

---

# **Propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) presentadas por representantes del Grupo de la Gente de Mar de conformidad con el artículo XV (23 de agosto de 2017)**

## **Piratería y robo a mano armada contra los buques**

### **Antecedentes**

A pesar de la aparente reducción del número de incidentes en tiempos recientes, la piratería y los robos a mano armada contra buques siguen siendo un problema. Uno de los aspectos más preocupantes de este problema son las repercusiones que tiene sobre los miembros de la tripulación que son mantenidos en cautiverio como consecuencia de estos actos, y sobre sus familias. Los períodos de cautiverio, que a veces duran años, pueden dejar a los miembros de la tripulación traumatizados y a sus familias en un estado permanente de zozobra por la suerte de sus familiares secuestrados y con el temor de perder los ingresos de los cuales dependían para cubrir sus gastos de comida, escolaridad, medicinas y otras necesidades.

Las 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 (MSC 93/16/1), que fueron transmitidas a la OIT por el 93.<sup>er</sup> período de sesiones del Comité de seguridad marítima de la OMI prevén lo siguiente:

Los propietarios de buques ... deberían garantizar la continuidad del pago de los salarios y los derechos aplicables a las familias de la gente de mar afectada.

y:

La gente de mar retenida como rehén no debería despedirse y, por consiguiente, no debería interrumpirse el pago de sus salarios.

Cabe señalar que estas directrices fueron presentadas a la OMI por Italia, República de Corea, Filipinas, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico, la Cámara de Comercio Internacional (ICC), la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA), la Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes de Buques (IFSMA), la Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA), la Asociación Internacional de Armadores de Buques de Carga Seca (INTERCARGO), la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO), la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), el Instituto Náutico y el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF).

Si bien se reconoce que muchos propietarios de buques y empleadores se ocupan de las necesidades de la gente de mar que se encuentra en cautiverio, hay que señalar que, desafortunadamente, estas directrices no se han cumplido en todos los casos. Y son estos casos los que dañan la imagen de la industria marítima. Además, hay aspectos poco claros en lo relativo a la expiración de los contratos de duración determinada y al pago de los salarios durante el período de cautiverio ilegal. Esto ha causado situaciones muy difíciles para la gente de mar y sus familias.

---

## Objetivo

El propósito de las enmiendas propuestas es: codificar la protección de los salarios de la gente de mar y otras prestaciones 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 durante el período en el cual los marinos permanezcan en cautiverio, y garantizar que la parte en la que recae esta responsabilidad la asuma. A fin de garantizar una protección adecuada a la gente de mar, se propone enmendar las normas y las pautas.

## Consideraciones pertinentes

Las enmiendas propuestas buscan: aportar claridad acerca de los requisitos que se deberían exigir a los armadores cuando la gente de mar es mantenida en cautiverio; garantizar que se sigan pagando los salarios y otras prestaciones contractuales que constituyen el sustento de las familias de la gente de mar que está en cautiverio, para evitar que los gobiernos y otros interlocutores sociales tengan que asumir esta carga durante este período, y garantizar expresamente que se mantenga el derecho a condiciones de vida y de trabajo decentes.

La enmienda propuesta permitirá alcanzar los objetivos mencionados sin que ello suponga una carga administrativa importante para los Estados. También garantizará que las familias de la gente de mar no pierdan sus ingresos durante el período de cautiverio.

## Enmienda(s) propuesta(s)

### Norma A2.1

**1.** Insértese un nuevo párrafo 1 que diga lo siguiente:

1. A efectos de la norma A2.2.1, de la norma A2.2.2, de la pauta B2.5.4 y de la presente norma:

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

**2.** Modifíquese la numeración de los actuales párrafos «1 a 6», que pasan a ser los párrafos «2 a 7», e insértese un nuevo párrafo 8:

8. Todo Miembro deberá adoptar una legislación o una reglamentación que establezca que el acuerdo de empleo de la gente de mar no expirará ni podrá darse por terminado cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques.

---

## Norma A2.2

3. Sustitúyanse las palabras «Norma A2.2 – Salarios» por «Norma A.2.2.1– Salarios».

4. Insértense dos nuevos párrafos:

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

8. Los Miembros deberán exigir que los buques que enarbolen su pabellón aporten garantías financieras para asegurar que se sigan pagando los salarios y prestaciones de la gente de mar que es mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo armado contra un buque.

5. Insértese una nueva norma «A2.2.2 – Garantía financiera» que consta de los siguientes párrafos:

1. En aplicación del párrafo 8 de la norma A2.2.1, esta norma establece el requisito de proporcionar un sistema eficaz de garantía financiera para asegurar que, 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, se le siga pagando el salario a él y/o a su representante designado.

2. Todo Miembro deberá velar por que exista, para los buques que enarbolen su pabellón, un sistema de garantía financiera que cumpla los requisitos estipulados en la presente norma. El sistema de garantía financiera podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo nacional u otro sistema similar. El Miembro deberá determinar la modalidad del sistema previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.

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

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

5. El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberán contener la información requerida en el anexo A2-II. Deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés.

6. La asistencia prevista por el sistema de garantía financiera deberá prestarse sin demora a solicitud de la gente de mar o de su representante designado, y deberá justificarse debidamente en conformidad con las disposiciones del párrafo 2 *supra*.

---

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

8. La garantía financiera no deberá cesar antes de que finalice su período de validez a menos que el proveedor lo haya notificado como mínimo con 30 días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón.

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

10. Las disposiciones de la presente norma no tienen por objeto ser exclusivas ni menoscabar cualquier otro derecho, reclamación o medida de reparación para compensar a la gente de mar que es víctima de actos de piratería o de robo a mano armada contra buques. 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.

#### **Nueva pauta B2.5.4**

6. Insértese una nueva pauta B2.5.4 – Piratería y robo a mano armada contra buques, que diga lo siguiente:

1. El derecho a la repatriación no podrá expirar mientras la gente de mar permanezca en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra buques.

#### **Anexo A5-I**

7. Después de los elementos enumerados, insértese un nuevo renglón que diga lo siguiente: «Garantía financiera para efectuar los pagos a la gente de mar en cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada».

#### **Anexo A5-III**

8. Después del último renglón, insértese lo siguiente: «Garantía financiera para efectuar los pagos a la gente de mar en cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada».

#### **Nuevo anexo A2-I**

9. Insértese un nuevo anexo A2-I – Pruebas documentales de garantía financiera con arreglo a la norma A2.2.1, párrafo 8, con el texto siguiente:

El certificado u otras pruebas documentales que se mencionan en la norma A2.2.2, párrafo 5, deberán incluir la información siguiente:

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)* el nombre y la dirección del proveedor o de los proveedores de la garantía financiera;
  - f)* 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;
  - h)* el período de validez de la garantía financiera, e
  - i)* una atestación del proveedor de la garantía financiera, que indique que esta garantía cumple los requisitos de la norma A2.2.2.

**10.** Háganse todos los cambios consecuentes que se deriven de estas enmiendas.