en él), más buques que antes (no existe un límite general en materia de arqueo) y una mayor diversidad de trabajadores a bordo de dichos buques. Al mismo tiempo, el MLC, 2006 proporciona un margen considerable de flexibilidad respecto de los buques más pequeños (de arqueo bruto inferior a 200) y de todos los buques, gracias a la aplicación del concepto de equivalencia sustancial a los requisitos de la parte A del Código (de conformidad con los párrafos 3 y 4 del artículo VI), así como una flexibilidad derivada de la inclusión de muchos requisitos que anteriormente eran obligatorios en las pautas de carácter no obligatorio de la parte B del Código del MLC, 2006, que deben tomarse en consideración, no obstante, de conformidad con el párrafo 2 del artículo VI. También se prevé cierto margen de flexibilidad respecto de los medios para la aplicación. En muchos casos, un Miembro puede basarse en los convenios colectivos para cumplir sus obligaciones previstas en el Convenio (en virtud del párrafo 5 del artículo VI). Asimismo, los requisitos en materia de construcción y equipo especificados en la norma A3.1 no se aplican a los buques existentes que no estaban cubiertos anteriormente por requisitos análogos en su Estado del pabellón.

24. Tal vez sea útil señalar dos interpretaciones opuestas con respecto a la flexibilidad prevista en el MLC, 2006. Por una parte, en ciertos casos se podría pensar que la flexibilidad permite apartarse considerablemente de los requisitos del Convenio. Normalmente esto no

en el artículo 139 del Tratado. En febrero de 2009 se adoptó una directiva. Véase, directiva núm. 2009/13/CE del Consejo de 16 de febrero de 2009 por la que se aplica el *Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la directiva núm. 1999/63/CE*, que entrará en vigor al mismo tiempo que el MLC, 2006.

ocurre. Con excepción del caso previsto en el párrafo 6 del artículo II (que está redactado en términos generales para permitir la posibilidad de que el tema de una disposición del Convenio «esté contemplado de manera diferente» — véase *infra*), las cláusulas de flexibilidad están sujetas a unos límites cuidadosamente especificados en el Convenio. La interpretación opuesta que se ha señalado consistiría en que, en aras de la aplicación uniforme del Convenio, se desalentara a los países a utilizar las disposiciones en materia de flexibilidad. Si bien es conveniente que haya la mayor uniformidad posible, es fundamental que se utilice el margen de flexibilidad, cuando sea necesario, para facilitar la ratificación por el país de que se trate y cumplir así el objetivo primordial de la aplicación universal del Convenio. Obviamente, si los Miembros utilizan las disposiciones de flexibilidad del MLC, 2006, esto redundará, del mismo modo, en beneficio de la uniformidad y la flexibilidad. Ésta es, por lo tanto, una de las ventajas de llevar a cabo una discusión sobre las cuestiones comunes en el presente Comité Preparatorio.

25. Dado que, en determinados casos, el ejercicio de flexibilidad puede plantear cuestiones de interpretación, los Miembros deberían estar familiarizados con los diversos procedimientos de los órganos de control de la OIT, incluida la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones, para verificar la aplicación de los convenios internacionales del trabajo. Estos procedimientos se resumen en el apéndice II del presente documento de referencia. La Oficina Internacional del Trabajo también puede proporcionar opiniones informales a solicitud de los mandantes en la inteligencia de que sólo la Corte Internacional de Justicia tiene competencia para proporcionar interpretaciones autorizadas de los convenios internacionales del trabajo, y de que las opiniones de la Oficina no prejuzgan ninguna postura que puedan adoptar los órganos de control.

Posibles áreas de flexibilidad

26. Antes de exponer algunas cuestiones con miras a hallar posibles soluciones, conviene considerar los puntos siguientes en relación con la aplicación del MLC, 2006 a los buques y a la gente de mar, y a las áreas en las que se pueda aplicar la flexibilidad.
27. La pregunta de «qué se entiende por gente de mar o marino» se debatió ampliamente en la reunión conducente a la adopción del MLC, 2006. Se tomó una clara decisión tripartita para que quedaran comprendidos casi todos los trabajadores a bordo de los buques que están cubiertos por el Convenio (véanse el apartado *f*) del párrafo 1 y el párrafo 2 del artículo II).
28. A tenor de lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo II, se prevé cierta flexibilidad «cuando (...) haya dudas» sobre la condición de gente de mar de alguna categoría de personas en virtud del Convenio. Esta cuestión se resolverá en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. De hecho, la 94.^a reunión (marítima) de la CIT adoptó una *Resolución relativa a la información sobre los grupos profesionales* de suma utilidad, encaminada expresamente a proporcionar orientación a los gobiernos con respecto a las cuestiones que han de considerarse al resolver esta cuestión.
29. La cuestión de la exclusión de buques (y, por tanto, de los trabajadores a bordo) basada en un límite de arqueo se discutió ampliamente y se tomó una clara decisión tripartita para que el Convenio fuera ampliamente aplicable a los buques, con muy pocas exclusiones.
30. De conformidad con la definición de «buque» contenida en el apartado *i*) del párrafo 1 del artículo II, el MLC, 2006, *no se aplica* a los buques que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias. En el Convenio no se define la expresión «aguas abrigadas» ni la expresión «en las inmediaciones de»: éstos son asuntos que debe evaluar cada país de buena fe.

-
31. En virtud del párrafo 4 del artículo II, el Convenio *se aplica* a «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 (...). *No se aplica* a los buques de guerra y las unidades navales auxiliares». La cuestión de las circunstancias en las que debería considerarse que un buque se dedica «habitualmente a actividades comerciales» podría plantearse en el futuro para su examen por los órganos de control de la OIT. Sin embargo, ésta también es, fundamentalmente, una cuestión de evaluación de buena fe por los Miembros. Podría ser una cuestión compleja en el marco de la legislación y la práctica nacionales, ya que podría implicar otras consideraciones relacionadas, por ejemplo, con la concesión de una licencia al buque que permita su explotación como entidad comercial, o con reglamentos tributarios o de seguridad, o con otros asuntos relativos al registro nacional de buques.
32. *Cuando haya dudas* en cuanto a si el Convenio se aplica a un buque o a una categoría particular de buques, también corresponde a la autoridad competente de un Miembro resolver esta cuestión, en virtud del párrafo 5 del artículo II, «previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas».
33. En el supuesto de que un buque esté cubierto por el Convenio, en algunos casos se plantea la cuestión de la flexibilidad en la aplicación de requisitos específicos, tal como se expone más abajo en los párrafos 34 a 36.
34. *Por lo que se refiere a los buques con un arqueo bruto inferior a 200 que no efectúan viajes internacionales*, la autoridad competente (en virtud del párrafo 6 del artículo II) podrá determinar que no es razonable o factible en el momento actual aplicar «algunos elementos particulares del Código» a un buque o a ciertas categorías de buques. Aunque los principios generales establecidos en el Reglamento del MLC, 2006 seguirían aplicándose en caso de tomarse dicha decisión, las disposiciones del Código no se aplicarán en la medida en que el tema de que se trate esté contemplado de manera diferente en la legislación nacional, en convenios colectivos o en otras medidas. Sólo podrá recurrirse a dicha posibilidad en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.
35. *En relación con el alojamiento y los servicios de esparcimiento de la gente de mar* (regla 3.1):
- i) Los requisitos estipulados en el Código (norma A3.1 y pauta B3.1) relativos a la construcción y el equipamiento de los buques *no se aplican* a los *buques existentes* (*los buques construidos en la fecha de entrada en vigor del MLC, 2006 para el país de que se trate, o después de ésta — es decir, 12 meses después de la ratificación, después de la entrada en vigor del MLC, 2006*). En virtud del párrafo 2 de la regla 3.1 del MLC, 2006, se considerará que un buque ha sido construido en la fecha en que se colocó su quilla o en la fecha en que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción. Si un país ha ratificado o aplica (a través del Convenio núm. 147 o de su Protocolo, o en virtud de la legislación nacional del país) convenios anteriores de la OIT (el Convenio núm. 92 o el Convenio núm. 133), seguirán rigiendo las obligaciones estipuladas en estos convenios en relación con la construcción y el equipamiento.
 - ii) Los buques existentes tendrían que cumplir, sin embargo, otros requisitos establecidos en el MLC, 2006, y la construcción y el equipamiento del buque deben seguir cumpliendo el requisito básico de que éste ofrezca «alojamientos decentes (...) conformes con la promoción de la salud y el bienestar de la gente de mar».

-
- iii) En el caso de *futuros buques* y de las normas mínimas en relación con la construcción o el equipamiento de conformidad con el párrafo 20 de la norma A3.1, *los buques de un arqueo bruto inferior a 200* podrán ser eximidos del cumplimiento de algunos requisitos específicos con respecto a la superficie disponible estipulados en el párrafo 9 y de otros requisitos especificados, a reserva de las preocupaciones expuestas en el párrafo 21.
- iv) El párrafo 9 de la norma A3.1 prevé específicamente cierta flexibilidad respecto de la superficie mínima disponible, en particular si la reducción tiene por objeto proporcionar a la gente de mar dormitorios individuales, para los *buques de arqueo bruto inferior a 3.000*, *los buques de pasaje* y *los buques destinados a actividades especiales*; la flexibilidad de esta disposición pretende aportar respuestas a preocupaciones particulares y a las limitaciones físicas con respecto a dichas categorías de buques.
- 36.** También se proporciona flexibilidad en virtud del párrafo 19 de la norma A3.1, para permitir que la autoridad competente tenga en cuenta, sin discriminación alguna, los intereses de la gente de mar con prácticas religiosas y sociales diferentes, y para permitir la aplicación justa de variantes de esta norma, siempre y cuando tales variantes no den como resultado condiciones generales menos favorables que las que resultarían de la aplicación de las disposiciones de la norma.
- 37.** *En relación con la inspección y certificación por el Estado del pabellón en virtud de la regla 5.1*, aunque no sea específicamente una cuestión de flexibilidad, todos los buques deben ser inspeccionados por el Estado del pabellón; sin embargo, *sólo deben* certificarse *los buques de arqueo bruto igual o superior a 500* que efectúan viajes internacionales o viajes entre puertos (a menos que el armador solicite una certificación).

B. Aplicación del MLC, 2006 a los cruceros

- 38.** En general, la aplicación del MLC, 2006 a los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que efectúen viajes internacionales no parece plantear grandes dificultades, posiblemente porque estos buques también estaban claramente comprendidos en el ámbito de aplicación de convenios anteriores de la OIT. Un caso excepcional en el que parecen haber surgido dificultades es en relación con el sector de los cruceros, principalmente porque el MLC, 2006 claramente abarca a muchos trabajadores a bordo de estos buques que anteriormente tal vez no gozaban de protección como «gente de mar». Hasta la fecha, cuando se han planteado problemas, la Oficina Internacional del Trabajo ha podido prestar asistencia proporcionando información y explicaciones en lo referente a la aplicación de los requisitos del MLC, 2006¹⁰.
- 39.** Queda entendido, sin embargo, que algunos armadores de cruceros pueden seguir estando muy preocupados por los efectos que podrían tener en sus operaciones algunas disposiciones del MLC, 2006, en particular los títulos 2 y 4. En general, estas preocupaciones se han plasmado en solicitudes de asesoramiento acerca de posibles decisiones nacionales, en virtud del párrafo 3 del artículo II del Convenio, de que algunas categorías de trabajadores no estén comprendidas en la definición de gente de mar. En

¹⁰ Por ejemplo, la aplicación de la norma A2.3 relativa al número mínimo de horas de descanso a la gente de mar que tiene obligaciones relacionadas con el servicio de comidas a los pasajeros a bordo de cruceros, o cuestiones relativas a quién debería firmar un acuerdo de empleo de la gente de mar cuando el marino interesado también está empleado por otra entidad que realiza actividades a bordo del buque, por ejemplo, un punto de venta minorista.

algunos de estos países no existen organizaciones de armadores ni de trabajadores con las que celebrar consultas en relación con esas decisiones. En la sección C que figura a continuación se hace referencia a esta situación.

C. Aplicación a yates más grandes

40. Un gobierno y varias asociaciones del sector de los yates más grandes con fines comerciales/para viajes de recreo han manifestado una preocupación por lo que se refiere a este sector diferente a la expresada con respecto al sector de los cruceros y que está relacionada específicamente con la aplicación de las disposiciones contenidas en la norma A3.1 relativas a la construcción, y no con otros requisitos estipulados en el MLC, 2006. Al parecer, estos buques se rigen por un código elaborado en el Reino Unido y utilizado cada vez más por otros países. Entre las preocupaciones específicas expresadas por este sector cabe destacar su opinión de que las características del diseño estructural de estos buques no se tuvieron en cuenta al elaborar el MLC, 2006. En su opinión, este sector es similar al de los buques pesqueros¹¹ y requiere una atención especial ya que no es viable aplicar las disposiciones relativas a la superficie mínima obligatoria. La preocupación específica está relacionada con la superficie disponible para los camarotes de dos literas, los camarotes de los oficiales de los buques y los comedores.
41. Parece haber tres enfoques distintos en la búsqueda de una posible solución en los casos en que los buques de que se trata están comprendidos en la definición del párrafo 1, *i*), del artículo II, y tienen ya sea un arqueo bruto igual o superior a 200 o bien por alguna otra razón no están cubiertos por la posible flexibilidad prevista en el párrafo 6 del artículo II o en el párrafo 20 de la norma A3.1. El primero de estos enfoques puede ser menos conveniente en vista de que el sector no ha expresado ninguna preocupación con respecto a la aplicación de otros requisitos del MLC, 2006.
42. El primer enfoque antes mencionado podría consistir en examinar si debido a las operaciones de fletamento de estos buques se considera que se dedican «habitualmente a actividades comerciales». Se entiende que muchos de estos buques pasan largos períodos en puerto con contratos de fletamento comerciales a muy corto plazo que comprenden como máximo 12 pasajeros. Este Comité Preparatorio o el Comité Tripartito Especial (en virtud del artículo XIII) tal vez podría proporcionar orientación en la materia, para complementar la información proporcionada en la *Resolución relativa a la información sobre los grupos profesionales* (véase más arriba el análisis del párrafo 28) adoptada por la 94.^a reunión (marítima) de la CIT para ayudar a los gobiernos a decidir de conformidad con el párrafo 3 del artículo II si una categoría de personas se ha de considerar como gente de mar. Esto podría incluir orientaciones sobre qué se entiende por «habitualmente» o por «comerciales». La dificultad que supone este enfoque es que excluiría de todo el ámbito de aplicación del Convenio a la gente de mar a bordo de estos buques.
43. Otro enfoque podría consistir en la formulación de *orientaciones tripartitas internacionales* sobre equivalencia sustancial destinadas a los buques de esta categoría o de categorías análogas, por lo que se refiere a la aplicación a futuros buques de los requisitos de construcción y equipamiento estipulados en la norma A3.1. Tal vez se podría encontrar una solución sobre una base tripartita que sea semejante a la ya establecida en el párrafo 5 del artículo 1 del Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación

¹¹ A nivel internacional, el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188) establece normas, incluidas normas relativas al alojamiento, específicamente para este sector.

(revisado), 1949 (núm. 93)¹², y en el párrafo 6 del artículo 1 del Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133)¹³.

44. El tercer enfoque consistiría en elaborar una propuesta para que el Comité Tripartito Especial, una vez establecido, examine la posibilidad de introducir enmiendas a la norma A3.1, tal vez en relación con los requisitos específicos de la norma, o en relación con el límite de arqueo aplicable a las exenciones previstas en el párrafo 20 de la norma, o en relación con la concesión de un margen adicional de flexibilidad, de conformidad con los Convenios núms. 92 y 133, tal como se ha indicado anteriormente.

D. Aplicación a las unidades móviles de perforación mar adentro

45. Se han planteado varias preguntas de carácter general sobre la aplicación del MLC, 2006 al sector de la exploración y explotación mar adentro, en particular a las unidades móviles de perforación mar adentro. Estas estructuras plantean dificultades particulares porque son de carácter «marítimo», lo cual significa que no siempre son consideradas como buques, y no se rigen necesariamente por una reglamentación de los Estados del pabellón cuando no están dedicadas a la navegación. Están excluidas del principal convenio marítimo vigente de la OIT, el Convenio núm. 147, «... cuando no se usan en la navegación;...»¹⁴ o están cubiertas por otro convenio, previa consulta¹⁵. Esta cuestión, con inclusión de la posible exclusión de estos buques, fue objeto de un examen detenido en la PTMC, y uno de los grupos de trabajo no pudo llegar a un acuerdo. Por esta razón, en el Convenio no se excluyen estas unidades móviles, que en principio quedan cubiertas por sus disposiciones cuando se considera que son buques a efectos del mismo.

¹² Además, podrá cambiarse, con respecto a todo buque, cualquiera de las prescripciones contenidas en la Parte III [Prescripciones sobre el alojamiento de la tripulación] de este Convenio, si la autoridad competente, previa consulta a las organizaciones de armadores o a los armadores, o a ambos, y a las organizaciones de gente de mar reconocidas *bona fide*, considera que los cambios que van a efectuarse habrán de producir ventajas cuyo efecto será establecer condiciones que, en su conjunto, no serán menos favorables que aquellas que hubieren podido obtenerse de la plena aplicación del Convenio. Los pormenores de todos los cambios de esta índole deberán ser comunicados por el Miembro al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, quien los notificará a los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo.

¹³ Asimismo, podrán cambiarse, respecto de todo buque, cualesquiera de las prescripciones aplicables en virtud del artículo 3 [referencias a la Parte III del Convenio núm. 92] de este Convenio, si la autoridad competente, previa consulta a las organizaciones de armadores, a los armadores, o a ambos, y a las organizaciones de gente de mar *bona fide*, considera que los cambios que vayan a efectuarse habrán de producir ventajas cuyo efecto sea establecer condiciones que, en su conjunto, no sean menos favorables que aquellas que hubieran podido obtenerse de la plena aplicación del Convenio. Los pormenores de todos los cambios de esta índole deberán ser comunicados por el Miembro interesado al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

¹⁴ Convenio núm. 147, artículo 1, párrafo 4.

¹⁵ Convenio núm. 179, artículo 1, párrafo 2.

E. Aplicación a los buques de arqueo bruto igual o superior a 200 que no realizan viajes internacionales

46. Han surgido dificultades en algunos casos respecto de los buques con un arqueo bruto igual o superior a 200 que no realizan viajes internacionales. Esto se ha planteado en particular en relación con los países insulares que poseen importantes flotas dedicadas al tráfico archipelágico que no navegan en «aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas». La Oficina ha alentado a los gobiernos interesados a que proporcionen información sobre las disposiciones específicas del Convenio que plantean dificultades para determinar si pueden examinarse. Sin embargo, tal vez sea necesario examinar si debería contarse con mecanismos específicos para permitir que los países que tienen dificultades particulares puedan adoptar progresivamente medidas de cumplimiento a medida que se vayan modernizando estas flotas.

F. Otras dificultades planteadas en el proceso de aplicación a nivel nacional

47. Hay otros ámbitos en los que los gobiernos han experimentado dificultades institucionales internas debido a la diversidad de temas abordados en el MLC, 2006 y a las medidas previstas en ese instrumento para incorporar las normas laborales en el sistema reglamentario internacional más general aplicable al sector marítimo. A raíz de ello, en algunos países se han planteado preguntas y ha habido debates acerca de cuáles organismos públicos deberían ser responsables del MLC, 2006. En algunos casos, también ha habido dificultades porque no se ha comprendido bien qué medidas hace falta adoptar en relación con los requisitos relativos a la seguridad social y la salud y seguridad en el trabajo del título 4. Sin embargo, la Oficina está preparando material de información y de otro tipo para ayudar a los mandantes a este respecto.

IV. Preparativos para el futuro Comité Tripartito Especial

A. Examen continuo del funcionamiento del Convenio

48. Una de las tareas del Comité Tripartito Especial, que ha de establecer el Consejo de Administración en virtud del artículo XIII del MLC, 2006, consistirá en examinar cuestiones como las abordadas en la sección precedente del presente documento de referencia. Es por medio de este Comité que el Consejo de Administración de la OIT «examinará continuamente la aplicación del presente Convenio»¹⁶. Para tratar las cuestiones abordadas en el Convenio¹⁷, el Comité estará compuesto por dos representantes nombrados por el gobierno de cada Estado Miembro que haya ratificado el Convenio y por

¹⁶ En el párrafo 1 del artículo XIII se dispone lo siguiente: «El Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo examinará continuamente la aplicación del presente Convenio a través de un comité establecido por el Consejo de Administración con competencias específicas en el ámbito de las normas sobre el trabajo marítimo».

¹⁷ El Consejo de Administración de la OIT puede asignar funciones adicionales al Comité Tripartito Especial.

los representantes de los armadores y de la gente de mar nombrados por el Consejo de Administración, previa consulta con la Comisión Paritaria Marítima de la OIT.

B. Enmiendas al Código del MLC, 2006

49. Si se encuentran defectos en la aplicación del Convenio, o si es necesario actualizarlo, el Comité Tripartito Especial, con arreglo a lo dispuesto en el artículo XV del Convenio, estará facultado para adoptar enmiendas al Código del Convenio (parte A, normas; parte B, pautas). Si la Conferencia Internacional del Trabajo aprueba estas enmiendas, se informará de ello a los países que hayan ratificado el Convenio y las enmiendas entrarán en vigor salvo si, en un plazo determinado, más del 40 por ciento de los Miembros ratificantes que representan no menos del 40 por ciento del arqueo bruto de los buques de los Miembros que han ratificado el Convenio, hayan expresado formalmente su desacuerdo ¹⁸.
50. De hecho, ya se ha preparado un importante conjunto de disposiciones que podrían revestir la forma de enmiendas adoptadas por el futuro Comité Tripartito Especial, de conformidad con el artículo XV del MLC, 2006. Los elementos o principios que se han de incluir fueron objeto de un acuerdo en el marco del Grupo Mixto Especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar (Grupo Mixto), en marzo de 2009. Estos elementos habían sido propuestos, a recomendación de la 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo ¹⁹, con objeto de elaborar «una norma completada por unas directrices, que podrían incluirse en el MLC, 2006, o en otro instrumento en vigor, en fecha posterior». El Grupo Mixto recomendó que:
- a) los principios plasmados en los proyectos de texto, contenidos en los anexos I y II al informe del Grupo Mixto de Trabajo OMI/OIT ²⁰, deberían tomarse como base para dar forma definitiva a un instrumento o instrumentos obligatorios;
 - b) el mejor modo de establecer tal instrumento o instrumentos obligatorios sería a través de una enmienda al MLC, 2006;
 - c) el Comité Jurídico de la OMI debería seguir haciéndose cargo de la cuestión y mantenerla sometida a examen en caso de que la enmienda al MLC, 2006, no resultara viable u oportuna.

¹⁸ A diferencia de los procedimientos de enmienda de la OIT, que normalmente requieren años o décadas, este procedimiento simplificado de enmienda permite que las enmiendas aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo (salvo cuando se recibe un aviso formal de desacuerdo por parte de un número importante de Miembros ratificantes) entren en vigor para todos los Estados ratificantes que no hayan notificado su desacuerdo, normalmente en un plazo de 30 meses contado a partir de la fecha en que fueron presentadas a los países ratificantes.

¹⁹ Están contenidos en su Resolución relativa al Grupo Mixto Especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, *Actas Provisionales* núm. 3-1(Rev.), 94.^a reunión (marítima), Ginebra, 2006, pág. 3-1(Rev.)/17.

²⁰ ILO/IMO/WGPS/9/2009/10, Informe final, Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono.

-
51. En el caso exclusivo de la información del Comité Preparatorio, los principios acordados aplicables a estas disposiciones futuras, que se han de someter para examen al Comité Tripartito Especial, se recogen en el apéndice III del presente documento de referencia.

C. Consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar

52. En el artículo VII del MLC, 2006 se prevé otra función del futuro Comité Tripartito Especial. Los gobiernos de los países ratificantes en los que todavía no existan organizaciones representativas de los armadores o de la gente de mar habrán de celebrar consultas con este Comité. Deberán celebrarse consultas si el gobierno de que se trate tiene previsto aplicar cualquier «excepción, exención o aplicación flexible del presente Convenio respecto de la cual éste exija la celebración de consultas con dichas organizaciones».
53. En el apéndice I del presente documento de referencia se reproducen los textos de los artículos VII, XIII y XV.

D. Labor potencialmente urgente del Comité Tripartito Especial

54. Como se indica más arriba, la tercera función del Comité Preparatorio consiste en hacer un examen de la labor que el Comité Tripartito Especial tal vez deba realizar con carácter urgente, y determinar qué labores o medidas preparatorias pueda ser necesario realizar o adoptar. El Comité Preparatorio tal vez podría ofrecer asimismo algunas orientaciones preliminares que podrían servir para la labor del Comité Tripartito Especial si lo estima oportuno en relación con cuestiones que podrían examinarse en el futuro.
55. Una vez que se haya establecido el Comité Tripartito Especial, le corresponderá revisar y examinar con carácter urgente los principios acordados en la 9.^a reunión del Grupo Mixto OMI/OIT, mencionados anteriormente en los párrafos 50 y 51, con vistas a determinar, en primer lugar, si estos principios podrían revestir o no la forma de enmiendas al Código del MLC, 2006 y, en caso afirmativo, proponer un proyecto de texto de enmiendas, de conformidad con el artículo XV del MLC, 2006. Dado que la respuesta a la primera pregunta (acerca de lo que se ha de incluir en el Código) dependerá probablemente del resultado de una discusión sustantiva sobre los propios principios, y dado que éstos fueron objeto de una discusión exhaustiva durante la fase preparatoria, sería conveniente dejar este asunto en manos del Comité Tripartito Especial sin necesidad de llevar a cabo otra labor preparatoria.
56. Por otra parte, la idea de intercambiar opiniones sobre cuestiones comunes, que es el tema de la sección III *supra*, tal vez permitiría seleccionar otros temas que el Comité Tripartito Especial debería abordar con carácter urgente.
57. Además, sería necesario examinar las repercusiones que tendría la creación de la base de datos a que se hace referencia en el párrafo 12. Aunque no está claro que esa base de datos deba ser examinada necesariamente por el Comité Tripartito Especial, tal vez sí podría ser útil conocer la opinión del Comité Preparatorio al respecto.
58. Asimismo, sería conveniente que en algún momento el Consejo de Administración elaborara un reglamento para el Comité Tripartito Especial. No parece haber una necesidad inmediata de establecer un reglamento aplicable a las dos principales funciones del Comité Tripartito Especial (véanse los párrafos 48 y 49), debido a que el propio Convenio contiene

importantes disposiciones de procedimiento, sobre todo en relación con las enmiendas al Código (artículo XV del Convenio).

- 59.** Sin embargo, la otra función del Comité Tripartito Especial — relacionada con el artículo II del Convenio (véase el párrafo 52) — podría requerir un reglamento con carácter urgente. Para el Comité Tripartito Especial sería un proceso costoso y largo convocar una reunión plenaria cada vez que necesite consultarlo el gobierno de un país en el que no existen organizaciones de armadores o de gente de mar, tal como está previsto en el artículo VII. Sin embargo, una demora en la celebración de consultas sobre estas cuestiones podría dar lugar a un período de incertidumbre acerca de las condiciones de la gente de mar interesada, por ejemplo, si debería considerarse o no que cierta categoría de personas, un buque, o una categoría de buques debería estar cubierta por el Convenio. Podría ser útil, y tal vez necesario, contar con un procedimiento más conveniente, por ejemplo, delegar la responsabilidad del proceso de consulta en la Mesa del Comité (como se solía hacer durante la preparación del MLC, 2006) y/o utilizar un procedimiento por correspondencia.
- 60.** En vista de que haría falta algún tipo de reglamento que prevea esa situación, el Comité Preparatorio podría estimar oportuno recomendar que la Oficina Internacional del Trabajo prepare un proyecto más general de reglamento para el Comité Tripartito Especial. Estos preparativos podrían llevarse a cabo en consulta con la Mesa del Comité Preparatorio.

Apéndice I

Principales disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC), 2006 relativas al Comité previsto en el artículo XIII

CONSULTAS CON LAS ORGANIZACIONES DE ARMADORES Y DE GENTE DE MAR

Artículo VII

En los casos en que en un Miembro no existan organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, toda excepción, exención o aplicación flexible del presente Convenio respecto de la cual éste exija la celebración de consultas con dichas organizaciones sólo podrá ser objeto de una decisión de ese Miembro previa consulta con el Comité a que se hace referencia en el artículo XIII.

COMITÉ TRIPARTITO ESPECIAL

Artículo XIII

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

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

3. Los representantes gubernamentales de los Miembros que no hayan ratificado aún el presente Convenio podrán participar en el Comité, pero no tendrán derecho a voto respecto de ninguna cuestión que se aborde en virtud del presente Convenio. El Consejo de Administración podrá invitar a otras organizaciones o entidades a hacerse representar por observadores en el Comité.

4. Los derechos de voto de los representantes de los armadores y de la gente de mar en el Comité serán ponderados para garantizar que cada uno de estos grupos tenga la mitad de los derechos de voto atribuidos al número total de los gobiernos representados en la reunión de que se trate y autorizados a votar en ella.

ENMIENDAS AL CÓDIGO

Artículo XV

1. El Código podrá ser enmendado ya sea mediante el procedimiento estipulado en el artículo XIV o, salvo que se indique expresamente otra cosa, de conformidad con el procedimiento descrito en el presente artículo.

2. El gobierno de cualquier Miembro de la Organización o el grupo de representantes de los armadores o el grupo de representantes de la gente de mar que hayan sido designados para formar parte del Comité mencionado en el artículo XIII podrán proponer al Director General de la OIT enmiendas al Código. Toda enmienda propuesta por un gobierno deberá haber sido propuesta o apoyada al menos por cinco gobiernos Miembros que hayan ratificado el Convenio o por el grupo

de representantes de los armadores o de la gente de mar a que se hace referencia en el presente párrafo.

3. Después de verificar que la propuesta de enmienda cumple con los requisitos del párrafo 2 que antecede, el Director General deberá comunicarla sin demora, junto con los comentarios o sugerencias que se consideren oportunos, a todos los Miembros de la Organización, invitándoles a enviar sus observaciones o sugerencias sobre la propuesta en un plazo de seis meses o cualquier otro plazo que fije el Consejo de Administración (que no podrá ser inferior a tres meses ni superior a nueve meses).

4. Al finalizar el plazo a que se refiere el párrafo 3 que antecede, la propuesta, acompañada de un resumen de cualesquiera observaciones o sugerencias hechas con arreglo a dicho párrafo, se remitirá al Comité para su examen en una reunión. Se considerará que una enmienda ha sido adoptada por el Comité si:

- a) por lo menos la mitad de los gobiernos de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio están representados en la reunión en que se examine la propuesta;
- b) una mayoría de por lo menos dos tercios de los miembros del Comité vota a favor de la enmienda, y
- c) esta mayoría de votos favorables incluye por lo menos la mitad de los votos atribuidos a los gobiernos, la mitad de los votos atribuidos a los armadores y la mitad de los votos atribuidos a la gente de mar en su calidad de miembros del Comité inscritos en la reunión en que se someta a votación la propuesta.

5. Las enmiendas adoptadas de conformidad con el párrafo 4 que antecede deberán presentarse a la siguiente reunión de la Conferencia para su aprobación. Tal aprobación requerirá una mayoría de dos tercios de los votos emitidos por los delegados presentes. Si no se obtiene esa mayoría, la enmienda propuesta deberá remitirse al Comité para que éste la reexamine, si así lo estima conveniente.

6. Las enmiendas aprobadas por la Conferencia deberán ser notificadas por el Director General a cada uno de los Miembros cuya ratificación del presente Convenio se haya registrado antes de la fecha de la aprobación de la enmienda por la Conferencia. Estos Miembros son mencionados más adelante como «Miembros ratificantes». La notificación deberá contener una referencia al presente artículo y fijar el plazo que regirá para la comunicación de cualquier desacuerdo formal. Este plazo será de dos años a partir de la fecha de la notificación, a menos que, en el momento de la aprobación, la Conferencia haya fijado un plazo diferente, el cual será de por lo menos un año. A los demás Miembros de la Organización se les remitirá una copia de la notificación, con fines de información.

7. Toda enmienda aprobada por la Conferencia deberá considerarse aceptada, a menos que, al término del plazo fijado, el Director General haya recibido expresiones formales de desacuerdo de más del 40 por ciento de los Miembros que hayan ratificado el Convenio y que representen como mínimo el 40 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante de los Miembros que hayan ratificado el Convenio.

8. Toda enmienda que se considere aceptada entrará en vigor seis meses después del vencimiento del plazo fijado para todos los Miembros ratificantes, excepto para los que hubieren expresado formalmente su desacuerdo con arreglo al párrafo 7 que antecede y no hubieren retirado tal desacuerdo de conformidad con el párrafo 11. Ello no obstante:

- a) antes del vencimiento del plazo fijado, todo Miembro ratificante podrá comunicar al Director General que la enmienda entrará en vigor para dicho Miembro sólo después de que éste haya remitido una notificación expresa de su aceptación, y
- b) antes de la fecha de entrada en vigor de la enmienda, todo Miembro ratificante podrá comunicar al Director General que se declara exento de la aplicación de dicha enmienda durante un período determinado.

9. Las enmiendas que estén sujetas a la notificación señalada en el apartado a) del párrafo 8 *supra* entrarán en vigor, para el Miembro que envíe dicha notificación, seis meses después de que éste haya comunicado al Director General su aceptación de la enmienda, o en la fecha en que la enmienda entre en vigor por primera vez, si esta fecha fuera posterior.

10. El período a que se refiere el apartado *b)* del párrafo 8 *supra* no deberá exceder de un año desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda ni superar cualquier otro plazo más largo que pueda haber fijado la Conferencia en el momento de la aprobación de la enmienda.

11. Todo Miembro que haya expresado formalmente su desacuerdo con una enmienda podrá retirarlo en todo momento. Si el Director General recibe la comunicación de ese retiro después de la entrada en vigor de la enmienda, ésta entrará en vigor para dicho Miembro seis meses después de la fecha en que se haya registrado dicha comunicación.

12. Después de la entrada en vigor de una enmienda, el Convenio sólo podrá ser ratificado en su forma enmendada.

13. En la medida en que un certificado de trabajo marítimo se refiera a cuestiones comprendidas en una enmienda al presente Convenio que haya entrado en vigor:

- a)* todo Miembro que haya aceptado dicha enmienda no estará obligado a hacer extensivos los privilegios del presente Convenio en lo que atañe a los certificados de trabajo marítimo expedidos a buques que enarboles el pabellón de otro Miembro que:
 - i)* en virtud del párrafo 7 del presente artículo, haya expresado formalmente su desacuerdo con la enmienda y no haya retirado dicho desacuerdo, o
 - ii)* en virtud del apartado *a)* del párrafo 8 del presente artículo, haya anunciado que la aceptación está supeditada a su aprobación expresa ulterior y no haya aceptado la enmienda, y
- b)* todo Miembro que haya aceptado dicha enmienda deberá hacer extensivos los privilegios del Convenio en lo que atañe a los certificados de trabajo marítimo expedidos a buques que enarboles el pabellón de otro Miembro que, en virtud del apartado *b)* del párrafo 8 *supra*, haya notificado que no aplicará la enmienda durante un período determinado, con arreglo al párrafo 10 del presente artículo.

Apéndice II

Nota sobre el sistema de control de la OIT

Para más informaciones consultar: www.ilo.org/normes.

1. Las normas internacionales del trabajo (convenios y recomendaciones) están respaldadas por un sistema de control que es único en el ámbito internacional y que contribuye, en particular, a velar por que los Estados Miembros de la OIT apliquen adecuadamente los convenios que han ratificado. La OIT examina regularmente la aplicación de las normas por parte de los Estados Miembros y señala los ámbitos en los que podrían lograrse mejoras. Si existe algún problema en la aplicación de las normas, la OIT procura prestar asistencia a los países por medio del diálogo social y la asistencia técnica. La OIT ha creado diversos mecanismos de control que permiten hacer un seguimiento de la aplicación de los convenios y las recomendaciones en la legislación y la práctica, tras su adopción por la Conferencia Internacional del Trabajo y, en el caso de los convenios, tras su ratificación por los Estados.

2. Existen dos tipos de sistemas de control:

- a) *El sistema de control periódico*, que prevé el examen de las memorias periódicas presentadas por los Estados Miembros sobre las medidas que hayan tomado para aplicar las disposiciones de los convenios ratificados; y
- b) *Los procedimientos especiales*, que comprenden un procedimiento de presentación de reclamaciones, un procedimiento de presentación de quejas de aplicación general, y un procedimiento especial de presentación de quejas en materia de libertad sindical.

El sistema de control periódico de la aplicación de las normas

3. El sistema de control periódico se basa en el examen por parte de dos órganos de la OIT de las memorias, sobre el estado de la aplicación de las normas internacionales del trabajo en la legislación y en la práctica, que envían los Estados Miembros al Director General de la OIT, en virtud del artículo 22 de la Constitución. Este examen puede tomar en cuenta las observaciones remitidas por las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores a las que el Miembro interesado debe comunicar copia de las informaciones y memorias enviadas al Director General (en virtud del párrafo 2 del artículo 23 de la Constitución). Estos dos órganos son:

- 1) la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones, y
- 2) la Comisión Tripartita de Aplicación de Normas de la Conferencia Internacional del Trabajo, que es una comisión permanente de la CIT.

Procedimientos especiales

4. A diferencia del mecanismo de control periódico, los tres procedimientos enumerados a continuación se basan en la presentación de una reclamación ¹ o de una queja ²:

¹ El procedimiento de reclamación se rige por los artículos 24 y 25 de la Constitución de la OIT. Garantiza a las organizaciones profesionales de empleadores y de trabajadores el derecho de presentar al Consejo de Administración de la OIT una reclamación contra cualquier Estado Miembro que, en su opinión, «no ha adoptado medidas para el cumplimiento satisfactorio, dentro de su jurisdicción, de un convenio en el que dicho Miembro sea parte.»

² El procedimiento de queja se rige por los artículos 26 a 34 de la Constitución de la OIT. En virtud de estas disposiciones, puede presentar una queja contra otro Estado Miembro por incumplimiento de un convenio ratificado, un Estado Miembro que haya ratificado el mismo convenio, un delegado a la Conferencia Internacional del Trabajo o el Consejo de Administración en uso de las facultades que le son propias. Recibida

-
- 1) Un procedimiento de reclamación con respecto a la aplicación de convenios ratificados;
 - 2) Un procedimiento de queja con respecto a la aplicación de convenios ratificados;
 - 3) Un procedimiento especial de quejas relativas a la libertad sindical (Comité de Libertad Sindical).

la queja, el Consejo de Administración puede instituir una comisión de encuesta con el fin de llevar a cabo una investigación completa de la queja. La Comisión de Encuesta es el procedimiento de investigación de más alto nivel de la OIT. En general, se crea cuando un Estado Miembro es acusado de cometer violaciones persistentes y graves, y se ha negado reiteradamente a considerarlas. Cuando un país se niega a cumplir con las recomendaciones de una comisión de encuesta, el Consejo de Administración puede tomar «las medidas que estime convenientes para obtener el cumplimiento de dichas recomendaciones» (artículo 33 de la Constitución de la OIT). Además, en 1951, la OIT instituyó un Comité de Libertad Sindical con el fin de examinar las quejas sobre la violación de la libertad de sindical, independientemente de que el país considerado hubiera o no ratificado los convenios pertinentes.

Apéndice III

Recomendaciones formuladas por el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar

ANEXO I

*Propuesta de texto de enmienda al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**, que se someterá al futuro Comité Tripartito Especial con miras a su adopción conforme a lo dispuesto en el artículo XV del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Norma – Constitución de una garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar

1. La presente norma establece los requisitos necesarios para garantizar la constitución de un sistema de garantía financiera rápido y eficaz para asistir a la gente de mar en caso de abandono.
2. Las disposiciones de la presente norma no tienen por objeto ser exclusivas ni menoscabar cualquier otro derecho, reclamación o medida de reparación que pueda haber para compensar a la gente de mar que haya sido abandonada. La legislación nacional podrá disponer que todo importe pagadero en virtud de la presente norma sea deducido de los importes recibidos de otras fuentes y derivados de cualquier derecho, reclamación o medida de reparación que pueda dar lugar a una compensación en virtud de la presente norma.
3. Todo Miembro deberá velar por que exista, para los buques que enarbolan su pabellón, un sistema de garantía financiera que cumpla los requisitos estipulados en la presente norma. El sistema de garantía financiera podrá adoptar la modalidad de un régimen de seguridad social o de un seguro o de un fondo nacional u otro sistema similar. El Miembro determinará la modalidad, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.
4. El sistema de garantía financiera deberá proporcionar acceso directo, cobertura suficiente y asistencia financiera rápida, de conformidad con la presente norma, a toda la gente de mar abandonada que estuviese empleada o contratada o que trabajase en cualquier puerto a bordo de un buque que enarbole la bandera del Miembro.
5. A los efectos de la presente norma, se deberá considerar que un marino ha sido abandonado cuando, en violación de los requisitos del presente Convenio o de las condiciones del acuerdo de empleo de la gente de mar, el armador:
 - a) no sufrague el costo de la repatriación de la gente de mar;
 - b) haya dejado a la gente de mar sin la manutención y el apoyo necesarios, o
 - c) de algún modo haya roto unilateralmente sus vínculos con la gente de mar e incluso no haya pagado los salarios contractuales como mínimo durante un período de dos meses.
6. A los efectos de la presente norma, la manutención y el apoyo necesarios para la gente de mar deberán incluir: alimentación, ropa y alojamiento adecuados, la atención médica necesaria y otros costos o cargas razonables resultantes del abandono.

* Las enmiendas consistirían principalmente en una nueva norma y una nueva pauta bajo la regla 2.5 que se insertarán a continuación de las actuales norma y pauta A2.5 y B2.5. La numeración y ubicación exactas del texto propuesto para las normas y pautas, así como los cambios de índole similar necesarios para transformar el instrumento propuesto en una enmienda al MLC, 2006, se abordarán posteriormente.

7. [Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su pabellón, y a los que se apliquen los párrafos 1 ó 2 de la regla 5.1.3, proporcionen pruebas documentales de garantía financiera expedidas por el proveedor de la misma. Dichos documentos deberán exponerse en un lugar bien visible de los espacios de alojamiento de 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.]

8. [Las pruebas documentales de la garantía financiera deberán contener la información requerida en el anexo XX. Deberán estar redactadas en inglés o ir acompañadas de una traducción a dicho idioma.]

9. La asistencia prevista por el sistema de garantía financiera deberá prestarse sin demora previa solicitud presentada ya sea por la propia gente de mar interesada o en su nombre, e ir acompañada de la documentación necesaria que justifique la prestación, de conformidad con el párrafo 3 *supra*.

10. La asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera deberá ser suficiente para cubrir lo siguiente:

- a) los salarios y otras prestaciones pendientes que el armador ha de pagar a la gente de mar en virtud del acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón, con un límite de cuatro meses en el caso de los salarios pendientes y de cuatro meses en el de cualquiera de esas prestaciones pendientes;
- b) todos los gastos en que haya incurrido razonablemente la gente de mar, incluido el costo de la repatriación de conformidad con el párrafo 11, y
- c) el costo de la manutención y el apoyo necesarios desde el momento en que se haya producido el acto u omisión constitutivos del abandono hasta la llegada de la gente de mar a su hogar.

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

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

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

Pauta – Constitución de una garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar

1. Al aplicar el párrafo 9 de la presente norma, si se requiere más tiempo para comprobar la validez de ciertos aspectos de la solicitud de la gente de mar, ello no debería impedir que la gente de mar o su representante reciban inmediatamente la parte de la asistencia solicitada que se ha reconocido está justificada.

ANEXO XX

[Las pruebas documentales de garantía financiera con arreglo a lo dispuesto en la norma A2.5 *bis* deberán incluir la siguiente información:

- 1) el nombre del buque;
- 2) el puerto de matrícula del buque;
- 3) el distintivo de llamada del buque;
- 4) el número OMI del buque;
- 5) la razón social y la dirección del proveedor de la garantía financiera;

-
- 6) los datos de contacto de las personas o de la entidad responsables de tramitar las solicitudes de ayuda de la gente de mar;
 - 7) el nombre del armador;
 - 8) el período de validez de la garantía financiera, y
 - 9) una atestación de que la garantía financiera cumple los requisitos que establece la presente norma.]

ANEXO II

Propuesta de texto de enmienda al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, que se someterá al futuro Comité Tripartito Especial con miras a su adopción conforme a lo dispuesto en el artículo XV del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Norma A4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales; garantía financiera (nuevo texto)

1. A los efectos de la presente norma, el término «reclamación contractual» designa toda reclamación relacionada con enfermedades, lesiones o muerte que se produzcan mientras la gente de mar presta servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven de su empleo en virtud de dicho acuerdo.

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

3. La legislación nacional deberá prever que la garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización por reclamaciones contractuales, con arreglo a lo dispuesto en la norma A4.2.1, párrafo 1, *b)*, cumpla con los siguientes requisitos mínimos:

- a)* la indemnización contractual, cuando está prevista en el acuerdo de empleo de la gente de mar y sin perjuicio del apartado *c)*, *infra*, se deberá pagar en su totalidad y sin demora;
- b)* no deberán ejercerse presiones para la aceptación de un pago inferior a la suma contractual;
- c)* cuando las características de la discapacidad prolongada de un marino dificulten evaluar la indemnización total a la que puede tener derecho, se deberán efectuar un pago o pagos provisionales para evitarle privaciones indebidas;
- d)* de conformidad con la regla 4.2, párrafo 2, la gente de mar deberá recibir el pago sin perjuicio de otros derechos legales, pero dicho pago podrá ser deducido de cualquier otra indemnización resultante de cualquier otra reclamación presentada por la gente de mar contra el armador y en relación con el mismo incidente.

4. [Toda reclamación contractual de indemnización que deba estar cubierta por el sistema de garantía financiera mencionado en la norma A4.2.1, *b)*, podrá ser presentada directamente por la gente de mar interesada, por sus parientes más cercanos, por un representante de la gente de mar o por un beneficiario designado.]

5. La legislación de los Miembros deberá velar por que la gente de mar reciba un aviso previo si se ha de cancelar la garantía financiera de un armador y por que sea notificada de inmediato si no se ha de renovar la garantía financiera.

6. La legislación de los Miembros deberá velar por que el proveedor del seguro notifique al Estado del pabellón si se ha de cancelar la garantía financiera, cuando sea cancelada y si no ha de ser renovada.

7. Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su pabellón proporcionen pruebas documentales de garantía financiera expedidas por el proveedor de la misma. Dichos documentos deberán exponerse en un lugar bien visible de los espacios de alojamiento de 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.

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

9. Las pruebas documentales de la garantía financiera deberán contener la información requerida en el anexo 4-I. Deberán estar redactadas en inglés o ir acompañadas de una traducción a dicho idioma.

Pauta B4.2

10. Las partes que participen en el pago de una reclamación contractual podrán hacer uso del modelo de finiquito (que figura como anexo a la Resolución A.931(22) de la Asamblea de la OMI sobre reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, aprobada el 29 de noviembre de 2001).

ANEXO 4-I

Las pruebas documentales de la garantía financiera exigidas con arreglo a lo dispuesto en la norma A4.2.2, párrafo 7, deberán incluir la siguiente información:

- a)* el nombre del buque;
- b)* el puerto de matrícula del buque;
- c)* el distintivo de llamada del buque;
- d)* el número OMI del buque;
- e)* la razón social y la dirección del proveedor de la garantía financiera;
- f)* los datos de contacto de las personas o de la entidad responsables de tramitar las solicitudes de ayuda de la gente de mar;
- g)* el nombre del armador, y
- h)* el período de validez de la garantía financiera.