

---

# **Propuesta para la elaboración de pautas de la OIT, fuera del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) presentada por representantes del Grupo de los Armadores (26 de agosto de 2017)**

## **Protección de los salarios de la gente de mar cuando un marino es mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques**

### **Antecedentes**

La segunda reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) (Ginebra, 8-10 de febrero de 2016), decidió, a tenor de lo dispuesto en el artículo 15 de su Reglamento, establecer un grupo de trabajo para examinar entre otras cosas cuestiones relacionadas con la protección de los salarios de la gente de mar cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos tales como la piratería y el robo a mano armada, y formular propuestas con inclusión de una posible enmienda al Código del MLC, 2006, para abordar estas cuestiones.

El Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del MLC, 2006, se reunió en la OIT del 3 al 5 de abril de 2017. El resultado de la discusión se presentó en el documento STCMLC/WG/2017/D.1, que expone varios tipos de propuestas que podrían considerarse en el Comité Tripartito Especial. Estas propuestas no prejuzgan las posturas que puedan adoptar los gobiernos o los Grupos, y no deberían considerarse como disposiciones que replazan o impiden el cumplimiento del requisito de presentar propuestas al Director General de la OIT de conformidad con el artículo XV, párrafo 2 del MLC, 2006.

Por consiguiente, el Grupo de los Armadores somete una de las propuestas que presentó al Grupo de los Trabajadores, utilizando el proyecto de formulario preparado en la reunión del Grupo de Trabajo (véase documento STCMLCWG/2017/D.3).

La propuesta figura en el apartado *c)* del documento STCMLC/WG/2017/D.1, y prevé elementos que podrían incorporarse en pautas de la Oficina que no forman parte del MLC, 2006, relacionadas con la protección de los salarios 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 a mano armada contra los buques. Estos elementos se reproducen a continuación:

- 1) Los armadores deberían seguir pagando los salarios de la gente de mar y las demás prestaciones de conformidad con los acuerdos de empleo de la gente de mar, 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.

- 
- 2) A los fines de estas pautas, el término «piratería» tiene el mismo sentido que en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR) y la expresión «robo a mano armada contra los buques» el mismo sentido que en la Resolución A.1025(26) de la Organización Marítima Internacional (OMI).
  - 3) Las obligaciones de los armadores en virtud del párrafo 1 que antecede se deberían mantener hasta que el marino sea liberado y debidamente repatriado, de conformidad con las disposiciones de la norma A2.5 y la pauta B2.5, o hasta la fecha de la muerte del marino durante su cautiverio. La fecha de la muerte se definirá de conformidad con la legislación nacional aplicable.
  - 4) El armador debería seguir enviando las remesas a la persona o personas designadas por el marino de conformidad con la norma A2.2, párrafo 4, del MLC, 2006.
  - 5) El armador no debería poner término al acuerdo de empleo durante el período en que el marino se encuentre en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques.

Cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar se haya hecho por un período de duración determinada y su expiración se produzca durante el cautiverio del marino a bordo o fuera del buque como consecuencia de un acto de piratería o robo a mano armada contra los buques, el armador debería considerar que el acuerdo de empleo de la gente de mar sigue teniendo efectos hasta que finalice el período de cautiverio.

Cuando el armador haya dado el preaviso para poner fin al acuerdo de empleo de la gente de mar y la fecha de terminación tenga lugar durante el cautiverio del marino a bordo o fuera del buque como consecuencia de un acto de piratería o robo a mano armada contra un buque, el armador debería asegurar que el acuerdo de empleo de la gente de mar continúe teniendo efectos hasta que finalice el período de cautiverio.

- 6) Debería hacerse referencia a las orientaciones existentes para los armadores sobre las mejores prácticas para prestar ayuda a la gente de mar y sus familias durante y después de los incidentes de piratería, por ejemplo, la *Guía de buenas prácticas para empresas marítimas y agencias de colocaciones, Ayuda humanitaria para la gente de mar y sus familias en casos de robo a mano armada y piratería* de la International Seafarers Welfare and Assistance Network.
- 7) Debería alentarse a la gente de mar a concluir acuerdos para el envío de remesas.
- 8) Debería prestarse asistencia a la gente de mar con respecto al trastorno de estrés postraumático.

## Objetivo

El Grupo de los Armadores reconoce la importancia de garantizar el pago de los salarios a la gente de mar que está en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o robo a mano armada contra un buque, y apoya la idea de examinar esta cuestión en el Comité Tripartito Especial. Sin embargo, como se indicó en el Grupo de Trabajo, el Grupo de los Armadores señala que el número de casos de piratería en los que la gente de mar no ha recibido sus salarios es extremadamente bajo, y la mayor parte de estos casos fueron notificados antes de la entrada en vigor de las enmiendas de 2014 del MLC, 2006 (relacionadas con la garantía financiera). Por otra parte, muchos de los casos señalados a la atención del Grupo de Trabajo estaban relacionados con buques que no entraban en el ámbito de aplicación del MLC, 2006, a saber, embarcaciones de pesca, dhows y juncos, o embarcaciones que estaban registradas con pabellones de Estados que no habían ratificado el MLC, 2006, o embarcaciones que no respetaban sus disposiciones. El Grupo de los Armadores también considera que el MLC, 2006 se aplica a situaciones en las que no se puede rescindir el acuerdo de empleo de la gente de mar o en las que se dejan de pagar los salarios de un marino que está en cautiverio a bordo o fuera de un buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra buques.

---

Por consiguiente, el Grupo de los Armadores:

- considera que una enmienda al Código del MLC, 2006, no permitiría ayudar a las personas afectadas, no sería apropiada ni sería la solución más eficaz o la más proporcionada;
- recuerda que el MLC, 2006, entró en vigor recientemente (incluidas las enmiendas que ya se han adoptado) y que se necesita más tiempo para que sea aplicado plenamente;
- considera que la solución más apropiada, eficaz y proporcionada consistiría en elaborar pautas de la Oficina, fuera del MLC, 2006, relativas a la protección de los salarios de la gente de mar que es mantenida en cautiverio a bordo o fuera de un buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra un buque, y
- propone que estas pautas tengan un ámbito de aplicación amplio y abarquen a todo el personal de a bordo de las embarcaciones de pesca, y no solamente a las personas que entran en el ámbito de aplicación del MLC, 2006.

Por otra parte, esas pautas también garantizarían un enunciado claro e incuestionable de la disposición reglamentaria y la práctica vigentes según las cuales los armadores siguen pagando los salarios y todas las demás prestaciones previstos en los acuerdos de empleo de la gente de mar cuando un marino está retenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada. Cualquier enmienda al Código del MLC, 2006, relativa a esta cuestión podría afectar involuntariamente la práctica actual o crear confusión con las disposiciones vigentes del MLC, 2006, relativas al pago de los salarios y a los acuerdos de empleo de la gente de mar.

## Consideraciones pertinentes

Se invita al Comité Tripartito Especial a tomar nota de las pautas o directrices existentes que han elaborado varios actores de la industria como parte del Programa de Respuesta Humanitaria a la Piratería en el Mar (MPHRP)<sup>1</sup> de la Red internacional para el bienestar y la asistencia de la gente de mar (ISWAN). Se titula «Guía de buenas prácticas para empresas marítimas y agencias de dotación: Ayuda humanitaria para la gente de mar y sus familias en casos de robo a mano armada y piratería».

El Grupo de los Armadores no propone que el documento sea la pauta utilizada por la Oficina dado que no ha sido elaborado en el marco tripartito formal, pero a su juicio sí podría ser un buen punto de partida y servir de base para la discusión junto con los elementos que figuran en el apartado *c)* del documento STCMLC/WG/2017/D.1. Se puede consultar en inglés y en francés en: <http://seafarerswelfare.org/piracy/mphrp>.

<sup>1</sup> El MPHRP fue establecido en 2011 como una alianza sin fines de lucro de actores del sector marítimo, de sindicatos marítimos y de asociaciones de beneficencia ([www.mphrp.org](http://www.mphrp.org)). El objetivo del MPHRP era proporcionar asistencia a la gente de mar y a sus familias que han sido afectados por actos de piratería marítima. Además de ayudarlos con sus actividades de recuperación y adaptación, el MPHRP elaboró orientaciones, proporcionó programas de formación para las empresas y la gente de mar, y estableció una red de personas capacitadas para ayudar a las familias y a la gente de mar afectada por actos de piratería.

---

Para facilitar las consultas, también se podrían enviar copias de la guía de la ISWAN en anexo a este documento. La guía de la ISWAN podría servir de ayuda a la Oficina para preparar la reunión tripartita encargada de elaborar las pautas, lo cual permitiría los costos financieros y administrativos conexos. Esto también tendría la ventaja de que permitiría aprovechar los conocimientos prácticos que han adquirido las personas que se han ocupado de estas situaciones lamentables.

## **Enmienda propuesta**

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 es 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 incorporen los elementos indicados en el apartado c) del documento STCMLC/WG/2017/D.1.

## **Medidas de transición**

La guía del ISWAN se podría utilizar de manera provisional hasta que puedan elaborarse nuevas pautas formales de la OIT fuera del MLC, 2006, en relación con la protección de los salarios de la gente de mar cuando ha sido mantenida a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería contra buques.