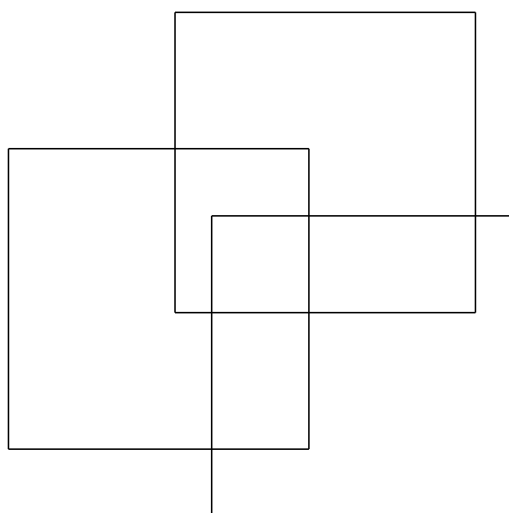




Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)

Documento de referencia para la elaboración de propuestas relacionadas con la protección de las retribuciones de la gente de mar cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo del buque o fuera del mismo como consecuencia de actos tales como la piratería y el robo armado, incluidas enmiendas al Código del MLC, 2006, con el fin de abordar estas cuestiones (Ginebra, 3-5 de abril de 2017)



STCMLC/WG/2017/2

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

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

**Grupo de Trabajo del Comité Tripartito
Especial establecido en virtud del Convenio
sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)**

Documento de referencia para la elaboración de propuestas relacionadas con la protección de las retribuciones de la gente de mar cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo del buque o fuera del mismo como consecuencia de actos tales como la piratería y el robo armado, incluidas enmiendas al Código del MLC, 2006, con el fin de abordar estas cuestiones (Ginebra, 3-5 de abril de 2017)

Ginebra, 2017

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, GINEBRA

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 traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a Publicaciones de la OIT (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, o por correo electrónico a rights@ilo.org, 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.

Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), Documento de referencia para la elaboración de propuestas relacionadas con la protección de las retribuciones de la gente de mar cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo del buque o fuera del mismo como consecuencia de actos tales como la piratería y el robo armado, incluidas enmiendas al Código del MLC, 2006, con el fin de abordar estas cuestiones (Ginebra, 3-5 de abril de 2017), Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, Departamento de Políticas Sectoriales, Ginebra, OIT, 2017.

ISBN: 978-92-2-330825-4 (impreso)

ISBN: 978-92-2-330826-1 (web pdf)

Publicado también en francés: *Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale instituée en vertu de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)*, Rapport soumis aux fins de discussion pour l'élaboration des propositions, y compris des amendements au code de la MLC, 2006, concernant la garantie du salaire du marin, lorsque, à la suite d'actes tels que la piraterie et le vol à main armée, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, pour traiter de ces questions (Genève, 3-5 avril 2017), ISBN 978-92-2-231289-4 (imprimé); ISBN 978-92-2-231290-0 (pdf Web), Ginebra 2017, y en inglés: *Working Group of the Special Tripartite Committee established under the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)*, Background paper on the preparation of proposals related to the protection of seafarers' wages when the seafarer is held captive on or off the ship as a result of acts such as piracy or armed robbery, including an amendment to the Code of the MLC, 2006, to address these issues (Geneva, 3-5 April 2017), ISBN 978-92-2-130789-1 (print), ISBN 978-92-2-130790-7 (Web pdf), Ginebra, 2017.

Datos de catalogación de la OIT

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 y los productos digitales de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías y redes de distribución digital, o solicitándolos a ilo@turpin-distribution.com. Para más información, visite nuestro sitio web: www.ilo.org/publns o escribanos a ilopubs@ilo.org.

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción	1
II. Labor realizada por el Comité Tripartito Especial	2
a) Propuesta del grupo de representantes de la gente de mar	2
b) Respuestas a la propuesta del grupo de representantes de la gente de mar	2
c) Debates entablados en torno al problema de la piratería durante la segunda reunión del Comité Tripartito Especial	4
d) Alcance y naturaleza de la cuestión	6
e) Piratería y robo a mano armada	6
f) Impago de salarios	7
III. Piratería y robo a mano armada en el derecho internacional	8
a) Definiciones	8
b) Acontecimientos internacionales relativos a la cuestión de la protección de las retribuciones de la gente de mar cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo del buque o fuera del mismo como consecuencia de actos tales como la piratería y el robo armado	9
IV. Legislación nacional y convenios de negociación colectiva	10
a) Legislación nacional	10
b) Convenios de negociación colectiva	11
V. Respuestas y comentarios recibidos con respecto a los cuestionarios	12
a) Resumen y breve análisis de las respuestas y comentarios recibidos	12
b) Resumen de otras esferas en las que parece haber consenso	21
Alcance y definiciones	21
Límites de tiempo	21
Acuerdo de empleo de la gente de mar	21
Protección contra la terminación de la relación de trabajo	21
Otras cuestiones	22
Forma de la propuesta	22
c) Esferas temáticas que podrían abordarse en otras discusiones	22
Garantía financiera	22
Pagos de indemnización en lugar de los salarios	22
Zonas de alto riesgo	22
VI. Elementos y formas de solución para esta cuestión	23
a) Enmiendas a las normas del Código del MLC, 2006	23
Norma A2.2 del MLC, 2006	23
Norma A2.1 del MLC, 2006	23
b) Enmiendas a las pautas del Código del MLC, 2006	24
c) Pautas u otros documentos <i>distintos</i> del MLC, 2006	24

I. Introducción

1. Los participantes en la segunda reunión del Comité Tripartito Especial (CTE) establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) (Ginebra, 8-10 de febrero de 2016), decidieron, en virtud del artículo 15 de su Reglamento, establecer un grupo de trabajo con el siguiente mandato:
 - i) examinar cuestiones relacionadas con la protección de las retribuciones de la gente de mar cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo del buque o fuera del mismo como consecuencia de actos tales como la piratería y el robo armado, y formular propuestas que puedan incluir enmiendas al Código del MLC, 2006, con el fin de abordar estas cuestiones;
 - ii) formular recomendaciones para mejorar el proceso de preparación de propuestas de enmiendas al Código del MLC, 2006, para su consideración por el Comité Tripartito Especial en virtud del artículo XV del Convenio, y del artículo 11 de su Reglamento, con el fin de propiciar que sean examinados con mayor antelación y detalle por los Estados Miembros y las organizaciones representativas de la gente de mar y los armadores, y
 - iii) elaborar un informe que contenga recomendaciones para su presentación a la tercera reunión del Comité Tripartito Especial, a más tardar nueve meses antes de la reunión ¹.
2. En su 326.^a reunión (marzo de 2016) ², el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT) refrendó el establecimiento del Grupo de Trabajo del Comité. Los miembros del Grupo de Trabajo participaron en dos rondas de consultas, que se celebraron por correspondencia entre agosto de 2016 y enero de 2017 ³.
3. En el presente documento de referencia se abordan las cuestiones mencionadas en el apartado i) *supra*.

¹ Véase la *Resolución relativa al establecimiento de un grupo de trabajo del Comité Tripartito Especial*, disponible en: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_452074.pdf. El Informe final de 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), STCMLC/2016/7, está disponible en: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_483782.pdf.

² Véase el documento GB.326/LILS/6, disponible en: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_458145.pdf.

³ El Grupo de Trabajo está integrado por representantes gubernamentales del Canadá, Francia, Nigeria y Singapur; representantes de los armadores de Alemania, China (Hong Kong), Filipinas y Reino Unido; y representantes de la gente de mar de los Estados Unidos, Filipinas, Reino Unido y Federación de Rusia. El representante del Gobierno de Nigeria no formuló observaciones durante las consultas. La información detallada sobre los miembros, así como los documentos elaborados para ambas rondas de consultas, están disponibles únicamente en inglés. Véase: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_506135/lang--es/index.htm.

II. Labor realizada por el Comité Tripartito Especial

a) Propuesta del grupo de representantes de la gente de mar

4. En 2015, con arreglo a lo dispuesto en los párrafos 2 y 5 del artículo XV del MLC, 2006, el grupo de representantes de la gente de mar designados para formar parte del Comité Tripartito Especial presentó una propuesta de enmienda al Código del MLC, 2006, relativa a la regla 2.2 de dicho Convenio. La propuesta en cuestión consistió en añadir el siguiente párrafo nuevo [5 bis] o [7] después del párrafo 5 ó 6 de la norma A2.2 – Salarios ⁴: «Cuando un marino sea capturado por piratas, se deberán seguir pagando las remuneraciones adeudadas previstas en el párrafo 1, incluidas las remesas, durante todo el período de cautividad.».
5. El objetivo de esta propuesta de enmienda era garantizar el pago de los salarios durante el período en que un marino permaneciese cautivo por piratas ⁵. En ese sentido, atendía algunas de las preocupaciones que fueron planteadas, en particular, por el Grupo de Trabajo 3 del Grupo de contacto sobre piratería frente a las costas de Somalia en el proyecto de *Directrices provisionales sobre medidas relativas al bienestar de la gente de mar y sus familias afectadas por la piratería frente a las costas de Somalia* (en adelante, *Directrices provisionales*) ⁶.

b) Respuestas a la propuesta del grupo de representantes de la gente de mar

6. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 del Reglamento del Comité, la Oficina comunicó la propuesta de la gente de mar a todos los Miembros de la OIT y los invitó a remitir sus observaciones o sugerencias al respecto. En sus comentarios, varios gobiernos acogieron favorablemente la propuesta (Brasil, Camboya, República de Corea, China, Estonia, India, Mauricio, Panamá, República Árabe Siria, Suiza, República Unida de Tanzania, Turquía y Viet Nam) ⁷.

⁴ Véase el Documento de referencia para la discusión en la segunda reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (Ginebra, 8-10 de febrero de 2016) [STCMLC/2016, anexo C].

⁵ *Ibíd.*, párrafo 8.

⁶ *Ibíd.*, párrafo 9. Véase también Organización Marítima Internacional (OMI) (2014): *Directrices provisionales sobre medidas relativas al bienestar de la gente de mar y sus familias afectadas por la piratería frente a las costas de Somalia*, presentadas por Italia, República de Corea, Filipinas, Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), ICC, ICMA, IFSMA, IMHA, INTERCARGO, INTERTANKO, ITF, Instituto Náutico y OCIMF, MSC 93/16/1, Londres, disponible en: <http://intertanko.com/Documents/MSC%2093-16-1.pdf>. El Grupo de contacto sobre piratería frente a las costas de Somalia se constituyó el 14 de enero de 2009 en virtud de la Resolución 1851 (2008) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y es un foro internacional *ad hoc* de carácter voluntario compuesto por cerca de 80 países, organizaciones y grupos industriales cuyo interés común es luchar contra la piratería en el Golfo de Adén y en el Océano Índico.

⁷ Véase el *Resumen de las observaciones y sugerencias sobre las propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006: Documento de información para la discusión en la segunda reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* (Ginebra, 8-10 de febrero de 2016), disponible en: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_448850.pdf.

7. También se expresaron diversas opiniones al respecto. Por ejemplo, se sostuvo que había que comprender con claridad los razonamientos que fundamentaban estas enmiendas⁸; que la enmienda podría ser difícil de aplicar, si se hiciese extensiva a períodos en los que los marinos no pueden trabajar por causa de terceros⁹; que podría ser conveniente hacer extensiva la enmienda a una situación en la que un marino no pueda trabajar por circunstancias que sea razonable atribuir al armador/empleador y durante la que, por consiguiente, éste deba pagar el salario normal del marino¹⁰; que la situación en la que un marino era mantenido en cautiverio por piratas debería considerarse un caso de fuerza mayor, del que no podría considerarse responsable al armador¹¹; que resultaba preocupante que la responsabilidad de los armadores pudiera exceder sus obligaciones jurídicas¹²; que se deberían seguir examinando las consecuencias jurídicas de la expiración de un contrato de trabajo durante el período de cautiverio de un marino¹³; que el pago de una indemnización a la gente de mar afectada por actos de piratería no debería limitarse a sus salarios y que las responsabilidades de las entidades pertinentes deberían considerarse con cuidado¹⁴; que deberían examinarse las *Directrices provisionales* y varias recomendaciones, incluidos los seguros para los armadores con respecto a la tripulación, las condiciones y los acuerdos de empleo, la indemnización por pérdidas, el apoyo financiero y el empleo futuro¹⁵; que la enmienda propuesta exigía la elaboración de pautas, tal como se contemplaba en las normas existentes del MLC, 2006¹⁶; que la obligación de que los armadores pagasen los salarios durante el cautiverio de los marinos no debería ser ilimitada¹⁷; que la enmienda propuesta guardaba relación con una situación en la que debería considerarse que el contrato de trabajo se había suspendido y que ello planteaba cuestiones complejas¹⁸; que no era razonable hacer recaer el riesgo que representaban los piratas en los armadores, quienes ya sufrían los perjuicios ocasionados por la inmovilización del buque y la demora en la entrega de la carga, además de otros gastos, y que, por el contrario, deberían entablarse negociaciones con las compañías de seguros a fin de establecer una cobertura de seguro adecuada para los armadores en los casos de piratería¹⁹; que esta enmienda impondría obligaciones adicionales a los armadores, que ya soportaban una pesada carga administrativa para demostrar que

⁸ Véase el *Resumen de las observaciones y sugerencias sobre las propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006: Documento de información para la discusión en la segunda reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* (Ginebra, 8-10 de febrero de 2016), párrafo 6.

⁹ *Ibíd.*, párrafo 10.

¹⁰ *Ibíd.*

¹¹ *Ibíd.*, párrafo 11.

¹² *Ibíd.*, párrafo 12.

¹³ *Ibíd.*

¹⁴ *Ibíd.*, párrafo 13.

¹⁵ *Ibíd.*, párrafo 14.

¹⁶ *Ibíd.*, párrafo 15.

¹⁷ *Ibíd.*, párrafo 16.

¹⁸ *Ibíd.*, párrafo 17.

¹⁹ *Ibíd.*, párrafo 18.

cumplían los requisitos del Convenio ²⁰; y que los armadores eran responsables directos del buque y su tripulación en los casos de piratería ²¹.

8. En sus observaciones, el Gobierno de la Federación de Rusia propuso armonizar la propuesta de la gente de mar con las disposiciones del convenio colectivo de alcance mundial entre la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y el International Maritime Employers' Council (IMEC) (Consejo Internacional de Empleadores Marítimos), en el que se definían las circunstancias en las que se mantenían cautivos a los marinos, y modificar su redacción en los términos siguientes ²²:

Quando se restrinja la libertad de un marino por circunstancias ajenas a la voluntad del armador o del marino, o cuando el buque sea secuestrado o sea objeto de otros actos ilícitos, se deberán seguir pagando las remuneraciones adeudadas previstas en el párrafo 1 de esta norma, incluidas las remesas, durante todo el tiempo que duren esos actos, de conformidad con la legislación del Estado del pabellón.

9. En sus comentarios, el Gobierno de China propuso que, en el párrafo 4, e), de la norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar, tras «importe de los salarios de la gente de mar», se añadiese la frase «incluido el pago de los salarios durante todo el período en que la gente de mar sea mantenida en cautiverio por piratas» ²³.

c) **Debates entablados en torno al problema de la piratería durante la segunda reunión del Comité Tripartito Especial**

10. En muchas de las intervenciones realizadas durante la discusión general sobre las propuestas de enmienda ²⁴ de la segunda reunión del Comité Tripartito Especial se evocó la necesidad de abordar esta cuestión y varios gobiernos señalaron que la gente de mar de su país había tenido problemas conexos. No obstante, se expresaron diferentes opiniones acerca de los aspectos que deberían examinarse, al enfoque que cabía adoptar (por ejemplo, enmendando el MLC, 2006, o por otros medios) y al alcance de las situaciones que cabía abordar (por ejemplo, si el término «piratería» era demasiado restrictivo).
11. Conforme a la práctica adoptada por el Comité, los representantes gubernamentales, de los armadores y de la gente de mar tuvieron la oportunidad de presentar enmiendas escritas, durante la reunión, a la propuesta original de la gente de mar. Con respecto a la cuestión de la piratería, se presentaron por escrito las siguientes enmiendas ²⁵:

²⁰ Véase el *Resumen de las observaciones y sugerencias sobre las propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006: Documento de información para la discusión en la segunda reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* (Ginebra, 8-10 de febrero de 2016), párrafo 19.

²¹ *Ibíd.*, párrafo 20.

²² Véase el *Resumen de las observaciones y sugerencias sobre las propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, STCMLC/2016/2*, párrafo 21, Gobierno de la Federación de Rusia.

²³ *Ibíd.*, párrafo 23, Gobierno de China.

²⁴ Véase el *Informe final*, párrafos 28 a 51.

²⁵ El texto íntegro de todas las enmiendas sometidas a la segunda reunión del Comité Tripartito Especial figura en el anexo III al informe final.

- enmienda presentada por la República de Corea – norma A2.2, nuevo párrafo [5 bis] o [7] – después de las palabras «por piratas», *insertar* «y mientras se encuentre al servicio del buque»;
- enmienda presentada por los representantes de la gente de mar – norma A2.2, nuevo párrafo [5 bis] o [7] – *sustituir* las palabras «sea capturado por piratas» por «sea mantenido ilegalmente en cautiverio a bordo del buque o en tierra»;
- enmienda presentada por los representantes de los armadores – norma A2.2, nuevo párrafo [5 bis] o [7] – *suprimir* el nuevo párrafo propuesto [5 bis] o [7];
- enmienda presentada por Grecia – norma A2.2, nuevo párrafo [5 bis] o [7] – *sustituir* el párrafo propuesto por: «Todo miembro deberá exigir que las remuneraciones, incluidas las remesas, de los marinos mantenidos en cautiverio por piratas a bordo o fuera del buque, tal como en los casos de piratería o robo a mano armada, se paguen de conformidad con los acuerdos de empleo respectivos y/o con los convenios colectivos aplicables», y
- enmienda presentada por los representantes de la gente de mar – norma A2.2, nuevo párrafo [5 bis] o [7] – *añadir* al final de la oración las palabras «, aunque el acuerdo de empleo del marino haya expirado o se haya puesto término al mismo».

12. Una vez que los participantes en la reunión hubieron acordado que la mejor manera de proceder para avanzar en la materia sería establecer un grupo de trabajo del Comité Tripartito Especial ²⁶, que llevase a cabo su labor antes de la tercera reunión del Comité, la Presidenta invitó a los miembros del Comité a que expresasen sus opiniones con respecto a la piratería, a fin de que el Grupo de Trabajo las tomara en consideración. Las opiniones expresadas pueden resumirse como sigue: teniendo en cuenta que más de 300 000 marinos filipinos se encontraban trabajando a bordo de buques y que, desde 2006, más de 1 000 habían sido víctimas de la piratería, la cuestión de la protección de los salarios de la gente de mar en dichas circunstancias era una preocupación muy real ²⁷; la piratería era una cuestión de suma importancia, y la protección de los salarios de los marinos mantenidos en cautiverio era sólo uno de sus diferentes aspectos ²⁸; el objetivo debería ser alentar a los gobiernos y a los interlocutores sociales a elaborar políticas para abordar esta cuestión ²⁹; cabría examinar las cuestiones más generales que se planteaban cuando los marinos eran privados de su libertad por motivos ajenos a su voluntad ³⁰; la enmienda propuesta debería reformularse con definiciones más claras en cuestiones tales como el período de cautiverio y los sistemas para proporcionar asistencia financiera a la gente de mar afectada ³¹; la creación de un Grupo de Trabajo ofrecía la oportunidad de examinar más detenidamente las cuestiones planteadas, que iban más allá de la piratería ³²; era esencial avanzar lo más rápidamente posible en esta

²⁶ Véase el *Informe final*, párrafos 101 y 102.

²⁷ *Ibíd.*, párrafo 104.

²⁸ *Ibíd.*, párrafo 105.

²⁹ *Ibíd.*, párrafo 106.

³⁰ *Ibíd.*, párrafo 107.

³¹ *Ibíd.*, párrafo 108.

³² *Ibíd.*, párrafo 109.

cuestión ³³; era importante recalcar la dimensión humana de la piratería ³⁴; y deberían tenerse en cuenta otros aspectos tales como los efectos en la salud mental de la gente de mar y el tratamiento que debería recibir tras su liberación ³⁵.

- 13.** Según se indica en la introducción del presente informe, el Grupo de Trabajo se estableció oficialmente mediante la adopción de una resolución del Comité Tripartito Especial. Durante el debate relativo al mandato de la resolución ³⁶, se realizaron numerosas intervenciones adicionales con respecto al tema de la piratería. En ese contexto, se alegó que el Grupo de Trabajo debía considerar no sólo una posible enmienda al Código, sino también otras posibles soluciones (para disponer de más opciones y no limitarse a la solución de enmendar el Código) ³⁷; que convenía abordar la cuestión de las remesas de la gente de mar ³⁸; que se debería garantizar la protección de los marinos mantenidos en cautiverio tanto a bordo como fuera del buque ³⁹; que cabía determinar qué tipo de situaciones había que abarcar ⁴⁰; que tal vez fuese necesario abordar el tema de los salarios o pagos ⁴¹; y si se deberían o no imponer limitaciones al período durante el cual deben pagarse los salarios ⁴².
- 14.** La Presidenta del Comité Tripartito Especial indicó que todas las enmiendas y comentarios formulados durante la reunión del Comité se someterían a la consideración del Grupo de Trabajo.

d) Alcance y naturaleza de la cuestión

- 15.** La siguiente información se presenta a fin de ayudar al Grupo de Trabajo a poner la cuestión en contexto. Está basada en la mejor información de la que disponía la Oficina en el momento en que se redactó el presente informe.

e) Piratería y robo a mano armada

- 16.** El informe anual de 2016 de la Cámara de Comercio Internacional (CCI) de la Oficina Marítima Internacional (IMB) ⁴³ indicó que la piratería a escala mundial alcanzó su nivel

³³ Véase el *Informe final*, párrafo 110.

³⁴ *Ibíd.*, párrafo 111.

³⁵ *Ibíd.*, párrafo 113.

³⁶ *Ibíd.*, párrafos 135 a 160.

³⁷ *Ibíd.*, párrafos 135 y 148.

³⁸ *Ibíd.*, párrafo 136.

³⁹ *Ibíd.*, párrafos 136, 139 y 140.

⁴⁰ *Ibíd.*, párrafos 142, 143 y 145.

⁴¹ *Ibíd.*, párrafo 143.

⁴² *Ibíd.*, párrafo 147.

⁴³ <http://www.nepia.com/media/558888/2016-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf>. La Oficina Marítima Internacional (IMB) es una división especializada de la Cámara de Comercio Internacional (CCI).

más bajo desde 1998. En 2016, la IMB registró 191 incidentes de piratería y robo a mano armada en los mares del mundo. A nivel mundial, en 2016 se produjeron abordajes en 150 buques, se efectuaron disparos contra 12 buques y siete buques fueron secuestrados; además, se frustraron 22 ataques. El número de rehenes descendió a 151. En el cuadro 11 del informe anual de 2016 de la IMB sobre actos de piratería y robo a mano armada contra buques, titulado *ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2016 Annual Report*, se recoge la información sobre los tipos de buques que sufrieron ataques. Es posible que no todos los buques enumerados en dicho cuadro entren en el ámbito de aplicación del MLC, 2006⁴⁴.

f) Impago de salarios

17. En respuesta a la petición de la Oficina, la Red internacional para el bienestar y la asistencia de la gente de mar (ISWAN) presentó una lista en la que se detallaban los actos de piratería y robo a mano armada registrados en buques en África Oriental, África Occidental y Asia Sudoriental⁴⁵. La ISWAN facilitó la lista completa de los ataques de piratas de los que tenían constancia en ese momento, incluida información relativa a la gente de mar y sus familiares que han estado en contacto con el Programa de Respuesta Humanitaria a la Piratería en el Mar (MPHRP). En la lista se enumeran primordialmente los incidentes ocurridos desde 2008 hasta 2014⁴⁶. Los datos de la ISWAN no conforman una lista exhaustiva de los incidentes de piratería. La lista se compone principalmente de casos registrados en África Oriental, e incluye un número adicional de casos ocurridos en otras regiones. En total, contenía 119 incidentes de piratería y robo a mano armada: 103 en África Oriental, 12 en África Occidental y cuatro en Asia Sudoriental⁴⁷. Además, a partir de los datos proporcionados por la ISWAN, la Oficina ha calculado a groso modo que, en general, en los casos en que se disponía de dicha información, el período medio transcurrido desde el momento en que el buque es secuestrado hasta la fecha de su liberación es de entre seis y ocho meses, si bien en algunos casos la liberación se produce tras un período de tiempo muy breve y en otros, después de muchos años.
18. África Oriental era la única región sobre la que se disponía de datos acerca del pago de los salarios de la gente de mar, dado que la ISWAN había mantenido contactos para prestar asistencia a la gente de mar. De 101 incidentes, la ISWAN pudo facilitar información acerca del pago de los salarios en 22 incidentes individuales. En 12 de estos incidentes, la ISWAN comunicó que la gente de mar había sido indemnizada, había recibido los pagos, y que en

La IMB es una organización sin ánimo de lucro, establecida en 1981 para servir de punto focal en la lucha contra todos los tipos de delitos e irregularidades en el ámbito marítimo. El Centro de Información sobre Piratería (PRC) de la IMB ha realizado un seguimiento de la piratería a escala mundial desde 1991.

⁴⁴ <http://www.icc.se/wp-content/uploads/2016/07/2016-Q2-IMB-Piracy-Report-Abridged.pdf>, págs. 11 y 12.

⁴⁵ La ISWAN es una ONG internacional que promueve el bienestar de la gente de mar en todo el mundo. En 2015, la ISWAN se fusionó con el Programa de Respuesta Humanitaria a la Piratería en el Mar (MPHRP), una ONG internacional que desempeña su labor en el sector marítimo a fin de prestar asistencia a la gente de mar afectada por la piratería e incluir las actividades del MPHRP en el marco de la ISWAN. Véase <http://seafarerswelfare.org/> y <http://www.mphrp.org/>.

⁴⁶ Los datos de la ISWAN también incluyen un único caso de 2002 y otro de 2006.

⁴⁷ A partir de los datos de la ISWAN no es posible determinar con certeza si todas esas 119 incidencias se han producido en buques que se incluyen en el ámbito de aplicación del MLC, 2006. Sin embargo, la Oficina no ha incluido en dicha cifra las incidencias en las que han resultado implicados buques pesqueros, *dhow*s y embarcaciones sin número OMI.

general había recibido un trato adecuado ⁴⁸. Con respecto a los otros diez incidentes, se informó que hubo casos en los que los salarios u otro tipo de compensación no habían sido pagados o habían sido pagados parcialmente ⁴⁹. Con respecto a los 79 incidentes restantes, la Oficina no ha recibido información alguna acerca del pago de los salarios de la gente de mar.

III. Piratería y robo a mano armada en el derecho internacional

19. Dado que el mandato del Grupo de Trabajo consiste en «examinar cuestiones relacionadas con la protección de las retribuciones de la gente de mar cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo del buque o fuera del mismo como consecuencia de actos tales como la **piratería** y el **robo armado** [...]», resulta útil examinar cómo se definen estos términos en los instrumentos internacionales.

a) Definiciones

20. El término «piratería» se define en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS). Este establece que:

Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
 - i) contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
 - ii) contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- b) todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.

21. La definición del término «robo a mano armada contra los buques» figura en el Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques (resolución A.1025(26) de la OMI, anexo, párrafo 2.2) como sigue:

«Robo a mano armada contra los buques»: cualquiera de los actos siguientes:

- .1 todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado;
- .2 todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente.

⁴⁸ Buques: Asphalt Venture; BISCAGLIA; Blida; Cec Future NL; Enrico Ievoli; Fairchem Bogey; Jahan Moni; Marida Marguerite; Montecristo; Savina Caylyn; Smyrni, y Stolt Valor.

⁴⁹ Albedo; Eglantine; Faina; Free Goddess; Iceberg I; Olig B; Orna; Royal Grace; Sinin, y Suez.

b) Acontecimientos internacionales relativos a la cuestión de la protección de las retribuciones de la gente de mar cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo del buque o fuera del mismo como consecuencia de actos tales como la piratería y el robo armado

22. También puede resultar útil para el Grupo de Trabajo tomar en consideración los acontecimientos registrados fuera del ámbito de la OIT relativos a la protección de los salarios de la gente de mar en cautiverio como resultado de actos de piratería o robo a mano armada.

23. La resolución A.1044(27) de la Asamblea de la OMI, adoptada el 30 de noviembre de 2011, relativa a actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia, establece lo siguiente:

8. INSTA [...] ENCARECIDAMENTE a los Gobiernos que todavía no lo hayan hecho a que, con prontitud:

[...]

l) establezcan, según sea necesario y previa solicitud, planes y procedimientos para mantener informados a los Estados interesados acerca del bienestar de la gente de mar en cautiverio en buques con derecho a enarbolar su pabellón, las medidas que se están tomando para acelerar su liberación y el estado del pago de los salarios; (énfasis añadido)

24. Cabe recordar que en la reunión del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, celebrada el 11 de febrero de 2014 ⁵⁰, Italia ⁵¹ sometió al Comité para su examen las *Directrices provisionales* (mencionadas anteriormente) que habían sido elaboradas por el Grupo de Trabajo 3 del Grupo de contacto sobre piratería frente a las costas de Somalia.

25. Las *Directrices provisionales* establecen las disposiciones siguientes:

3 *Condiciones y acuerdos de empleo*

.1 los propietarios de buques y agentes de dotación deberían examinar sus contratos de empleo a fin de tener en cuenta cuestiones como los salarios, primas y seguros médico y de vida en zonas de alto riesgo de piratería o la posibilidad de repatriación en caso de que se destine a un buque a zonas de alto riesgo de piratería, sin perjuicio para el empleo. La gente de mar retenida como rehén no debería despedirse y, por consiguiente, no debería interrumpirse el pago de sus salarios; (énfasis añadido)

.2 los Estados de abanderamiento deberían, en la medida de lo posible, alentar a los propietarios de buques que enarbolan su pabellón a que examinen sus contratos de empleo a fin de tener en cuenta cuestiones tales como los salarios, primas y seguros médico y de vida en zonas de alto riesgo de piratería o la posibilidad de repatriación en caso de que se destine un buque a zonas de alto riesgo de piratería, sin perjuicio para el empleo. (énfasis añadido)

[...]

5 *Apoyo a las familias en caso de secuestro*

.1 los propietarios de buques deberían tener planes establecidos para facilitar información, apoyo y asistencia a las familias, incluidas orientaciones sobre la manera de responder a los piratas y a los medios de comunicación. Del mismo modo, también deberían garantizar la continuidad del pago de los salarios y los derechos aplicables a las familias de la gente

⁵⁰ Documento OMI MSC 93/16/1.

⁵¹ Junto con la República de Corea, Filipinas, BIMCO, ICC, ICMA, IFSMA, IMHA, INTERCARGO, INTERTANKO, ITF, el Instituto Náutico y OCIMF.

de mar afectada. Los agentes de dotación deberían trabajar en coordinación con los propietarios de buques para facilitar la información, apoyo y asistencia mencionados; (énfasis añadido)

- .2 también se recomienda a la gente de mar que considere la posibilidad de organizar la transmisión de los salarios a sus familias;

[...]

9 Apoyo financiero

- .1 los propietarios de buques deberían garantizar el pago rápido de todos y cada uno de los salarios pendientes y otros derechos contractuales a la gente de mar afectada, y se alienta a los propietarios de buque a que consideren la posibilidad de pagos graciables; (énfasis añadido)
- .2 en caso de quiebra o insolvencia financiera de los propietarios de buques, los Estados de abanderamiento deberían hacer todos los esfuerzos razonables para garantizar el pago de los salarios pendientes y otros derechos contractuales; (énfasis añadido)
- .3 si el pariente más cercano al que el marino tenga la obligación de mantener no tiene o recibe ningún medio de apoyo, se recomienda que el Estado de abanderamiento o el Estado de la nacionalidad del marino considere la posibilidad de facilitarle una ayuda financiera razonable.

26. El Comité de Seguridad Marítima de la OMI respaldaba los objetivos de las *Directrices provisionales*, pero la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra opinaron que las *Directrices provisionales* eran una cuestión que debería examinar la OIT, y el Comité dio instrucciones a la Secretaría de la OMI para que remitiera las *Directrices provisionales* a la OIT, a fin de que las examinara y adoptara medidas ⁵².

IV. Legislación nacional y convenios de negociación colectiva

a) Legislación nacional

27. En al menos dos países se ha propuesto o aprobado legislación específica relativa al pago de los salarios de la gente de mar durante el cautiverio. Por ejemplo, en Dinamarca ⁵³, la Ley Refundida núm. 73, de 17 de enero de 2014, de la Autoridad Marítima de Dinamarca ⁵⁴ dispone que:

Artículo 19a. No se podrá despedir a la gente de mar retenida como rehén en el contexto de actos de piratería. No se podrá poner fin a la relación de trabajo aun en caso de pérdida del buque en el contexto de actos de piratería o si el armador ya no puede disponer del buque.

Inciso 2. Al ser liberados, los rehenes tendrán derecho a viajar de forma gratuita a su hogar con dietas hasta su domicilio a cargo del armador.

⁵² Documento MSC/93/22, 30 de mayo de 2014. Informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 93.º período de sesiones, párrafo 16.13.

⁵³ En la segunda reunión del CTE, el Gobierno de Dinamarca señaló que ya había adoptado disposiciones con respecto a la remuneración de la gente de mar en cautiverio, y que resultaba claro que, incluso si el acuerdo de empleo expirase durante el período de cautiverio, el marino estaba privado de la libertad de obtener otro empleo y el pago de las remuneraciones debería continuar.

⁵⁴ Sólo la versión danesa da fe.

-
28. Además, el Gobierno de la India ha promulgado el proyecto de ley núm. 236 de 2016 que modificaría la Ley sobre la Marina Mercante de 1958. La cláusula 69 establece que: «4) Un marino tendrá derecho a seguir percibiendo el mismo nivel de salario hasta que regrese a su hogar, si dicho marino está retenido en cautiverio, incluso en el contexto de actos de piratería ocurridos durante el desempeño de su trabajo.».

b) Convenios de negociación colectiva

29. Conviene recordar que la regla 2.1.3 del MLC, 2006, establece que: «En la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales del Miembro, se entenderá que los acuerdos de empleo de la gente de mar incluyen los convenios colectivos aplicables.».
30. A continuación se citan ejemplos de convenios de negociación colectiva que se aplican a los secuestros y la piratería en diversas circunstancias, que podrán servir al Grupo de Trabajo para determinar la manera de abordar en el futuro la cuestión de la protección de los salarios.
31. El Acuerdo internacional de convenios colectivos 2015-2017 de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, Consejo Internacional de Empleadores Marítimos, Foro Internacional de Negociación (ITF-IMEC-IBF) establece ⁵⁵:

Artículo 17: Operaciones bélicas/zona de alto riesgo

17.5. Si un marino es secuestrado o de otro modo se le impide navegar como resultado de un acto de piratería (énfasis añadido) o secuestro, independientemente de si el acto ocurre dentro o fuera de las zonas designadas por el Foro Internacional de Negociación mencionadas en el presente artículo, la situación en el empleo y los derechos del marino en virtud del acuerdo seguirán estando vigentes hasta que el marino sea liberado y, a partir de entonces, hasta el momento en que sea repatriado en condiciones de seguridad a su hogar o hasta el lugar donde fue contratado. Se considerará que las responsabilidades contractuales de la empresa con un marino que está en cautiverio no terminan hasta que el marino haya sido repatriado en condiciones de seguridad a su hogar o al lugar donde fue contratado, independientemente de la fecha de expiración de su contrato de servicio. El pago continuado de estas prestaciones deberá incluir, en particular, el pago de la totalidad de los salarios y otros derechos contractuales. La empresa también deberá esforzarse por brindar al marino capturado protección adicional, alimentos, asistencia social, médica y de otro según sea necesario.

32. El acuerdo entre Anglo Eastern Shipmanagement (Hong Kong) Ltd y Anglo Eastern Maritime Services Pvt Ltd representada en Singapur por Anglo Eastern Shipmanagement (Singapur) Pte Ltd y Singapore Organisation of Seamen establece lo siguiente ⁵⁶:

17. SERVICIO EN ZONAS DE OPERACIONES BÉLICAS Y ZONAS DE ALTO RIESGO

17.7. Si un marino es secuestrado o de otro modo se le impide navegar como resultado de un acto de piratería (énfasis añadido) o secuestro, independientemente de si el acto ocurre dentro o fuera de las zonas designadas por el Foro Internacional de Negociación mencionadas en la presente cláusula, la situación en el empleo y los derechos del marino en virtud del acuerdo seguirán estando vigentes hasta que el marino sea liberado y, a partir

⁵⁵ Hay una disposición similar en el artículo 17.5 del Acuerdo marco TCC del IBF 2015-2017; en el artículo 16.5 del Convenio colectivo uniforme del «TCC» para la tripulación de buques de pabellón de conveniencia de la ITF, 1.º de enero de 2015-2017; en el artículo 20 del Convenio colectivo normalizado de 1.º de enero de 2015; y en el artículo 23 del Acuerdo colectivo de la ITF para actividades mar adentro, de 1.º de enero de 2015.

⁵⁶ [2015] SGIAC 97, IAC Convenio colectivo núm. 33/2015, 17 de febrero de 2015, Tribunal de Arbitraje Laboral.

de entonces, hasta el momento en que sea repatriado en condiciones de seguridad a su hogar o lugar de origen. Las responsabilidades contractuales de la empresa con respecto al marino no se considerarán terminadas hasta tanto éste haya sido repatriado en condiciones de seguridad a su hogar o su lugar de contratación, independientemente de la fecha de expiración del contrato de servicio. Estos derechos incluirán, en particular, el pago de la totalidad de las remuneraciones y otros derechos contractuales. La empresa también debería esforzarse por brindar al marino capturado protección, alimentos, asistencia social, médica y de otro tipo según sea necesario.

33. El convenio colectivo de 2016 entre el Sindicato Especial de Gente de Mar de Corea y la Asociación de Administradores de Buques de Corea, que confirma los acuerdos entre los trabajadores y administradores para zonas de riesgo y de alto riesgo, dispone lo siguiente:

Zona de alto riesgo – Golfo de Adén

- 4) En caso de secuestro del buque (énfasis añadido) [se pagarán] primas especiales a la gente de mar por el equivalente al 100% de su salario ordinario durante el tiempo que el buque permanezca en las zonas de riesgo bélico, que se añade al período que dure el secuestro. En este cálculo, la duración del secuestro se contará hasta el momento en que el buque llegue a una zona segura tras su liberación.

V. Respuestas y comentarios recibidos con respecto a los cuestionarios

a) Resumen y breve análisis de las respuestas y comentarios recibidos

34. Como se indica más arriba, los miembros del Grupo de Trabajo participaron en dos rondas de consultas que se llevaron a cabo por correspondencia desde agosto de 2016 hasta enero de 2017. El presente documento no incluye los textos de las respuestas y comentarios recibidos con respecto a los cuestionarios distribuidos en la primera y la segunda consultas. Sin embargo, la Oficina distribuirá los cuadros que contienen las preguntas y las respuestas completas, en inglés. Se alienta a los participantes en el Grupo de Trabajo para que consulten los cuadros. En algunos casos, los miembros gubernamentales del Grupo de Trabajo transmitieron comentarios de otros gobiernos de sus regiones (África, las Américas, Asia y el Pacífico, Europa), y la Oficina tuvo en cuenta esas respuestas.
35. A continuación se indican preguntas de la primera y la segunda rondas de consultas y las respuestas pertinentes para contribuir a la tarea de definir aquellos aspectos en los que parece haber opiniones convergentes.

Primera ronda Pregunta 1 Parte I – Contenido de la propuesta Alcance y definiciones	¿Debería la propuesta prever que los armadores deberían seguir pagando los salarios de la gente de mar cuando es mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia: — solamente de actos de piratería o de robo a mano armada, o — actos de piratería, robo a mano armada u otras situaciones similares? En caso afirmativo, sírvase especificar.
Segunda ronda Preguntas adicionales 1 y 2 Alcance y definición	Si la propuesta debería comprender, además de los actos de piratería y robo a mano armada, «otras situaciones similares» En caso afirmativo, ¿qué elementos deberían incluirse en la definición de «otras situaciones similares»?

36. Parece haber consenso en que la propuesta debería prever que los armadores deberían seguir pagando los salarios de la gente de mar que está en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería y/o robo a mano armada ⁵⁷.
37. Se expresaron opiniones según las cuales la propuesta debería incluir situaciones en las que la gente de mar es mantenida en cautiverio ilegalmente, o se le deniega el control del buque, o es sacada del buque por motivos ajenos a su responsabilidad ⁵⁸.
38. Se expresaron opiniones divergentes en cuanto a si en la propuesta se debería hacer referencia a «otras situaciones similares» ⁵⁹.

Primera ronda Pregunta 2 Parte I – Contenido de la propuesta Alcance y definiciones	¿Deberían incluirse las definiciones de «piratería» y de «robo a mano armada» en la propuesta?
--	--

39. Al parecer no hay consenso en cuanto a si es necesario incluir las definiciones de «piratería» y/o de «robo a mano armada» en la propuesta ⁶⁰.

Primera ronda Pregunta 3 Parte I – Contenido de la propuesta Alcance y definiciones	¿Debería indicarse en la propuesta que al utilizar la noción de «período de cautiverio» ha de entenderse que el cautiverio termina cuando el marino ha sido liberado y repatriado en condiciones de seguridad o en el momento de la muerte del marino?
--	--

40. Al parecer hubo consenso en que en la propuesta se podría indicar que el «período de cautiverio» puede definirse o entenderse como un período que termina cuando el marino es liberado y repatriado en condiciones de seguridad, con arreglo a las disposiciones de la norma A2.5 y a la pauta B2.5 relativas a la «repatriación», o en el momento en que se produce la muerte del marino durante el cautiverio, lo que tenga lugar primero ⁶¹.
41. Se expresó una opinión de que la gente de mar debería estar protegida hasta su retorno seguro al hogar, o hasta su muerte, y que el vínculo entre la gente de mar y el empleador, y la

⁵⁷ Canadá, Filipinas, Noruega, Países Bajos, Panamá, Reino Unido, Singapur y la gente de mar. Los armadores consideran que sólo se debería cubrir la piratería.

⁵⁸ Noruega, Reino Unido, Singapur y gente de mar.

⁵⁹ Canadá, Noruega, Países Bajos, Panamá y los armadores no respaldaron la inclusión de una referencia a «otras situaciones similares». Las respuestas de Filipinas y de la gente de mar respaldaban la inclusión de esta referencia.

⁶⁰ Canadá y Singapur consideran que las definiciones de «piratería» y de «robo a mano armada» deberían incluirse en la propuesta. Los Países Bajos, los armadores y la gente de mar consideran que estas definiciones no deberían incluirse en la propuesta.

⁶¹ Canadá, Países Bajos, Reino Unido, Singapur y gente de mar.

embarcación y el Estado del pabellón, se debería mantener. Sin embargo, las disposiciones actuales del MLC, 2006, sobre repatriación no lo contemplan y podrían enmendarse ⁶².

- 42.** Según una opinión, la parte B del Código podría enmendarse para indicar con mayor precisión qué se necesita para poner en marcha las disposiciones de indemnización en caso de muerte durante el período de servicio, y que la indemnización contractual se deberá hacer sin perjuicio de cualquier otro tipo de reclamación ⁶³.

Primera ronda Pregunta 4 Parte I – Contenido de la propuesta Alcance y definiciones	¿Debería entenderse que en la propuesta el término salario se refiere a: a) los salarios contractuales según lo indicado en el acuerdo de empleo de la gente de mar? b) los pagos previstos en la norma A2.2 o el pago del salario básico según la definición de la pauta B2.2 del MLC, 2006, o el pago del salario consolidado según la definición de la pauta B2.2 del MLC, 2006? c) las remuneraciones según lo previsto en el párrafo 1 de la norma A2.2 del MLC, 2006, incluido el pago de remesas? d) cualquier otro elemento u otro concepto (con inclusión de indemnizaciones)? Sírvase especificar.
Segunda ronda Pregunta adicional 3 Alcance y definiciones	¿Debería la propuesta prever expresamente que el pago de las remesas, según lo previsto en la norma A2.2, 4) * se debería seguir efectuando?
* En las preguntas enviadas para la segunda ronda de consultas había una errata: se mencionaba la norma A2.1, 4), pero debía decir norma A2.2, 4).	

- 43.** Al parecer hay consenso en que el término «salarios» de la propuesta debería entenderse en el sentido de salario contractual según se indica en el acuerdo de empleo de la gente de mar ⁶⁴.
- 44.** Parece haber consenso en que la propuesta debería prever expresamente que el pago de las remesas, según lo previsto en la norma A2.2, 4), del MLC, 2006, se debería seguir efectuando ⁶⁵.
- 45.** Una postura expresada era que si el buque y su tripulación estaban cubiertos por un convenio de negociación colectiva que seguía vigente, entonces el término «salarios» de la propuesta debería referirse a todos los elementos y conceptos cubiertos por dicho convenio colectivo ⁶⁶.
- 46.** Se expresó la opinión de que si el acuerdo de empleo de la gente de mar no está en conformidad con el MLC, 2006, el término «salarios» de la propuesta debería referirse

⁶² Reino Unido.

⁶³ Gente de mar.

⁶⁴ Canadá, Filipinas, Países Bajos, Panamá y gente de mar. El Reino Unido precisó que los salarios deberían ser objeto de un acuerdo entre los representantes de la gente de mar y de los armadores, pero como mínimo debería entenderse que se trata del salario básico y el pago normal y continuo de las remesas.

⁶⁵ Canadá, Filipinas, Panamá, Países Bajos, Singapur y gente de mar. El Reino Unido comentó que si se están pagando los salarios, entonces no era necesario especificar que tenían que seguir pagándose las remesas – dado que este pago se hacía de manera automática.

⁶⁶ Singapur.

entonces a los pagos previstos en la norma A2.2, con inclusión del «salario básico»⁶⁷ y de «salario consolidado»⁶⁸ según la definición de la pauta B2.2⁶⁹.

47. Se expresó la opinión de que el pago de otras prestaciones contractuales acumuladas (en referencia a la norma A2.5.2, 9), a), del MLC, 2006)⁷⁰, es un elemento que se debería tener en cuenta⁷¹.

Segunda ronda Pregunta adicional 4 Alcance y definiciones	La propuesta incluye una referencia a «pagos de compensación en lugar de los salarios», ¿qué comprende esta expresión?
---	--

48. Varios participantes se opusieron a incluir en la propuesta una referencia al pago de una compensación en lugar de los salarios⁷².

49. Al mismo tiempo, otros opinaban que se debería seguir examinando si la propuesta debería incluir una referencia a un pago de compensación en lugar de los salarios⁷³.

Primera ronda Pregunta 5 Parte I – Contenido de la propuesta Límites de tiempo	¿Debería indicarse en la propuesta que la obligación de pagar los salarios de la gente de mar a) debería cubrir todo el período de cautiverio? b) no debería sobrepasar un período máximo? En caso afirmativo, especifique la duración de este período máximo.
Segunda ronda Pregunta adicional 6 Límites de tiempo	Si la propuesta debería establecer un período mínimo para esos pagos de los salarios con arreglo a ciertas condiciones, ¿cuáles deberían ser esas condiciones?

⁶⁷ «los términos *paga o salario básicos* designan la remuneración, cualesquiera que sean los elementos que la componen, correspondiente a las horas normales de trabajo; no incluye pagos en concepto de horas extraordinarias, primas, asignaciones, vacaciones pagadas o cualquier otra remuneración adicional».

⁶⁸ «la expresión *salario consolidado* designa un sueldo o salario que comprende el salario básico y otras prestaciones relacionadas con el salario; el salario consolidado puede incluir la remuneración de las horas extraordinarias trabajadas y todas las demás prestaciones relacionadas con el salario, o bien puede incluir sólo algunas de estas prestaciones en una consolidación parcial».

⁶⁹ Singapur.

⁷⁰ «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; la suma adeudada no deberá ser superior a cuatro meses de salarios pendientes y a cuatro meses en el caso de las demás prestaciones pendientes».

⁷¹ Filipinas y gente de mar.

⁷² Panamá, Reino Unido, Singapur y armadores.

⁷³ Canadá y Reino Unido.

50. Parece haber un consenso en que los salarios se deberían seguir pagando durante todo el período de cautiverio y hasta el momento de la repatriación, o hasta el momento en que se expide la declaración de defunción del marino ⁷⁴.
51. Hubo opiniones de que debería establecerse un período máximo, bajo ciertas condiciones, para el pago de los salarios ⁷⁵. A este respecto, se expresaron diversas opiniones de que sería importante acordarse para establecer un límite de tiempo, particularmente para los casos en los que se desconoce cuál es la situación de la tripulación o del buque después de que ha transcurrido un período de tiempo definido por un acuerdo ⁷⁶.
52. Se expresaron opiniones de que el período máximo podría ser de dieciocho meses, y que este período debería quedar cubierto por un requisito para que el armador se dote de una cobertura de garantía financiera ⁷⁷ (véase también el examen de esta cuestión más abajo).

<p>Segunda ronda Pregunta adicional 5 Límites de tiempo</p>	<p>¿Qué información se necesitaría para establecer la muerte de un marino durante su cautiverio, en particular si no se conoce la fecha exacta de su muerte?</p>
---	--

53. Parece haber consenso en que cuando un marino muere durante su cautiverio, la fecha de su muerte debería definirse con arreglo a la legislación nacional aplicable ⁷⁸.
54. Se expresaron opiniones de que sería útil disponer de información sobre la manera en que se han establecido/notificado defunciones en incidentes anteriores; habría que llevar a cabo otras discusiones sobre este aspecto para examinar cuál es la solución práctica en estas circunstancias ⁷⁹.

<p>Primera ronda Pregunta 6 Parte I – Contenido de la propuesta Acuerdo de empleo de la gente de mar</p>	<p>¿Debería indicarse en la propuesta que el acuerdo de empleo de la gente de mar mencione expresamente las obligaciones de los armadores y/o las condiciones que se aplicarían en caso de cautiverio de un marino?</p>
<p>Segunda ronda Pregunta adicional 7 Acuerdo de empleo de la gente de mar</p>	<p>La referencia expresa a las obligaciones de los armadores en caso de cautiverio de la gente de mar, ¿debería incluirse en el acuerdo de empleo de la gente de mar, o sólo en ciertos acuerdos?; en caso afirmativo, ¿cómo se determinaría a qué acuerdos se aplicaría esta disposición?</p>

⁷⁴ Canadá, Filipinas, Países Bajos, Reino Unido, Singapur y gente de mar.

⁷⁵ Panamá y armadores.

⁷⁶ Armadores.

⁷⁷ Singapur.

⁷⁸ Canadá, Filipinas, Países Bajos, Panamá y Singapur.

⁷⁹ Panamá y Reino Unido. Véase también la referencia anterior a los comentarios de la gente de mar acerca de esta cuestión en la parte B.

55. Parece haber consenso en que en la propuesta debería indicarse que el acuerdo de empleo de la gente de mar debería mencionar expresamente las obligaciones del armador y/o las condiciones aplicables en caso de cautiverio de la gente de mar ⁸⁰.

Primera ronda Pregunta 7 Parte I – Contenido de la propuesta Protección contra la terminación del acuerdo de empleo	¿Debería indicarse en la propuesta que no se podrá poner fin al acuerdo de empleo de la gente de mar durante el período de cautiverio?
--	--

56. Parece haber consenso en que la propuesta debería indicar que no se podrá poner fin al acuerdo de empleo de la gente de mar durante el período de cautiverio ⁸¹.

57. Se expresó una opinión de que será necesario examinar si debería establecerse una excepción objeto de acuerdo cuando se considere que es razonable poner fin al acuerdo de empleo si no hay pruebas acerca de la seguridad y el bienestar de la tripulación y del buque después de transcurrido un largo período de tiempo acordado ⁸².

Primera ronda Pregunta 8 Parte I – Contenido de la propuesta Garantía financiera	¿Debería la propuesta prever que podrá haber un sistema de garantía financiera bajo la forma de un régimen de seguridad social o de seguro o un fondo nacional u otro sistema similar como el previsto en la norma A2.5.2 por las enmiendas de 2014 del Código del MLC, 2006, para cubrir la responsabilidad del armador por el pago de los salarios a los marinos que estén en cautiverio? En caso afirmativo, sírvase especificar.
Segunda ronda Pregunta adicional 8 Garantía financiera	¿Debería incluir la propuesta la posibilidad de proporcionar protección a través de un sistema de garantía financiera bajo la forma de un régimen de seguridad social o de seguro o un fondo nacional u otro sistema similar?

58. No hay consenso acerca de si la propuesta debería prever que podrá haber un sistema de garantía financiera bajo la forma de un régimen de seguridad social o de seguro o un fondo nacional u otro sistema similar para cubrir la responsabilidad de los armadores respecto del pago de los salarios de la gente de mar que están en cautiverio ⁸³.

59. Según una opinión, las enmiendas de 2014 al MLC, 2006, podrían utilizarse como modelo para un sistema de garantía financiera ⁸⁴.

60. Hubo varias opiniones de que mientras la obligación de pagar los salarios siguiera recayendo en los armadores, el establecimiento de un sistema de garantía financiera seguiría siendo un

⁸⁰ Canadá, Filipinas, Países Bajos, Panamá, Reino Unido, Singapur y gente de mar.

⁸¹ Canadá, Países Bajos, Reino Unido, Singapur y gente de mar.

⁸² Los armadores, con respecto a las inquietudes planteadas en sus respuestas a la segunda ronda, pregunta 6.

⁸³ Canadá, Países Bajos, Reino Unido y los armadores no están a favor de un sistema de garantía financiera. Filipinas, Singapur y la gente de mar están a favor de un sistema de garantía financiera.

⁸⁴ Singapur.

asunto complejo ⁸⁵, y también que ese sistema podría tener consecuencias negativas, tales como incentivar a los piratas o a otros a mantener cautiva a la gente de mar ⁸⁶.

Primera ronda Pregunta 9 Parte I – Contenido de la propuesta Privilegio marítimo	¿Se debería hacer referencia en la propuesta a los privilegios marítimos a efectos de la protección de los salarios de la gente de mar en cautiverio? En caso afirmativo, sírvase especificar.
---	--

61. Al parecer no hay consenso sobre si en la propuesta se debería hacer referencia a la protección de los salarios de la gente de mar en cautiverio por medio de un privilegio marítimo.
62. Hubo opiniones de que el privilegio marítimo no era necesario o pertinente en esta situación ⁸⁷.
63. Hubo opiniones de que los salarios de la gente de mar en cautiverio deberían estar protegidos por un privilegio marítimo ⁸⁸.

Primera ronda Pregunta 10 Parte I – Contenido de la propuesta Otras cuestiones	Indique cualquier otro elemento que debería incluirse en la propuesta.
Segunda ronda Pregunta adicional 10 Otras cuestiones	¿Hay otros elementos que debiera considerarse incluir en la solución propuesta?

64. Parece haber consenso en que convendría mencionar en la propuesta disposiciones existentes de orientación destinadas a los armadores acerca de prácticas óptimas para prestar asistencia a la gente de mar y a sus familias durante el período que duren los incidentes de piratería o durante el período posterior ⁸⁹.
65. Según la opinión de uno de los participantes sería útil mencionar las orientaciones existentes sobre la asistencia social que se brinda a las familias de la gente de mar capturada por piratas, tales como las resoluciones de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional y del programa ISWAN/MPHRP ⁹⁰.

⁸⁵ Canadá.

⁸⁶ Reino Unido.

⁸⁷ Países Bajos, Reino Unido, armadores y gente de mar.

⁸⁸ Canadá y Singapur.

⁸⁹ Canadá, Reino Unido, Singapur, armadores y gente de mar.

⁹⁰ Armadores.

66. Un participante opinó que se podría añadir un texto de enmienda a la pauta B.2.5 para dejar claro que la gente de mar tiene derecho a ser repatriada cuando se termina el incidente de piratería/toma de rehenes ⁹¹.

<p>Segunda ronda Pregunta adicional 11 Otras cuestiones</p>	<p><i>Si la solución propuesta debiera incluir una referencia a disposiciones existentes de orientación para los armadores acerca de prácticas óptimas para prestar asistencia a la gente de mar y a sus familias durante el período que duren los incidentes de piratería o durante el período posterior, o bien orientaciones similares o relacionadas con esta cuestión, ¿a qué orientaciones (o a cuáles partes de esas orientaciones) se debería hacer referencia? Sírvase especificar.</i></p>
---	--

67. Un participante opinó que en la propuesta se debería incluir una referencia al programa de apoyo a los rehenes de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) ⁹² al examinar cualquier tipo de apoyo humanitario adicional para la gente de mar en cautiverio y para sus familias ⁹³.

68. Un participante opinó que se debería exigir a los intermediarios en la contratación que impartan una formación contra la piratería, basada en prácticas óptimas internacionales y que se debería proporcionar apoyo psicosocial a la gente de mar que es víctima de piratería y a sus familias ⁹⁴.

<p>Segunda ronda Pregunta adicional 9 Otras cuestiones</p>	<p><i>¿Debería la propuesta prever protección para otras prestaciones contractuales según lo previsto en el acuerdo de empleo de la gente de mar (por ejemplo, como se indica en la norma A2.1, 4), h) * e i) ** del MLC, 2006? Sírvase especificar.</i></p>
<p>* «las prestaciones de salud y de protección de la seguridad social que el armador ha de brindar a la gente de mar». ** «derecho de la gente de mar a la repatriación».</p>	

69. Al parecer hay consenso (tres respuestas) de que la propuesta debería prever protección para otras prestaciones contractuales según lo previsto en el acuerdo de empleo de la gente de mar ⁹⁵.

70. Se opinaba que debería incluirse una referencia a un seguro de atención médica ⁹⁶. Asimismo, había otra opinión según la cual la discusión actual debería limitarse a los salarios (con lo cual se protegerían las prestaciones conexas tales como el pago de las cotizaciones a la seguridad social nacional, las remesas) y la repatriación ⁹⁷.

⁹¹ Reino Unido.

⁹² <http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2014/06/Hostage-Support-Programme-Lessons-Learned-Report-14-Apr-14.pdf>.

⁹³ Canadá.

⁹⁴ Filipinas.

⁹⁵ Canadá, Singapur y gente de mar.

⁹⁶ Países Bajos.

⁹⁷ Reino Unido.

Primera ronda Parte II – Pregunta 11 Segunda ronda Pregunta adicional 12 Forma de la propuesta	La cuestión de la protección de los salarios de la gente de mar que está en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada, ¿debería abordarse en: a) una enmienda al Código del MLC, 2006? En caso afirmativo, ¿debería la enmienda contener una referencia a una o a varias normas o pautas, o ambas cosas? Sírvase especificar. b) orientaciones de la Oficina que no forman parte del MLC, 2006? c) ambas a) y b)?
--	---

- 71.** Al parecer hay consenso en que la cuestión de la protección de los salarios de la gente de mar cuando está en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada debería abordarse en una enmienda al Código del MLC, 2006, tanto en las normas obligatorias como en las pautas no obligatorias ⁹⁸.
- 72.** Se expresó la opinión de que las orientaciones de la Oficina que no forman parte del MLC, 2006, podrán considerarse, en ciertas circunstancias, como una opción adicional ⁹⁹, o como una opción independiente ¹⁰⁰.

Primera ronda Parte II – Pregunta 12 Segunda ronda Pregunta adicional 13 Otras cuestiones	Indique cualquier otra sugerencia que a su juicio [puntos] se debería examinar en el Grupo de Trabajo.
--	--

- 73.** No parece haber consenso acerca de otras sugerencias que debería examinar el Grupo de Trabajo.
- 74.** Un participante opinó que la repatriación también se debería abordar, en función del contenido del documento final ¹⁰¹.
- 75.** Se expresó la opinión de que la gente de mar que se encuentra detenida por autoridades policiales o por un Estado del puerto tras un accidente/incidente debería poder cobrar sus salarios en ciertas circunstancias, pero a la Oficina no le quedó claro cómo podía reflejarse esto en la solución elaborada ¹⁰².
- 76.** Se expresó la opinión de que la solución que se elija debería tener en cuenta el hecho de que habría que exigir al Estado del pabellón del buque retenido por piratas que mantenga la nacionalidad del buque incluso si éste tiene cuotas anuales de registro pendientes de pago ¹⁰³.

⁹⁸ Canadá, Filipinas, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, Singapur y gente de mar.

⁹⁹ Canadá.

¹⁰⁰ Armadores.

¹⁰¹ Canadá.

¹⁰² Filipinas.

¹⁰³ Gente de mar.

77. Un gobierno formuló una declaración general que abarcaba globalmente la cuestión tratada y que figura en los cuadros ¹⁰⁴.

b) Resumen de otras esferas en las que parece haber consenso

78. Parece haber consenso con respecto a los siguientes temas.

Alcance y definiciones

79. Parece haber consenso de que la propuesta debería prever que los armadores deberían seguir pagando los salarios de la gente de mar que ha sido capturada a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería y/o robo a mano armada.

80. Parece haber consenso en que la propuesta podría indicar que el «período de cautiverio» puede definirse o entenderse de modo que dicho período termina en el momento en que el marino es liberado y repatriado en condiciones de seguridad, de conformidad con las disposiciones de la norma A2.5 y de la pauta B2.5 relativas a la «Repatriación»; o en el momento de la muerte del marino durante su cautiverio, lo que tenga lugar primero.

81. Parece haber consenso en que el término «salarios» utilizado en la propuesta debería entenderse en el sentido de los salarios contractuales según lo indicado en el acuerdo de empleo de la gente de mar.

82. Parece haber consenso en que la propuesta debería prever expresamente que el pago de las remesas, según lo dispuesto en la norma A2.2, 4) del MLC, 2006, se debería seguir efectuando.

Límites de tiempo

83. Al parecer hay consenso en que los salarios se deberían seguir pagando durante todo el período de cautiverio y hasta el momento de la repatriación, o hasta el momento en que se expide la declaración de defunción del marino.

84. Parece haber consenso en que cuando un marino muere en cautiverio, la fecha de su muerte se debería definir de acuerdo a la legislación nacional aplicable.

Acuerdo de empleo de la gente de mar

85. Parece haber consenso en que la propuesta debería indicar que el acuerdo de empleo de la gente de mar debería referirse expresamente a las obligaciones del armador y/o a las condiciones que se aplicarían si se encuentra en cautiverio.

Protección contra la terminación de la relación de trabajo

86. Parece haber consenso en que la propuesta debería indicar que no se podrá poner fin al acuerdo de empleo de la gente de mar durante el período de cautiverio.

¹⁰⁴ Noruega.

Otras cuestiones

87. Parece haber consenso en que podría ser conveniente mencionar las orientaciones existentes para los armadores acerca de prácticas óptimas para brindar apoyo a la gente de mar y sus familias durante incidentes de piratería o después de estos incidentes.
88. Parece haber consenso en que la propuesta debería contener una disposición sobre la protección de otras prestaciones contractuales según lo previsto en el acuerdo de empleo de la gente de mar.

Forma de la propuesta

89. Parece haber consenso en que la cuestión de la protección de los salarios de la gente de mar cuando está retenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o robo a mano armada se podría abordar mediante una enmienda al Código del MLC, 2006, tanto en las normas obligatorias como en las pautas no obligatorias.

c) Esferas temáticas que podrían abordarse en otras discusiones

90. En la primera y la segunda rondas de consultas, se identificaron ciertas cuestiones específicas para su posible discusión en el Grupo de Trabajo.

Garantía financiera

91. Se expresó la opinión de que el Grupo de Trabajo debería considerar las implicaciones más amplias que tendría la posibilidad de que la obligación de prever la garantía financiera pudiera convertirse en un incentivo para que los piratas dilaten la situación en espera del pago¹⁰⁵.

Pagos de indemnización en lugar de los salarios

92. Se expresó una opinión de que se deberían celebrar otras discusiones acerca de la decisión de incluir los «pagos de compensación en lugar de los salarios» porque esto tendrá repercusiones importantes para los armadores o para ciertos gobiernos¹⁰⁶.

Zonas de alto riesgo

93. Se expresó la opinión de que se podría establecer una disposición en el acuerdo de empleo de la gente de mar si se prevé que una embarcación ha de entrar en una zona de alto riesgo o en zonas conocidas por su alto riesgo, de acuerdo con informaciones publicadas por la IMB, y asimismo que para discutir esta cuestión sería útil disponer de información acerca de si alguno de los incidentes notificados a la IMB tuvo lugar fuera de zonas de alto riesgo o en zonas que ya habían sido señaladas como «arriesgadas» o que «requieren vigilancia»¹⁰⁷.

¹⁰⁵ Reino Unido.

¹⁰⁶ Canadá.

¹⁰⁷ Reino Unido.

VI. Elementos y formas de solución para esta cuestión

94. Los siguientes elementos y formas de posibles soluciones para esta cuestión proceden de los comentarios y respuestas recibidas en la primera y la segunda rondas de consultas y se proponen para discusión en el Grupo de Trabajo.

a) Enmiendas a las normas del Código del MLC, 2006

95. En las respuestas a las preguntas formuladas en las dos rondas de consulta parece haber consenso en que la cuestión de la protección de los salarios de la gente de mar cuando está en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos tales como la piratería o robo a mano armada se podría tratar mediante una enmienda al Código del MLC, 2006, tanto en las normas obligatorias como en las pautas no obligatorias¹⁰⁸. Los armadores indicaron a este respecto que si se estimaba que la única opción era una enmienda al MLC, 2006, podría ser la norma A2.1 como se indica en la primera propuesta relacionada con esta norma que figura más abajo.

96. Por lo menos dos posibles propuestas de enmiendas al Código del MLC, 2006 — que no son excluyentes — parecen desprenderse de las opiniones expuestas más arriba, una en relación con la norma A2.2 – Salarios, y la otra relativa a la norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar. Se presentan a continuación para examen y discusión en el Grupo de Trabajo y no buscan en modo alguno prejuzgar el resultado de la reunión.

Norma A2.2 del MLC, 2006

97. Insértese un nuevo párrafo 7 en la norma A2.2 que diga lo siguiente:

- Cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería y/o robo a mano armada, se deberán seguir pagando sus salarios según lo indicado en su acuerdo de empleo de la gente de mar, con inclusión de las remesas previstas en el párrafo 4 de la presente norma, durante todo el período de su cautiverio y hasta que el marino sea liberado y repatriado en condiciones seguras de conformidad con la norma A2.5, o hasta que se expida la declaración de defunción en cautiverio.

Norma A2.1 del MLC, 2006

98. Insértese un nuevo párrafo 7 en la norma A2.1 que diga lo siguiente:

- Se considerará nula toda declaración en un acuerdo de empleo de la gente de mar o en un convenio colectivo que tenga como efecto permitir que se dejen de pagar los salarios en una situación de piratería.

¹⁰⁸ Canadá, Filipinas, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, Singapur y gente de mar. Los armadores también proponen una disposición de orientación que no forma parte del MLC, 2006.

Otra opción:

Insértese un nuevo apartado *k*) en el párrafo 4 de la norma A2.1 que diga lo siguiente:

- k*) no deberá ponerse fin al acuerdo de empleo de la gente de mar mientras un marino se encuentre en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería y/o robo a mano armada.

b) Enmiendas a las pautas del Código del MLC, 2006

99. Una vez que se llegue a un acuerdo acerca de una enmienda propuesta a cualquiera de las normas del Código, el Grupo de Trabajo tal vez estime oportuno elaborar el texto de base para redactar la pauta que corresponda del MLC, 2006.

100. A este respecto, se expresó una opinión de que la parte B del Código podría proporcionar más detalles acerca de la información que se necesitaría para activar un proceso de indemnización por muerte durante el servicio, y que la compensación contractual se hará sin perjuicio de ninguna otra reclamación ¹⁰⁹.

c) Pautas u otros documentos *distintos* del MLC, 2006

101. Hubo varias opiniones de que las pautas de la Oficina distintas del MLC, 2006, se podrán considerar como una opción adicional. El Grupo de Trabajo tal vez estime oportuno examinar si la cuestión de la 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 robo a mano armada debería abordarse por medio de pautas de la Oficina distintas del MLC, 2006, ya sea como adición o en lugar de enmiendas al Convenio.

102. Las pautas de la Oficina podrían incorporar todos los elementos en torno a los cuales se ha llegado a un acuerdo general entre los miembros del Grupo de Trabajo, en particular que:

- los armadores deberían seguir pagando 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 y/o robo a mano armada;
- en la definición de «período de cautiverio» se puede determinar que este termina cuando el marino es liberado y repatriado en condiciones de seguridad, de conformidad con las disposiciones de la A2.5 y la pauta B2.5; o en el momento de la muerte del marino mientras está en cautiverio, lo que tenga lugar primero;
- el término «salario» en la propuesta debería entenderse en el sentido de los salarios contractuales que se indican en el acuerdo de empleo de la gente de mar;
- el pago de las remesas, según lo previsto en la norma A2.2, 4) del MLC, 2006 debería continuar efectuándose;
- cuando un marino muere en cautiverio, la fecha de su muerte debería definirse de conformidad con la legislación nacional aplicable;

¹⁰⁹ Gente de mar.

-
- el acuerdo de empleo de la gente de mar debería referirse expresamente a las obligaciones del armador y/o a las condiciones aplicables si la gente de mar es sometida a cautiverio;
 - no se podrá poner fin a la relación de trabajo de la gente de mar durante el período de cautiverio;
 - se debería proporcionar protección para las otras prestaciones contractuales según lo previsto en el acuerdo de la gente de mar;
 - se debería incluir una referencia a las orientaciones existentes destinadas a los armadores acerca de las prácticas óptimas para apoyar a la gente de mar y a sus familias durante los incidentes de piratería o después de los mismos.