



Organización  
Internacional  
del Trabajo



ORGANIZACIÓN  
MARÍTIMA  
INTERNACIONAL

## ► Pautas sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar





## ► **Pautas sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar**

Primera reunión del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y los factores humanos

(Ginebra, 13-15 de diciembre de 2022)



Atribución 4.0 Internacional (CC BY 4.0)

Esta obra está sujeta a una licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional. Véase: [creativecommons.org/licenses/by/4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0). El usuario podrá reproducir, compartir (copiar y redistribuir), adaptar (mezclar, transformar y desarrollar el contenido de la obra original), conforme a los términos detallados en la licencia. El usuario deberá citar claramente a la OIT y la OMI como fuente del material e indicar si se han introducido cambios en el contenido original. No está permitido reproducir el emblema, el nombre ni el logotipo de la OIT ni de la OMI en traducciones, adaptaciones u otras obras derivadas.

**Atribución de la titularidad** – El usuario deberá indicar si se han introducido cambios y citar la obra como sigue: OIT y OMI, *Pautas sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar: Primera reunión del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y los factores humanos (Ginebra, 13-15 de diciembre de 2022)*, Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo, 2026, © OIT y OMI.

**Traducciones** – En caso de que se traduzca la presente obra, deberá añadirse, además de la atribución de la titularidad, el siguiente descargo de responsabilidad: *La presente publicación es una traducción de una obra protegida por derechos de autor de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI). Esta traducción no ha sido realizada, revisada ni aprobada por la OIT ni por la OMI y no debe considerarse una traducción oficial de la OIT y la OMI. La OIT y la OMI declinan toda responsabilidad en cuanto a su contenido o exactitud. La responsabilidad incumbe exclusivamente al autor o autores de la traducción.*

**Adaptaciones** – En caso de que se adapte la presente obra, deberá añadirse, además de la atribución de la titularidad, el siguiente descargo de responsabilidad: *La presente publicación es una adaptación de una obra protegida por derechos de autor de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI). Esta adaptación no ha sido realizada, revisada ni aprobada por la OIT ni por la OMI y no debe considerarse una adaptación oficial de la OIT y de la OMI. La OIT y la OMI declinan toda responsabilidad en cuanto a su contenido o exactitud. La responsabilidad incumbe exclusivamente al autor o autores de la adaptación.*

**Materiales de terceros** – Esta licencia Creative Commons no se aplica a los materiales incluidos en la presente publicación que, aunque no son de la OIT ni de la OMI, están protegidos por derechos de autor. Si el material se atribuye a una tercera parte, el usuario que utilice dicho material será el único responsable de obtener las autorizaciones necesarias del titular de los derechos y de responder ante cualquier reclamación por vulneración de los derechos de autor.

Toda controversia derivada de la presente licencia que no pueda ser resuelta de manera amistosa será sometida a arbitraje de conformidad con el Reglamento de Arbitraje de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI). Las partes quedarán vinculadas por el laudo arbitral resultante de dicho arbitraje, que resolverá con carácter definitivo dicha controversia.

Toda consulta sobre derechos y licencias deberá dirigirse a: [rights@ilo.org](mailto:rights@ilo.org). Puede obtenerse información sobre las publicaciones y los productos digitales de la OIT en: [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns).

---

ISBN: 9789220431542 (impreso); 9789220431559 (PDF)  
DOI: <https://doi.org/10.54394/TCKV6704>

Publicado también en francés: *Directives sur la manière de traiter les cas d'abandon de gens de mer*, ISBN 9789220431528 (impreso), 9789220431535 (PDF); en inglés: *Guidelines on how to deal with seafarer abandonment cases*, ISBN 9789220431504 (impreso), 9789220431511 (PDF).

---

Las denominaciones empleadas en las publicaciones y las bases de datos de la OIT y de la OMI, que están en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos que contienen no implican juicio alguno por parte de la OIT ni de la OMI 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 o límites. Véase: [www.ilo.org/descargo-de-responsabilidad](http://www.ilo.org/descargo-de-responsabilidad).

Las opiniones y puntos de vista expresados en esta publicación incumben solamente a su autor o autores y no reflejan necesariamente las opiniones, puntos de vista o políticas de la OIT ni de la OMI.

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

Fotografía de portada: © Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)

---

## ► Índice

---

|                                                                                                             |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Introducción</b>                                                                                         | <b>06</b> |
| Objetivo                                                                                                    | 10        |
| Marco y recursos internacionales                                                                            | 10        |
| Aplicación                                                                                                  | 11        |
| Definiciones                                                                                                | 12        |
| Procedimiento                                                                                               | 16        |
| Etapa posterior a la resolución de los casos                                                                | 20        |
| <b>Anexo I</b>                                                                                              | <b>21</b> |
| El Convenio sobre el trabajo marítimo,<br>2006 (MLC, 2006) y la cuestión del abandono<br>de la gente de mar | 21        |
| Enmiendas de 2014 al MLC, 2006                                                                              | 22        |
| Enmiendas de 2022 al MLC, 2006                                                                              | 22        |
| <b>Anexo II</b>                                                                                             | <b>23</b> |
| Disposiciones más pertinentes del MLC,<br>2006 relativas al abandono                                        | 23        |
| <b>Anexo A2-I</b>                                                                                           | <b>35</b> |
| <b>Anexo A5-I</b>                                                                                           | <b>36</b> |
| <b>Anexo A5-III</b>                                                                                         | <b>37</b> |
| <b>Anexo III</b>                                                                                            | <b>38</b> |
| Resolución A.930(22), aprobada el 29 de noviembre<br>de 2001                                                | 38        |

## ► Introducción

---

1. La mayor parte de la industria del transporte marítimo funciona sin la amenaza del abandono. Sin embargo, esta cuestión es un problema cada vez mayor, y los casos de abandono de la gente de mar notificados a la Base de datos conjunta OIT/OMI sobre el abandono de gente de mar<sup>1</sup>, creada en 2004, han aumentado de 12 a 19 casos entre 2011 y 2016, a 40 casos en 2019, a 85 en 2020, a 95 en 2021, y a 119 en 2022. El abandono de la gente de mar tiene un impacto traumático en los marinos afectados y sus familias, y daña la imagen de la industria del transporte marítimo. Todas las partes interesadas, los Estados del pabellón, los Estados rectores del puerto, los Estados de los cuales sea nacional o residente la gente de mar o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo, y los Estados en los que operan los servicios de contratación y colocación pertinentes deben actuar de una manera más decidida para resolver rápidamente los casos de abandono de la gente de mar y evitar que surjan casos en el futuro.
2. El Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI), en su 107.º periodo de sesiones (noviembre-diciembre de 2020), acordó elaborar un conjunto de directrices para las autoridades de los Estados rectores de puertos y los Estados de abanderamiento sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar a través de un grupo por correspondencia interperiodos para avanzar en el trabajo. En su 343.ª reunión (noviembre de 2021), el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) aprobó la creación de un grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la

---

1 Desde la aprobación de las presentes pautas, los casos reportados de abandono han aumentado aún más, llegando a 132 en 2023, a 312 en 2024 y a 409 en 2025.

gente de mar y los factores humanos, con una composición de ocho Gobiernos designados por la OMI, y ocho representantes de los armadores y ocho representantes de la gente de mar designados por el Grupo de los Trabajadores y el Grupo de los Empleadores del Consejo de Administración de la OIT. En su 109.º periodo de sesiones (marzo de 2022), el Comité Jurídico aprobó el proyecto de directrices elaborado por el grupo por correspondencia de la OMI para su examen por el Grupo de trabajo tripartito mixto <sup>2</sup>. En su 345.ª reunión (junio de 2022), el Consejo de Administración de la OIT decidió que la primera reunión del Grupo de trabajo tripartito mixto se celebraría del 13 al 15 de diciembre de 2022, y que el objetivo de la primera reunión sería debatir y adoptar pautas para las autoridades del Estado rector del puerto y del Estado del pabellón sobre cómo abordar los casos de abandono de la gente de mar. El Consejo de la OMI, en su 127.º periodo de sesiones (julio de 2022), aprobó la creación del Grupo de trabajo tripartito mixto y las decisiones del Comité Jurídico.

3. Las presentes pautas están destinadas a todos los Estados y, principalmente, a los Estados rectores del puerto, a los Estados del pabellón y a los Estados de los cuales sea nacional o residente la gente de mar o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo. Su objetivo es servir de herramienta de referencia sobre los principios que pueden reflejarse en la formulación y la aplicación de las políticas, las estrategias, los programas, la legislación, las medidas administrativas y los mecanismos de diálogo social relacionados con la resolución de los casos de abandono de la gente de mar.
4. Las pautas se basan en: i) las normas internacionales del trabajo pertinentes de la OIT, en particular el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC,

---

2. Informe del Comité Jurídico sobre las labores de su 109.º periodo de sesiones: LEG 109/16/1, párr. 4, d), 6).

2006), incluidas las enmiendas pertinentes adoptadas por el Comité Tripartito Especial del MLC, 2006, en 2022, y la Resolución A.930(22) de la Asamblea de la OMI; ii) los marcos y acuerdos internacionales pertinentes de la OMI y las resoluciones pertinentes de la Asamblea de la OMI, y iii) las tendencias y la evolución pertinentes de la legislación y la práctica regionales y nacionales. También son coherentes con las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, de la OIT, y con las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada*, de la OIT.

5. Ninguna de las disposiciones de estas pautas debería interpretarse en menoscabo de la protección ofrecida por las normas internacionales del trabajo existentes y otras normas. Las presentes pautas no son jurídicamente vinculantes. No están sujetas a los mecanismos de ratificación o de control establecidos en las normas internacionales del trabajo de la OIT. Amplían los principios establecidos en las normas internacionales del trabajo y en los marcos y acuerdos internacionales de la OMI, a la vez que reconocen que pueden adaptarse a los diferentes sistemas y circunstancias nacionales.
6. Las pautas se basan en los principios, derechos y obligaciones establecidos en el MLC, 2006, y deben leerse en consonancia con ellos. Una breve reseña de la evolución de las disposiciones del MLC, 2006 relativas a la cuestión del abandono y las disposiciones más pertinentes del MLC, 2006 relativas al abandono, que abarca todo el periodo hasta la adopción de las enmiendas de 2022, ha sido incluida en los anexos I y II. Se alienta a todos los Miembros de la OIT a ratificar y aplicar efectivamente el MLC, 2006.
7. Todos los Miembros de la OIT, aunque no hayan ratificado los convenios fundamentales de la OIT, tienen la obligación,

que se deriva de su calidad de Miembro de la Organización, de respetar, promover y hacer efectivos, de buena fe y de conformidad con la Constitución de la OIT, los principios relativos a los derechos fundamentales que son el tema de dichos convenios, a saber: *a)* la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva; *b)* la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio; *c)* la abolición efectiva del trabajo infantil; *d)* la eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación, y *e)* un entorno de trabajo seguro y saludable<sup>3</sup>.

8. Todos los Estados deberían reforzar los sistemas de inspección de las condiciones de trabajo de la gente de mar en su marco respectivo, a fin de velar por el pleno cumplimiento de la legislación pertinente y por el acceso de la gente de mar a mecanismos apropiados y eficaces de reparación y de presentación de quejas.
9. Todos los Estados deberían entablar un diálogo social con las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar. La OIT define el diálogo social como aquel que comprende todas las modalidades de negociación, consulta o intercambio de información entre los representantes de los Gobiernos, los empleadores y los trabajadores sobre cuestiones de interés común relacionadas con la política económica y social. El objetivo principal del diálogo social, basado en el respeto de la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva, es promover la creación de consenso y la participación democrática entre los principales actores del mundo del trabajo. Como tal, desempeña un papel clave en el diseño y la

---

3 Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, adoptada en la 86.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (1998) y enmendada en la 110.ª reunión (2022).

aplicación de políticas eficaces sobre cómo abordar los casos de abandono de la gente de mar.

## Objetivo

10. Las presentes pautas facilitan el desarrollo y la implantación de medidas prácticas para resolver de forma rápida y eficaz los casos de abandono de la gente de mar<sup>4</sup>.

## Marco y recursos internacionales

11. El marco y los recursos internacionales se componen de los elementos siguientes:
- a. [Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada \(MLC, 2006\)](#), en particular el artículo V, párrafo 7<sup>5</sup>;
  - b. [Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 \(Convenio FAL\), de la OMI](#);
  - c. [Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento](#), adoptada en la 86.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (1998) y enmendada en la 110.<sup>a</sup> reunión (2022);
  - d. [Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930 \(núm. 29\) y Protocolo de 2014 relativo al Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930](#);
  - e. [Resolución A.930\(22\) de la OMI, Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar](#)<sup>6</sup>;

---

4 A efectos de las presentes pautas, el término «gente de mar» o «marino» se entiende tal como se define en el art. II, párr. 1, f), del MLC, 2006.

5 Así como MLC, 2006, regla 2.5 y norma A2.5, en particular la norma A2.5.1, párrs. 5 a 8, y la norma A2.5.2; art. III, y la norma A1.4, párr. 5, c), vi).

6 Véase el anexo III.

- f. [Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada \(segunda edición revisada, 2021\)](#), de la OIT;
- g. [Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada \(segunda edición revisada, 2021\)](#), de la OIT;
- h. [Preguntas más frecuentes - Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada](#)<sup>7</sup>.

## Aplicación

**12.** Las presentes pautas están destinadas a:

- a. los armadores;
- b. quienes proporcionan garantía financiera relacionada con las obligaciones del armador;
- c. todos los Estados del pabellón, en particular los que son responsables de garantizar que los armadores de los buques que enarbolan su pabellón cumplan lo dispuesto en el MLC, 2006;

---

7 El manual «Preguntas más frecuentes sobre el MLC» no es jurídicamente vinculante. Cabe señalar que las respuestas proporcionadas a dichas preguntas no pueden citarse como dictámenes jurídicos autorizados. Esto se debe a que los requisitos precisos del Convenio son los que figuran en la legislación nacional o en otras medidas adoptadas por cada país para aplicar el MLC, 2006. El objetivo de las preguntas frecuentes es proporcionar información en forma de breves explicaciones que remiten al Convenio y a otros materiales de referencia. No se trata de dictámenes jurídicos ni de asesoramiento jurídico sobre el significado de un requisito del Convenio o su aplicación a una situación determinada. La OIT puede proporcionar estos dictámenes a los Gobiernos y a las organizaciones de armadores y de gente de mar, en particular, previa solicitud y en el entendimiento de que solo la Corte Internacional de Justicia es competente para dar interpretaciones autorizadas acerca de los convenios internacionales del trabajo. El objetivo del manual es ayudar a las personas que se dedican a estudiar el MLC, 2006 o su aplicación.

- d. todos los Estados rectores del puerto, incluidos los que son responsables de garantizar el cumplimiento de las disposiciones pertinentes del MLC, 2006 a bordo de los buques que hacen escala en sus puertos o que se encuentren en su territorio;
- e. todos los Estados de los cuales sea nacional o residente la gente de mar abandonada o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo, que deberían esforzarse por facilitar la repatriación, entre otras cosas conformemente a lo dispuesto en el MLC, 2006;
- f. los servicios de contratación y colocación responsables de colocar a la gente de mar a bordo de los buques y los Estados en los que operan dichos servicios, y
- g. la gente de mar, los representantes de las organizaciones de gente de mar y de armadores interesadas, y otras partes interesadas que puedan contribuir a la resolución de los casos de abandono de gente de mar.

## Definiciones

- 13.** El MLC, 2006 <sup>8</sup> establece que «se deberá considerar que un marino ha sido abandonado cuando, en violación de los requisitos del presente convenio o de las condiciones del acuerdo de empleo de la gente de mar, el armador:
- a. no sufrague el costo de la repatriación de la gente de mar;
  - b. haya dejado a la gente de mar sin la manutención y el apoyo necesarios, o
  - c. de algún modo haya roto unilateralmente sus vínculos con la gente de mar e incluso no haya pagado los salarios contractuales como mínimo durante un periodo de dos meses» <sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Norma A2.5.2, párr. 2.

<sup>9</sup> El uso de la definición del MLC, 2006, en estas pautas implica que esa definición es reconocida y se aplica independientemente de que los Estados hayan ratificado el MLC, 2006.

## Principios y responsabilidades

14. Incumbirá al armador la responsabilidad de organizar la repatriación y de sufragar su costo, así como el de los salarios y otras prestaciones pendientes a las que tiene derecho la gente de mar de conformidad con sus acuerdos de empleo o contratos de trabajo, y también la responsabilidad de atender a sus necesidades esenciales, incluida la de atención médica.
15. El MLC, 2006 exige que los Estados del pabellón garanticen que exista, para los buques que enarbolan su pabellón, un sistema de garantía financiera que cumpla los requisitos estipulados en el Convenio. Se alienta a los Estados del pabellón a comprobar, al menos anualmente, la validez de la garantía financiera exigida, en particular cuando se les haya notificado la expiración de la garantía financiera tal como se describe en la norma A2.5.2, párrafo 11, del MLC, 2006. La Resolución A.930(22) de la Asamblea de la OMI recomienda que los Estados del pabellón garanticen la existencia de un sistema de garantía financiera tal como se describe en la parte dispositiva de la Resolución. Se alienta a los Estados rectores del puerto a prestar particular atención a la validez de la garantía financiera al comprobar los documentos pertinentes durante las inspecciones, de conformidad con el anexo A2-I del MLC, 2006 y con las Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada* (segunda edición revisada, 2021), de la OIT.
16. Se recuerda a los Estados en los que operan los servicios de contratación y colocación pertinentes que tienen la obligación de comprobar regularmente que sigue estando establecido el sistema de protección proporcionado por los servicios de contratación y colocación en cuestión.

- 17.** En los casos en los que el armador no cumpla con las obligaciones establecidas en el párrafo 14, se deberían seguir los siguientes principios y responsabilidades:
- a. El Estado del pabellón debería tomar medidas para determinar si existe una garantía financiera válida y dar a conocer a la gente de mar y/o a su representante los datos del proveedor de la garantía financiera y su derecho a solicitar directamente la asistencia.
  - b. Cuando se trate de casos de abandono de gente de mar <sup>10</sup>, el Estado del pabellón debería tomar medidas para la manutención <sup>11</sup> y la repatriación <sup>12</sup> de los marinos. Además, el Estado del pabellón podrá pedir asistencia al Estado rector del puerto y a los Estados de los cuales sea nacional o residente la gente de mar o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo, cuando sea necesario, a fin de ayudar sea como sea a la gente de mar abandonada.
  - c. Cuando se trate de casos de abandono de gente de mar, el Estado rector del puerto debería facilitar la resolución de los casos mediante la adopción, como mínimo, de las siguientes medidas:
    - i. facilitar, y no denegar, la rápida repatriación de la gente de mar, así como su reemplazo a bordo, recurriendo a custodios o guardianes locales cuando sea necesario;
    - ii. facilitar el pago de los salarios a la gente de mar, también por parte del proveedor de la garantía financiera;

---

<sup>10</sup> MLC, 2006, norma A2.5.2, párrs. 2 y 5.

<sup>11</sup> MLC, 2006, norma A2.5.2, párr. 5.

<sup>12</sup> MLC, 2006, norma A2.5.2, párr. 10.

- iii. facilitar que se proporcione la manutención y el apoyo necesarios, en particular alimentación adecuada, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, y la atención médica necesaria;
  - iv. informar inmediatamente del suceso al Estado cuyo pabellón enarbola el buque y a los Estados de los cuales sea nacional o residente la gente de mar o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo, así como a los Estados en los que operan los servicios de contratación y colocación pertinentes, a fin de cooperar y ayudarse mutuamente en la rápida resolución de la situación;
  - v. facilitar el acceso a los servicios consulares, las organizaciones de gente de mar y las organizaciones de bienestar de la gente de mar, y a una comunicación adecuada que permita que los marinos se pongan en contacto con sus familias;
  - vi. en caso de presunción o detección de trabajo forzoso u obligatorio, velar por que todas las víctimas de trabajo forzoso u obligatorio, independientemente de su situación jurídica o de que se encuentren o no en el territorio nacional, tengan acceso a acciones jurídicas y de reparación apropiadas y eficaces, tales como una indemnización, y
  - vii. velar por que la gente de mar conserve sus documentos de identidad, incluidos los pasaportes y los documentos de identidad de la gente de mar.
- 18.** Los Estados rectores del puerto, los Estados del pabellón, los Estados de los cuales sea nacional o residente la gente de mar o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo, y los

Estados en los que operan los servicios de contratación y colocación pertinentes, deberían cooperar para garantizar que la gente de mar contratada a bordo de un buque para sustituir a la gente de mar que ha sido abandonada en su territorio, o a bordo de un buque que enarbola su pabellón, goce de sus derechos y prestaciones en virtud del MLC, 2006<sup>13</sup>.

## Procedimiento

### Procedimiento general

19. Cuando se descubra un caso de abandono de gente de mar, el funcionario encargado del control por el Estado del puerto u otras partes interesadas deberían informar inmediatamente a la autoridad competente del Estado rector del puerto en el que haya ocurrido el incidente de abandono y a la OIT para su inclusión en la base de datos conjunta OMI/OIT sobre abandono de la gente de mar. A continuación, la autoridad competente del Estado rector del puerto debería llevar a cabo una investigación y la labor de coordinación necesaria con los organismos pertinentes del Estado rector del puerto. La autoridad competente del Estado rector del puerto debería al mismo tiempo notificar el caso de abandono de gente de mar, a través de cualquier canal apropiado, al Estado del pabellón y a las partes interesadas de que se trate, como los armadores, los Estados de los cuales sea nacional o residente la gente de mar o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo, los Estados en los que operen los servicios de contratación y colocación pertinentes, los representantes de las organizaciones de gente de mar y de armadores interesados y las organizaciones de bienestar de la gente de mar pertinentes.

---

13 Tal como se prevé en la segunda oración del nuevo párrafo 9 de la norma A2.5.1, de las enmiendas de 2022 al Código relativas a la regla 2.5 - Repatriación, norma A2.5.1 - Repatriación.

- 20.** Al recibir la notificación de un caso de abandono de gente de mar, la autoridad del Estado del pabellón debería exigir al armador y a los proveedores de garantía financiera que cumplan sus responsabilidades, estableciendo un plazo rápido que tenga en cuenta la precaria situación de la gente de mar y el bienestar de sus familias.
- 21.** Si el armador no asume sus responsabilidades dentro del plazo rápido mencionado en el párrafo 20, la autoridad del Estado del pabellón debería tomar la iniciativa y coordinarse con las partes interesadas pertinentes para resolver el caso de abandono de gente de mar.
- 22.** Si el armador y el Estado del pabellón no asumen sus responsabilidades, la autoridad competente del Estado rector del puerto debería tomar la iniciativa y coordinarse con todas las partes interesadas pertinentes para resolver el caso de abandono de gente de mar.
- 23.** Si el armador, el Estado del pabellón y el Estado rector del puerto no asumen sus responsabilidades, el Estado del que sea nacional o residente la gente de mar o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo debería tomar la iniciativa y coordinarse con todas las partes interesadas pertinentes a fin de resolver el caso de abandono de la gente de mar.
- 24.** Al mismo tiempo, cuando haya un documento que demuestre la existencia de una garantía financiera, las entidades que toman la iniciativa para resolver los casos de abandono de la gente de mar deberían prestar asistencia a los marinos para ponerse en contacto con el proveedor de la garantía financiera a fin de acceder a asistencia financiera rápida y eficaz. La autoridad del Estado del pabellón y/o la autoridad del Estado rector del puerto y/o el Estado del que la gente de mar sea nacional o residente o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo deberían facilitar la prestación de la asistencia que se requiere del proveedor de la garantía financiera.

25. En los casos en que no haya garantía financiera o en que la garantía financiera haya expirado, la repatriación de la gente de mar debería ser organizada por el Estado del pabellón o, si este no lo hace, por el Estado rector del puerto, o si el Estado del pabellón y el Estado rector del puerto no lo hacen, por el Estado del cual sea nacional o residente la gente de mar o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo.
26. En los casos en que la garantía financiera no sea suficiente para cubrir todos los salarios adeudados a la gente de mar (por ejemplo, en que se le adeuden salarios correspondientes a más de cuatro meses), el Estado del pabellón, el Estado rector del puerto, el Estado del cual sea nacional o residente la gente de mar o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo, y el Estado en el que operan los servicios de contratación o de colocación pertinentes de la gente de mar, teniendo en cuenta todos los sistemas de protección que puedan estar establecidos <sup>14</sup>, se coordinarán con los organismos gubernamentales locales pertinentes y/o con las partes interesadas, tales como los representantes de las organizaciones de gente de mar y de armadores interesadas, y los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, a fin de resolver el caso de abandono conjuntamente.
27. Todos los Estados, en su calidad de Estado del pabellón, Estado rector del puerto y Estado del cual sea nacional o residente la gente de mar o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo, deberían elaborar, en consulta con los representantes de la gente de mar y de los armadores, un procedimiento operativo normalizado nacional. En dicho procedimiento se deberían establecer explícitamente las responsabilidades y obligaciones de la autoridad competente, y las funciones que deben desempeñar las diversas partes interesadas nacionales, entre ellas la comisión de bienestar nacional pertinente

---

14 MLC, norma A1.4, párr. 5, c), vi).

de la gente de mar, la agencia naviera, los representantes de las organizaciones de gente de mar y de armadores interesadas, las organizaciones de bienestar de la gente de mar, los servicios de contratación y colocación de la gente de mar y otras partes interesadas de que se trate, haciendo referencia al marco internacional, según proceda (establecido en el párrafo 11).

- 28.** Se considera que un caso ha sido resuelto si, y solo si, la OIT ha recibido indicaciones claras del Estado Miembro o de la organización que haya proporcionado inicialmente la información de que: i) toda la gente de mar que ha expresado el deseo de ser repatriada ha sido repatriada con éxito, y ii) la totalidad de todas las remuneraciones pendientes y de los derechos contractuales han sido pagados, y recibidos debidamente por toda la gente de mar.
- 29.** En caso de que se requiera un procedimiento judicial para resolver un caso de abandono, el Estado del pabellón y el Estado rector del puerto continuarán coordinándose con otros organismos pertinentes a fin de ofrecer asistencia humanitaria y de prestar apoyo para la repatriación de los marinos. Sin embargo, a efectos de la salud y seguridad y el bienestar de la gente de mar abandonada, la autoridad competente debería cooperar con las instituciones pertinentes para facilitar la repatriación mientras continúe el proceso judicial. No se debería impedir la repatriación de la gente de mar abandonada durante el procedimiento judicial.
- 30.** En caso de una emergencia en la que la salud o la seguridad o el bienestar de la gente de mar abandonada esté en peligro, la autoridad competente del Estado rector del puerto debería coordinarse con las partes interesadas de que se trate para implementar medidas de mitigación, que incluyan, entre otras, el rescate, la investigación, la difusión de información y la consideración de la seguridad de la gente de mar.

- 31.** El Estado del pabellón, el Estado rector del puerto, los Estados de los cuales sea nacional o residente la gente de mar abandonada o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo, o los Estados en los que operan los servicios de contratación y colocación pertinentes, deberían prestar asistencia a la gente de mar abandonada en cualquier proceso de seguimiento a fin de resolver plenamente sus casos.

## **Etapas posteriores a la resolución de los casos**

- 32.** Tras la resolución de los casos de abandono de gente de mar, los Estados interesados, previa consulta con las organizaciones de gente de mar y de armadores interesadas, podrán estudiar otros mecanismos apropiados para evitar que vuelvan a producirse, con el mismo armador, casos de esta índole que constituyen infracciones a la legislación aplicable, sin perjuicio de su legislación nacional aplicable y de conformidad con ella.
- 33.** El Estado del pabellón, el Estado rector del puerto, los Estados de los cuales sea nacional o residente la gente de mar o en cuyo territorio esté domiciliada de otro modo, y los Estados en los que operan los servicios de contratación y colocación pertinentes que han participado en la resolución de los casos de abandono de gente de mar deberían analizar, resumir y evaluar detenidamente el desempeño de sus funciones en el caso de abandono, y compartir la información y los conocimientos pertinentes con las partes interesadas pertinentes.
- 34.** La [Base de datos OMI/OIT sobre incidentes de abandono de la gente de mar](#) debería actualizarse rápidamente, en particular tras la resolución de los casos.
- 35.** La resolución de un caso contenido en la base de datos no tiene por objeto tener un impacto o un perjuicio para los derechos de recuperación conferidos en virtud de la norma A2.5.1, párrafo 5, a) y b) del MLC, 2006.

## ► Anexo I

---

### **El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) y la cuestión del abandono de la gente de mar**

1. Cinco años después de la adopción en 2001 por parte de la OMI y la OIT de la Resolución A.930(22) sobre las Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, la adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) supuso un gran paso adelante para ayudar a conseguir un trabajo decente para toda la gente de mar.
2. El MLC, 2006, exige a los Estados ratificantes que verifiquen que las disposiciones de su legislación respetan, en el contexto de este convenio, los derechos fundamentales del artículo III, y establece los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar del artículo IV.
3. La versión original del MLC, 2006 incluye la regla 2.5 - Repatriación, que tiene como objetivo «Asegurar que la gente de mar pueda regresar a su hogar» y exige que los buques que enarbolan el pabellón de un Estado ratificante proporcionen una garantía financiera para asegurar que la gente de mar sea debidamente repatriada. Si bien estas disposiciones son pertinentes para la cuestión del abandono, no contienen suficientes detalles al respecto.
4. La versión original del MLC, 2006, incluye otras disposiciones que son pertinentes para resolver los casos de abandono. Por ejemplo, la norma A1.4 - Contratación y colocación, en el párrafo 5, c), vi), establece que un Estado ratificante deberá, velar en su legislación o en otras medidas «por que los servicios de contratación y colocación de gente de mar que operen en su territorio [...] establezcan un sistema de protección, por medio

de un seguro o de una medida apropiada equivalente, para indemnizar a la gente de mar las pérdidas pecuniarias que esta podría tener a raíz del incumplimiento de las obligaciones que para con ella tenga el servicio de contratación o colocación o el armador en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar».

## Enmiendas de 2014 al MLC, 2006

5. En 2014, la OIT adoptó enmiendas al Código para aplicar la regla 2.5. Incluyeron la adición de una nueva norma, A2.5.2, que define claramente el abandono y exige a los Estados del pabellón que garanticen la provisión de un sistema de garantía financiera rápido y eficaz para ayudar a la gente de mar en caso de que sea abandonada. La provisión de una garantía financiera para la repatriación se añadió a la lista de elementos que deben ser inspeccionados tanto por los Estados del pabellón como por los Estados del puerto.

## Enmiendas de 2022 al MLC, 2006

6. En 2022, el Comité Tripartito Especial del MLC, 2006, adoptó en su cuarta reunión (parte II) otra serie de enmiendas, entre ellas una para reforzar las disposiciones existentes sobre el abandono. El nuevo párrafo 9 de la norma A2.5.1 —Repatriación y colocación— dispone lo siguiente:

Los Miembros deberán facilitar la pronta repatriación de un marino, incluso si consideran que el marino está abandonado en el sentido del párrafo 2 de la norma A2.5.2. Los Estados del puerto, los Estados del pabellón y los Estados que suministran mano de obra deberán cooperar para garantizar que a los marinos contratados a bordo de un buque para reemplazar a la gente de mar que hubiera sido abandonada en su territorio o en un buque que enarbole su pabellón, se les reconozcan los derechos y prestaciones previstos en el presente convenio.

7. Tras la adopción de estas directrices, las enmiendas de 2022 al MLC 2006 entraron en vigor el 23 de diciembre de 2024.

## ► Anexo II

---

### Disposiciones más pertinentes del MLC, 2006 relativas al abandono

#### Regla 2.5 - Repatriación (normas, pautas y anexos con las enmiendas adoptadas hasta 2018)

##### Regla 2.5 - Repatriación

Finalidad: Asegurar que la gente de mar pueda regresar a su hogar

1. La gente de mar deberá tener derecho a ser repatriada sin costo para ella, en las circunstancias y de acuerdo con las condiciones especificadas en el Código.
2. Los Miembros deberán exigir que los buques que enarbolan su pabellón aporten garantías financieras para asegurar que la gente de mar sea debidamente repatriada con arreglo al Código.

##### Norma A2.5.1 - Repatriación

1. Todo Miembro deberá velar por que la gente de mar que trabaje en buques que enarbolan su pabellón tenga derecho a ser repatriada en las circunstancias siguientes:
  - a. cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar expire mientras esta se encuentre en el extranjero;
  - b. cuando pongan término al acuerdo de empleo de la gente de mar:
    - i. el armador, o
    - ii. la gente de mar, por causas justificadas, y

- c. cuando la gente de mar no pueda seguir desempeñando sus funciones en el marco del acuerdo de empleo que haya suscrito o no pueda esperarse que las cumpla en circunstancias específicas.
- 2. Todo Miembro deberá velar por que en su legislación, en otras medidas o en los convenios de negociación colectiva se recojan disposiciones apropiadas que prevean:
  - a. las circunstancias en que la gente de mar tendrá derecho a repatriación de conformidad con el párrafo 1, apartados *b)* y *c)* de la presente norma;
  - b. la duración máxima del periodo de servicio a bordo al término del cual la gente de mar tiene derecho a la repatriación (ese periodo deberá ser inferior a doce meses), y
  - c. los derechos precisos que los armadores han de conceder para la repatriación, incluidos los relativos a los destinos de repatriación, el medio de transporte, los gastos que sufragarán y otras disposiciones que tengan que adoptar los armadores.
- 3. Todo Miembro deberá prohibir a los armadores que exijan a la gente de mar, al comienzo de su empleo, cualquier anticipo con miras a sufragar el costo de su repatriación o que deduzcan dicho costo de la remuneración u otras prestaciones a que tenga derecho la gente de mar, excepto cuando, de conformidad con la legislación nacional, con otras medidas o con los convenios de negociación colectiva aplicables, se haya determinado que el marino interesado es culpable de una infracción grave de las obligaciones que entraña su empleo.
- 4. La legislación nacional no deberá menoscabar el derecho del armador a recuperar el costo de la repatriación en virtud de acuerdos contractuales con terceras partes.

5. Si un armador no toma las disposiciones necesarias para la repatriación de la gente de mar que tenga derecho a ella o no sufraga el costo de la misma:
  - a. la autoridad competente del Miembro cuyo pabellón enarbole el buque organizará la repatriación de la gente de mar interesada; en caso de no hacerlo, el Estado de cuyo territorio deba ser repatriada la gente de mar o el Estado del cual sea nacional la gente de mar podrá organizar la repatriación y recuperar su costo del Miembro cuyo pabellón enarbole el buque;
  - b. el Miembro cuyo pabellón enarbole el buque podrá recuperar del armador los gastos ocasionados por la repatriación de la gente de mar; y
  - c. los gastos de repatriación no correrán en ningún caso a cargo de la gente de mar, salvo en las condiciones estipuladas en el párrafo 3 de la presente norma.
6. Habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables, incluido el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999, todo Miembro que haya pagado los gastos de repatriación de conformidad con el presente código podrá inmovilizar o pedir la inmovilización de los buques del armador interesado hasta que le sean reembolsados esos gastos de conformidad con el párrafo 5 de la presente norma.
7. Todo Miembro deberá facilitar la repatriación de la gente de mar que presta servicio en buques que atracan en sus puertos o que atraviesan sus aguas territoriales o vías internas de navegación, así como su reemplazo a bordo.
8. En particular, los Miembros no deberán denegar el derecho de repatriación a ningún marino debido a las circunstancias financieras de los armadores o a la incapacidad o la falta de voluntad de estos para reemplazar a un marino.

9. Los Miembros deberán exigir que los buques que enarbolan su pabellón lleven a bordo y pongan a disposición de la gente de mar una copia de las disposiciones nacionales aplicables a la repatriación, escritas en un idioma apropiado.

### **Norma A2.5.2 - Garantía financiera**

1. En aplicación de la regla 2.5, párrafo 2, la presente norma establece los requisitos necesarios para garantizar la constitución de un sistema de garantía financiera rápido y eficaz para asistir a la gente de mar en caso de abandono.
2. A los efectos de la presente norma, se deberá considerar que un marino ha sido abandonado cuando, en violación de los requisitos del presente convenio o de las condiciones del acuerdo de empleo de la gente de mar, el armador:
  - a. no sufrague el costo de la repatriación de la gente de mar;
  - b. haya dejado a la gente de mar sin la manutención y el apoyo necesarios, o
  - c. de algún modo haya roto unilateralmente sus vínculos con la gente de mar e incluso no haya pagado los salarios contractuales como mínimo durante un periodo de dos meses.
3. Todo Miembro deberá velar por que exista, para los buques que enarbolan su pabellón, un sistema de garantía financiera que cumpla los requisitos estipulados en la presente norma. El sistema de garantía financiera podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo nacional u otro sistema similar. El Miembro determinará la modalidad del sistema, previa consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar interesadas.
4. El sistema de garantía financiera deberá proporcionar acceso directo, cobertura suficiente y asistencia financiera rápida, de conformidad con la presente norma, a toda la gente de mar abandonada a bordo de un buque que enarbole el pabellón del Miembro.

5. A los efectos del párrafo 2, *b)* de la presente norma, la manutención y el apoyo necesarios para la gente de mar deberán incluir: alimentación adecuada, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, y la atención médica necesaria.
6. Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su pabellón, y a los que se apliquen los párrafos 1 o 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.
7. El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberán contener la información requerida en el anexo A2-I. Deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés.
8. 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 estar acompañada de la documentación necesaria que justifique el derecho a la prestación, de conformidad con el párrafo 2 supra.
9. Habida cuenta de las reglas 2.2 y 2.5, la asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera deberá ser suficiente para cubrir lo siguiente:
  - a. los salarios y otras prestaciones pendientes que el armador ha de pagar a la gente de mar en virtud del acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón; 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;

- b. todos los gastos en que haya incurrido razonablemente la gente de mar, incluido el costo de la repatriación mencionado en el párrafo 10, y
  - c. las necesidades esenciales de la gente de mar incluyen: alimentación adecuada, ropa, de ser necesario, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, la atención médica necesaria y cualquier otro costo o gasto razonable que se derive del acto o la omisión constitutivos del abandono hasta la llegada de la gente de mar a su hogar.
- 10.** El costo de la repatriación comprenderá el viaje realizado por medios apropiados y expeditos, normalmente por transporte aéreo, e incluir el suministro de alimentos y alojamiento a la gente de mar desde el momento en que deja el buque hasta la llegada a su hogar, la atención médica necesaria, el viaje y el transporte de los efectos personales, así como cualquier otro costo o carga razonable derivados del abandono.
  - 11.** La garantía financiera no deberá finalizar a menos que el proveedor lo haya notificado con 30 días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón.
  - 12.** Si el proveedor del seguro u otro mecanismo de garantía financiera ha efectuado algún pago a un marino de conformidad con la presente norma, dicho proveedor, de conformidad con la legislación aplicable, adquirirá por subrogación, cesión o por otros medios, por un monto equivalente como máximo a la suma pagada, los derechos de que hubiera gozado la gente de mar.
  - 13.** Ninguna disposición de la presente norma deberá menoscabar el derecho de recurso del asegurado o del proveedor de la garantía financiera contra terceros.
  - 14.** Las disposiciones de la presente norma no tienen por objeto ser exclusivas ni menoscabar cualquier otro derecho, recla-

mación o medida de reparación para compensar a la gente de mar que haya sido abandonada. La legislación nacional podrá disponer que todo importe pagadero en virtud de la presente norma sea deducido de los importes recibidos de otras fuentes y derivados de cualquier derecho, reclamación o medida de reparación que pueda dar lugar a una compensación en virtud de la presente norma.

## **Pauta B2.5 - Repatriación**

### **Pauta B2.5.1 - Derecho a repatriación**

- 1.** La gente de mar debería tener derecho a ser repatriada:
  - a. en el caso previsto en el párrafo 1, apartado *a)* de la norma A2.5, cuando expire el plazo de preaviso dado de conformidad con las disposiciones de su acuerdo de empleo;
  - b. en los casos previstos en el párrafo 1, apartados *b)* y *c)* de la norma A2.5:
    - i. en caso de enfermedad o de lesión o por cualquier otra razón médica que exija su repatriación, a reserva de la correspondiente autorización médica para viajar;
    - ii. en caso de naufragio;
    - iii. cuando el armador no pueda seguir cumpliendo sus obligaciones legales o contractuales como empleador de la gente de mar a causa de insolvencia, venta del buque, cambio de matrícula del buque o por cualquier otro motivo análogo;
    - iv. cuando el buque en que presta servicio se dirija hacia una zona de guerra, definida como tal en la legislación nacional o en los acuerdos de empleo de la gente de mar, a la cual la gente de mar no acepte ir, y

- v. en caso de terminación o interrupción del empleo de la gente de mar como consecuencia de un laudo arbitral o de un convenio colectivo, o de terminación de la relación de trabajo por cualquier otro motivo similar.
- 2. Al determinar la duración máxima del periodo de servicio a bordo al término del cual la gente de mar tiene derecho a ser repatriada, de conformidad con el presente código, deberían tenerse en cuenta los factores que afectan el medio ambiente de trabajo de la gente de mar. En la medida en que sea factible, todo Miembro debería esforzarse por reducir ese periodo en función de los cambios tecnológicos, y podría inspirarse en las recomendaciones formuladas por la Comisión Paritaria Marítima.
- 3. Los costos que debe sufragar el armador por la repatriación con arreglo a la norma A2.5 deberían incluir al menos lo siguiente:
  - a. el pasaje hasta el punto de destino elegido para la repatriación de conformidad con el párrafo 6 de la presente pauta;
  - b. el alojamiento y la alimentación desde el momento en que la gente de mar abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación;
  - c. la remuneración y las prestaciones de la gente de mar desde el momento en que abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación, si ello está previsto en la legislación nacional o en convenios colectivos;
  - d. el transporte de 30 kg de equipaje personal de la gente de mar hasta el punto de destino elegido para la repatriación, y
  - e. el tratamiento médico, si es necesario, hasta que el estado de salud de la gente de mar le permita viajar hasta el punto de destino elegido para la repatriación.

- f. No debería descontarse de las vacaciones retribuidas devenidas por la gente de mar el tiempo transcurrido en espera de la repatriación ni la duración del viaje de repatriación.
- 4. Debería exigirse a los armadores que sigan sufragando los costos de repatriación hasta que la gente de mar interesada haya sido desembarcada en un punto de destino establecido de conformidad con el presente código o hasta que se encuentre a la gente de mar un empleo conveniente a bordo de un buque que se dirija a alguno de esos puntos de destino.
- 5. Todo Miembro debería exigir que los armadores asuman la responsabilidad de organizar la repatriación por medios apropiados y rápidos. El medio de transporte normal debería ser la vía aérea. Cada Miembro debería fijar los puntos de destino a los que podría repatriarse a la gente de mar. Entre estos puntos de destino deberían incluirse los países con los que se considere que la gente de mar guarda una relación sustancial, y en particular:
  - a. el lugar en el que la gente de mar aceptó la contratación;
  - b. el lugar estipulado por convenio colectivo;
  - c. el país de residencia de la gente de mar, o
  - d. cualquier otro lugar convenido entre las partes en el momento de la contratación.
- 6. La gente de mar debería tener derecho a elegir, de entre los diferentes puntos de destino establecidos, el lugar al que desea ser repatriada.
- 7. El derecho a la repatriación podría expirar si la gente de mar interesada no lo reclama en un periodo de tiempo razonable, que se ha de determinar en la legislación nacional o en convenios colectivos, salvo cuando 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 los buques. Las expresiones *piratería y robo a mano armada contra los buques tienen el mismo significado que en el párrafo 7 de la norma A2.1.*

#### Pauta B2.5.2 - Aplicación por los Miembros

1. Debería prestarse la máxima asistencia práctica posible a todo marino abandonado en un puerto extranjero, en espera de su repatriación, y en caso de demora en la repatriación del marino, la autoridad competente del puerto extranjero debería velar por que se informe de ello inmediatamente al representante consular o local del Estado cuyo pabellón enarbola el buque y del Estado del cual el marino es nacional o residente, según proceda.
2. Todo Miembro debería garantizar, en particular, que se adopten medidas apropiadas para:
  - a. la repatriación de la gente de mar empleada en un buque que enarbole el pabellón de un país extranjero, y que haya sido desembarcada en un puerto extranjero por razones ajenas a su voluntad:
    - i. al puerto en el que fue contratada, o
    - ii. a un puerto del Estado de la nacionalidad o del Estado de residencia de la gente de mar, según proceda, o
    - iii. a otro puerto convenido entre la gente de mar interesada y el capitán o el armador, con la aprobación de la autoridad competente o con arreglo a otras garantías apropiadas, y
  - b. la atención médica y la manutención de la gente de mar empleada en un buque que enarbole su pabellón, y que haya sido desembarcada en un puerto extranjero a causa de una enfermedad o una lesión sufrida mientras prestaba servicio en el buque, no imputable a una falta intencionada del interesado.

3. Si, después de que un marino menor de 18 años haya prestado servicio al menos durante cuatro meses en su primer viaje al extranjero a bordo de un buque, resulta obvio que este marino no es apto para la vida en el mar, debería tener la posibilidad de ser repatriado, sin gastos para él, en el primer puerto de escala apropiado donde haya servicios consulares, ya sea del Estado del pabellón, o del Estado de nacionalidad o de residencia del joven marino. Debería notificarse tal repatriación, y las razones que la motivaron, a la autoridad que expidió la documentación que permitió al joven marino embarcarse.

#### Pauta B2.5.3 - Garantía financiera

1. En aplicación del párrafo 8 de la norma A2.5.2, si se requiere más tiempo para comprobar la validez de ciertos aspectos de la solicitud presentada por la gente de mar o su representante designado, ello no debería impedir que la gente de mar reciba inmediatamente la parte de la asistencia solicitada que se ha reconocido está justificada.

### **Norma A1.4 - Contratación y colocación**

[...]

5. Todo Miembro que adopte en su legislación o en otras medidas un sistema como el mencionado en el párrafo 2 de esta norma deberá, como mínimo:

[...]

- c. velar por que los servicios de contratación y colocación de gente de mar que operen en su territorio:

[...]

- vi. establezcan un sistema de protección, por medio de un seguro o de una medida apropiada equivalente, para indemnizar a la gente de mar las pérdidas

pecuniarias que esta podría tener a raíz del incumplimiento de las obligaciones que para con ella tenga el servicio de contratación o colocación o el armador en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar.

6. La autoridad competente deberá supervisar y controlar estrechamente todos los servicios de contratación y colocación de gente de mar que operen en el territorio del Miembro de que se trate. Las licencias o certificados o autorizaciones similares para operar servicios privados en su territorio se concederán o renovarán solo después de haber comprobado que dichos servicios de contratación y colocación de gente de mar cumplen las condiciones previstas en la legislación nacional.

## ► Anexo A2-I

---

### **Pruebas de garantía financiera en virtud del párrafo 2 de la regla 2.5**

El certificado u otras pruebas documentales que se mencionan en el párrafo 7 de la norma A2.5.2 deberán incluir la siguiente información:

- a. el nombre del buque;
- b. el puerto de matrícula del buque;
- c. el distintivo de llamada del buque;
- d. el número OMI del buque;
- e. 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 <sup>15</sup>;
- h. el periodo 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 A2.5.2.

---

<sup>15</sup> Esto fue enmendado en 2022 por el Comité Tripartito Especial establecido en virtud del MLC, 2006 como sigue: «g) el nombre del armador, o del propietario registrado cuando este sea diferente del armador;». Está previsto que la enmienda entre en vigor el 23 de diciembre de 2024.

## ► Anexo A5-I

---

Las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que deben ser inspeccionadas y aprobadas por el Estado del pabellón antes de expedir un certificado, de conformidad con el párrafo 1 de la norma A5.1.3, son las siguientes:

Edad mínima

Certificado médico

Calificaciones de la gente de mar

Acuerdos de empleo de la gente de mar

Utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado

Horas de trabajo y de descanso

Niveles de dotación del buque

Alojamiento

Servicios de esparcimiento a bordo

Alimentación y servicio de fonda

Salud y seguridad y prevención de accidentes

Atención médica a bordo

Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

Pago de los salarios

Garantía financiera para casos de repatriación

Garantía financiera relacionada con la responsabilidad de los armadores

## ► Anexo A5-III

---

Los ámbitos generales que han de ser objeto de una inspección más detallada por el funcionario habilitado del Estado del puerto que realiza la inspección de conformidad con la norma A5.2.1 son los siguientes:

Edad mínima

Certificado médico

Calificaciones de la gente de mar

Acuerdos de empleo de la gente de mar

Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado

Horas de trabajo y de descanso

Niveles de dotación del buque

Alojamiento

Servicios de esparcimiento a bordo

Alimentación y servicio de fonda

Salud y seguridad y prevención de accidentes

Atención médica a bordo

Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

Pago de los salarios

Garantía financiera para casos de repatriación

Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador

## ► Anexo III

---

### **Resolución A.930(22), aprobada el 29 de noviembre de 2001**

**Directrices sobre la provisión de garantía financiera  
para los casos de abandono de la gente de mar**

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL  
4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR

Teléfono: 020-7735 7611  
Facsimil: 020-7587 3210  
Télex: 23588 IMOLDN G



OMI

S

ASAMBLEA  
22º periodo de sesiones  
Punto 10 del orden del día

A 22/Res.930  
17 diciembre 2001  
Original: INGLÉS

### **Resolución A.930(22)**

*Aprobada el 29 de noviembre de 2001  
(Punto 10 del orden del día)*

## **DIRECTRICES SOBRE LA PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA PARA LOS CASOS DE ABANDONO DE LA GENTE DE MAR**

LA ASAMBLEA DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL Y EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO,

TOMANDO NOTA de la importancia asignada al factor humano en el plan de acción de la Organización Marítima Internacional (OMI), que reviste una importancia capital para impulsar un transporte marítimo de calidad y del objetivo básico de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que es la promoción de condiciones de trabajo decentes,

RECORDANDO la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, así como las normas internacionales del trabajo aplicables al empleo marítimo,

RECORDANDO TAMBIÉN los principios de derechos humanos de ámbito internacional generalmente aceptados, aplicables a todos los trabajadores,

RECORDANDO ASIMISMO el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, en el que se exige a todo Estado de abanderamiento que de manera efectiva ejerza su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón,

CONSIDERANDO las disposiciones del artículo 5 de la Convención de Viena sobre relaciones consulares, 1963, en especial la extensión por parte de un Estado de la protección y ayuda consular a sus nacionales y a sus buques y tripulaciones,

CONSIDERANDO ASIMISMO el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, y el Convenio internacional sobre embargo preventivo de buques, 1999,

TOMANDO NOTA de las normas internacionales del trabajo aplicables al empleo marítimo y en especial del Convenio de la OIT sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (Nº 166),

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la resolución sobre la protección de los salarios de los marinos abandonados, adoptada por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo en su 252ª reunión (marzo 1992),

RECONOCIENDO que el abandono de la gente de mar es un problema serio, que tiene una dimensión humana y otra social,

CONSIDERANDO TAMBIÉN que, dada la naturaleza global del sector del transporte marítimo, la gente de mar requiere una protección especial,

PREOCUPADOS POR el hecho de que, si los propietarios de buques carecen de una garantía financiera eficaz, en los casos de abandono es posible que la gente de mar no reciba la remuneración adeudada o no se la repatrie con prontitud,

TOMANDO NOTA de que las Directrices representan una contribución importante a los objetivos de impedir la utilización de buques deficientes y de mejorar la protección social de la gente de mar,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que en la presente resolución no se pide la adopción de mecanismos adicionales cuando las legislaciones nacionales ya otorguen el mismo nivel de protección que las Directrices, o bien lo excedan,

AFIRMANDO que el derecho a la repatriación, manutención mientras perdure la situación de abandono, y el pago de la remuneración han de formar parte de los derechos reglamentarios y contractuales de la gente de mar y que los mismos no han de verse afectados por la incapacidad o falta de voluntad de los propietarios de buques de dar cumplimiento a sus obligaciones,

RECONOCIENDO ASIMISMO que en los casos en los que los propietarios no cumplen las obligaciones que le corresponden, es posible que hayan de intervenir los Estados de abanderamiento y en algunos casos los Estados de los que la gente de mar es nacional, o bien el Estado rector del puerto,

EN EL CONVENCIMIENTO de que procede adoptar las Directrices como una medida provisional para asegurar la provisión de una garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar,

1 ADOPTAN las Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, que figuran en el anexo de la presente resolución;

2 PIDEN a los Gobiernos Miembros que señalen esta resolución y las Directrices a la atención de los propietarios de buques y de la gente de mar y a sus respectivas organizaciones;

3 INSTAN a los Gobiernos Miembros a que, cuando den cumplimiento a sus obligaciones como Estados de abanderamiento:

- .1 se aseguren de que los propietarios de buques acatan las Directrices;
- .2 se aseguren de que la gente de mar empleada o contratada en buques que enarbolan su pabellón goza de protección para los casos de abandono mediante un sistema de garantía financiera;

- 3 adopten, para eventualidades, disposiciones para la manutención y la repatriación de la gente de mar empleada o contratada en los buques que enarbolan su pabellón, en los casos de abandono;

4 INSTAN TAMBIÉN a los Gobiernos Miembros en los que en el territorio bajo su jurisdicción se haya abandonado a gente de mar, a que informen del caso al Estado de abanderamiento del buque y a los Estados de los que son nacionales la gente de mar, y a que colaboren entre ellos y presten asistencia a fin de conseguir una pronta solución al problema;

5 INVITAN a los Gobiernos Miembros a que reconozcan que, de conformidad con las normas laborales internacionales pertinentes, en los casos en los que el propietario de un buque no da cumplimiento a sus obligaciones de ámbito internacional y falla el sistema de garantía financiera para repatriar a la gente de mar abandonada, o el Estado de abanderamiento no se hace cargo de la situación, es posible que le corresponda al Estado rector del puerto o a los Estados de los que son nacionales la gente de mar, hacerse cargo de la repatriación, sin perjuicio de las acciones que puedan incoar para resarcirse de los gastos;

6 RECOMIENDAN que los Gobiernos Miembros:

- 1 señalen a la atención de sus autoridades de inmigración las ventajas que conlleva el que la gente de mar esté cubierta por un sistema de garantía financiera para casos de abandono;
- 2 tengan presente que la carencia de un sistema de garantía financiera no debería perjudicar la consideración que se le dé a la gente de mar abandonada con respecto a las leyes de inmigración;

7 SOLICITAN a los Gobiernos Miembros que, sin perjuicio de los requisitos de notificación dispuestos en los instrumentos internacionales aplicables, comuniquen al Secretario General de la OMI o al Director General de la OIT, a los efectos de distribuir ampliamente la información, los puntos de contacto designados para tratar los casos de abandono y las demás cuestiones a las que se hace referencia en las Directrices;

8 INVITAN a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo o de observadoras en el contexto de la OMI o de la OIT, según proceda, a que tomen nota de los casos de abandono de la gente de mar y los transmitan, cuando así se les solicite, a la OMI o a la OIT;

9 PIDEN a la Asamblea de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT que mantengan sometido a examen el problema del abandono y que evalúen periódicamente la magnitud del problema;

10 INVITAN a la Asamblea de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a que examinen otras medidas adecuadas que constituyan soluciones sostenibles a largo plazo mediante las que se aborden los problemas a los que se hace referencia en las presentes Directrices;

11 PIDEN a la Asamblea de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT que mantengan sometidas a revisión las Directrices y que las enmienden según sea necesario; e

12 INVITAN a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de que las presentes Directrices entrarán en vigor el 1 de enero de 2002.

## ANEXO

**DIRECTRICES SOBRE LA PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA  
PARA LOS CASOS DE ABANDONO DE LA GENTE DE MAR****1 INTRODUCCIÓN**

1.1 El objetivo de las presentes Directrices es servir de orientación a los Estados para que, cuando aprueben sus normas nacionales, puedan determinar cuáles son los aspectos más importantes que se han de tener en cuenta en relación con la garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar.

1.2 En las Directrices se recomiendan medidas que han de ser implantadas por los propietarios de buques a fin de asegurar que, en caso de abandono, la gente de mar esté cubierta por un sistema adecuado de garantía financiera. En las Directrices se determinan las características principales y el ámbito de aplicación del sistema de garantía financiera y también se formulan recomendaciones con respecto a la certificación del sistema de garantía financiero.

1.3 Estas Directrices también son aplicables a los buques pesqueros dedicados a viajes internacionales.

**2 DEFINICIONES**

2.1 A los efectos de las presentes Directrices, y salvo disposición expresa en otro sentido, se entenderá:

1. por *propietario de buque*, el propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor o el agente naval o el fletador a casco desnudo, que asume del propietario la responsabilidad por la explotación del buque y que, al hacerlo, acepta hacerse cargo de todos los deberes y las responsabilidades correspondientes;\*
2. por *gente de mar* toda persona que está empleada o contratada para cualquier puesto a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima; y
3. por *abandono*, la situación que se caracteriza por la ruptura de vínculos entre el propietario de un buque y la gente de mar. El abandono se da cuando el propietario de un buque deja de cumplir ciertas obligaciones fundamentales con respecto a la gente de mar relativas a la pronta repatriación y pago de la remuneración adeudada y a la cobertura de las necesidades básicas, entre otras, una alimentación adecuada, alojamiento y atención médica. Constituye situación de abandono el que se haya dejado al capitán del buque sin medios financieros para la explotación del buque.

---

\* Artículo 1 c) del Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (Nº 179) y regla IX/1.2 del SOLAS 1974, enmendado.

### **3 ÁMBITO DE APLICACIÓN**

3.1 Se insta a los propietarios de buques a que den cumplimiento a estas Directrices con respecto a todos los buques de navegación marítima.

3.2 Las presentes Directrices no son de aplicación a los buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que están destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno, a menos que dicho Estado decida lo contrario.

### **4 OBLIGACIONES DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES**

4.1 Los propietarios de buques, deberán disponer de un sistema de garantía financiera que se ajuste a las presentes Directrices.

4.2 Los propietarios de buques emplazarán a bordo carteles en los que se den a conocer las señas para ponerse en contacto con las personas o entidades encargadas de tramitar las reclamaciones cubiertas por estas Directrices.

### **5 ALCANCE DE LOS SISTEMAS DE GARANTÍA FINANCIERA**

5.1 El sistema de garantía financiera cubrirá:

- .1 los gastos por la repatriación de la gente de mar, que se sufragarán sin costo alguno para la gente de mar;
- .2 el sustento de la gente de mar, desde el momento del abandono hasta el de su llegada al lugar donde se les repatrie;
- .3 el pago de toda la remuneración adeudada a la gente de mar, así como de todas las prestaciones a las que tenga derecho por el contrato; y
- .4 el pago a la gente de mar de otros gastos en los que haya incurrido durante el periodo de abandono que tengan su origen en la situación de abandono.

5.2 En caso de que el propietario del buque no cumpla sus obligaciones, el sistema de garantía financiera cubrirá la repatriación de la gente de mar por medios adecuados y rápidos, normalmente por transporte aéreo, incluyendo la provisión de sustento y alojamiento a la gente de mar desde el momento en que deja el buque hasta la llegada al lugar de repatriación, los cuidados médicos, el pasaje y el transporte de los efectos personales así como cualquier otro gasto razonable.

5.3 El sustento de la gente de mar, mientras perdure la situación de abandono, incluirá: alimentos adecuados, vestuario, alojamiento, cuidados médicos y otras necesidades básicas.

5.4 En el pago de la gente de mar de toda la remuneración adeudada se incluirán los salarios devengados y las demás prestaciones previstas en el contrato de empleo y en la legislación nacional.

5.5 Cuando la gente de mar incurra en otros gastos razonables durante el periodo del abandono, estarán facultados a que se les reembolsen tales gastos con cargo al sistema de garantía financiera.

## **6 MODALIDADES DEL SISTEMA DE GARANTÍA FINANCIERA**

6.1 El sistema de garantía financiera podrá adoptar la modalidad, entre otras, de un plan de seguridad social, un seguro, un fondo nacional u otras formas de garantía financiera.

6.2 El sistema de garantía financiera, además de lo dispuesto en el párrafo 5.1:

- .1 contemplará la posibilidad de acceso directo al mismo por parte de la gente de mar;
- .2 tendrá una cobertura suficiente con respecto a los elementos del abandono a los que se hace referencia en las presentes Directrices; y
- .3 será aplicable a toda la gente de mar, independientemente de su nacionalidad.

## **7 CERTIFICADOS**

7.1 Los propietarios de buques se asegurarán de que en sus buques de navegación marítima dedicados a viajes internacionales se cuenta a bordo con un certificado en el que se atestigüe la existencia de un sistema de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar. Este certificado se exhibirá en un lugar visible en los espacios de alojamiento de la gente de mar.

7.2 Si para garantizar la cobertura de toda la gente de mar a bordo de un buque fuere necesario más de un certificado, deberán exhibirse todos ellos.

7.3 Como mínimo, el certificado incluirá:

- .1 nombre del buque;
- .2 distintivo de llamada del buque;
- .3 puerto de matrícula del buque;
- .4 N° IMO del buque;
- .5 nombre del proveedor de garantía financiera;
- .6 domicilio social del proveedor de garantía financiera;
- .7 nombre del propietario del buque;
- .8 periodo de validez de la garantía financiera; y
- .9 atestación de que la garantía financiera se ajusta a las normas recomendadas que figuran en las presentes Directrices.

7.4 Cuando así lo exijan las autoridades de inmigración, se les facilitará una copia del certificado, a fin de informarles de que la gente de mar está cubierta por un sistema de garantía financiera que abarca su sustento, repatriación y pago de la remuneración adeudada.

**ilo.org**

---

Organización Internacional del Trabajo  
4 route des Morillons  
CH-1211 Geneva 22  
Suiza