

**STCMLC/2016**

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

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

**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)

Ginebra, 2015

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](mailto: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](http://www.ifro.org) puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

---

*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, Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, Departamento de Políticas Sectoriales, Ginebra, OIT, 2015.

ISBN: 978-92-2-330272-6 (impreso)

ISBN: 978-92-2-330273-3 (web pdf)

Publicado también en francés: *Document d'information en vue de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006*, Genève, 8-10 février 2016, ISBN 978-92-2-230272-7 (print), 978-92-2-230273-4 (web pdf), Ginebra, 2015; y en inglés: *Background paper for discussion at the second meeting of the Special Tripartite Committee established under Article XIII of the Maritime Labour Convention, 2006*, Geneva, 8-10 February 2016, ISBN 978-92-2-130272-8 (print), 978-92-2-130273-5 (Web pdf), Ginebra, 2015

#### *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](mailto:ilo@turpin-distribution.com). Para más información, visite nuestro sitio web: [ilo.org/publns](http://ilo.org/publns) o escribanos a [ilopubs@ilo.org](mailto:ilopubs@ilo.org).

---

## Índice

	<i>Página</i>
A. Introducción .....	1
B. Tareas para la segunda reunión del Comité Tripartito Especial.....	2
B1. Examen y posible adopción de propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006 .....	2
B1.1. Propuestas del grupo de representantes de la gente de mar – Propuesta de enmiendas al Código relativas a las reglas 2.2 y 4.3 del MLC, 2006 .....	3
B1.2. Propuestas del grupo de representantes de los armadores – Propuestas de enmienda al Código relativas a la regla 5.1 del MLC, 2006 ..	5
B2. Intercambio de información en relación con la puesta en práctica: Examen continuo de la aplicación del Convenio .....	6
B3. Consultas tripartitas con arreglo al artículo VII.....	7
B4. Otros asuntos .....	8

## Anexos

A. Orden del día para la segunda reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del MLC, 2006 (Comité MLC).....	9
B. Disposiciones pertinentes del MLC, 2006 .....	10
C. Propuestas del grupo de representantes de la gente de mar designados para formar parte del Comité Tripartito Especial a efectos de enmendar el Código del MLC, 2006.....	13
D. Propuestas del grupo de representantes de los armadores designados para formar parte del Comité Tripartito Especial a los efectos de enmendar el Código del MLC, 2006 .....	14
E. Observación general – Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones – adoptada en 2014, publicada para la 104. <sup>a</sup> reunión de la CIT (2015).....	16



---

## A. Introducción

1. El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) entró en vigor el 20 de agosto de 2013. Al 7 de diciembre de 2015, un total de 68 Miembros habían ratificado este Convenio<sup>1</sup>.
2. En su 318.ª reunión (junio de 2013), el Consejo de Administración constituyó el Comité Tripartito Especial<sup>2</sup> con arreglo al artículo XIII del MLC, 2006. Se compone de «dos representantes designados por el gobierno de cada uno de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio y por los representantes de los armadores y de la gente de mar que designe el Consejo de Administración, previa celebración de consultas con la Comisión Paritaria Marítima». Además, «[l]os representantes gubernamentales de los Miembros que no hayan ratificado aún el [MLC, 2006,] podrán participar en el Comité, pero no tendrán derecho a voto respecto de ninguna cuestión que se aborde en virtud del presente Convenio».
3. La segunda reunión del Comité Tripartito Especial fue convocada por el Consejo de Administración en su 322.ª reunión<sup>3</sup>, celebrada en octubre-noviembre de 2014. En la sección B del presente documento se ofrece una visión general de las tareas previstas para la segunda reunión del Comité y se abordan los puntos del orden del día aprobado por la Mesa del Comité y comunicado por el Director General en su carta de invitación a la reunión<sup>4</sup>.
4. Se recuerda que la primera reunión del Comité Tripartito Especial se llevó a cabo del 7 al 11 de abril de 2014 en la sede de la OIT en Ginebra y acogió a más de 400 participantes. Durante la reunión se propiciaron unos fructíferos intercambios tripartitos y bipartitos sobre muchos temas relacionados con la aplicación del Convenio, y se alcanzó un acuerdo tripartito sobre muchos asuntos importantes<sup>5</sup>. El Comité adoptó las propuestas de enmienda al Código relativas a las reglas 2.5 y 4.2 del MLC, 2006, y también una resolución relativa a las medidas transitorias para abordar el período posterior a la entrada en vigor de estas modificaciones<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Véase la lista actualizada en la página web de la OIT NORMLEX (<http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:80001:0::NO::%3E>).

<sup>2</sup> El Reglamento del Comité Tripartito Especial establecido para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, puede consultarse en la dirección: <http://www.ilo.org/public/spanish/bureau/leg/download/so-mlc-2012-sp.pdf>.

<sup>3</sup> Documento GB.322/PV/Proyecto, apartado c) del párrafo 518.

<sup>4</sup> Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3 del Reglamento del Comité MLC. El orden del día figura en el anexo A.

<sup>5</sup> Documento GB.322/LILS/3. Todos los documentos relacionados con la primera reunión del Comité Tripartito Especial están disponibles en la página siguiente: [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS\\_229705/lang-es/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_229705/lang-es/index.htm).

<sup>6</sup> A tenor del párrafo 5 del artículo XV del MLC, 2006, y del artículo 17 del Reglamento del Comité, las enmiendas se comunicaron al Consejo de Administración a efectos de su presentación a la siguiente reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (junio de 2014). En su 103.ª reunión, la Conferencia las aprobó por mayoría de dos tercios de los votos emitidos por los

---

## **B. Tareas para la segunda reunión del Comité Tripartito Especial**

5. Tal como se establece en su Reglamento, el mandato del Comité Tripartito Especial comporta tres vertientes que corresponden a tres disposiciones comprendidas en el MLC, 2006. En primer lugar, el artículo XIII del MLC, 2006, establece en su párrafo 1 lo siguiente: «El Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo examinará continuamente la aplicación del presente Convenio a través de un comité establecido por el Consejo de Administración con competencias específicas en el ámbito de las normas sobre el trabajo marítimo»<sup>7</sup>. En segundo lugar, en virtud del artículo XV, incumbe a este Comité un papel central en relación con el proceso más rápido de adopción de enmiendas al Código del Convenio, es decir, las normas y las pautas en que se recogen las disposiciones más detalladas de carácter técnico. Este proceso fue concebido al objeto de que el Convenio pudiera adaptarse para responder a los cambios y las principales necesidades del sector. Por último, el Comité también cumple una función importante prevista en el artículo VII por lo que se refiere a la celebración de consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar en lo que atañe a los Miembros en que no existen organizaciones representativas.

### **B1. Examen y posible adopción de propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006**

6. Como se ha indicado, la función del Comité Tripartito Especial en relación con el examen de las propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006, está definida en el artículo XV del Convenio. En virtud de este procedimiento, las propuestas de enmienda al Código deben presentarse al Director General, quien las comunica seguidamente a todos los Miembros de la Organización, a los que invita además a que remitan sus observaciones o sugerencias dentro de un plazo determinado (normalmente, seis meses). Las propuestas de enmienda y todas las observaciones que se formulen durante este plazo se examinan luego en una reunión del Comité MLC y, de ser adoptadas, se presentan a la Conferencia

delegados presentes. El 18 de julio de 2014, las enmiendas aprobadas por la Conferencia fueron notificadas a cada uno de los Miembros cuya ratificación del presente Convenio se había registrado antes de la fecha de la aprobación de la enmienda por la Conferencia, en virtud del párrafo 6 del artículo XV del MLC, 2006. Estos Miembros disponen de un plazo de dos años a partir de la fecha de la notificación — esto es, hasta el 18 de julio de 2016 — para comunicar al Director General cualquier desacuerdo formal con las enmiendas. Hasta el momento, la Oficina no ha recibido ninguna expresión formal de desacuerdo. Las enmiendas entrarán en vigor el 18 de enero de 2017 — esto es, seis meses después del vencimiento del plazo fijado de dos años — a menos que el Director General haya recibido expresiones formales de desacuerdo de más del 40 por ciento de los Miembros que hayan ratificado el Convenio y que representen como mínimo el 40 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante de los Miembros que hayan ratificado el Convenio. Después de la entrada en vigor de una enmienda adoptada en virtud del artículo XV, el Convenio sólo podrá ser ratificado en su forma enmendada.

<sup>7</sup> El texto de los artículos VII, XIII y XV del MLC, 2006, figura en el anexo C. El artículo 2 del Reglamento del Comité MLC establece el siguiente mandato para éste:

El Comité MLC deberá:

- a) examinar continuamente la aplicación del Convenio y prestar asesoramiento sobre esta cuestión al Consejo de Administración o, por conducto del Consejo de Administración, a la Conferencia Internacional del Trabajo;
- b) examinar las propuestas de enmienda al Código del Convenio, en conformidad con el artículo XV del Convenio, y
- c) realizar las consultas a que se refiere el artículo VII del Convenio.

---

Internacional del Trabajo en su siguiente reunión, con miras a su aprobación. Si son aprobadas, las enmiendas se notifican a los Miembros que hayan ratificado el Convenio. Como se indicó anteriormente, a los Miembros se les da un plazo (de entre uno y dos años) para examinarlas. El Convenio, en su versión enmendada, entra en vigor seis meses después del vencimiento del plazo fijado, salvo si más del 40 por ciento de los Miembros ratificantes, que representen no menos del 40 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial, expresan formalmente su desacuerdo con las enmiendas.

7. Con arreglo a lo dispuesto en los párrafos 2 y 5 del artículo XV del Convenio, en 2015 los grupos de representantes de los armadores y de la gente de mar presentaron al Comité Tripartito Especial propuestas de enmienda que fueron comunicadas sin demora a todos los Miembros para que éstos formularan observaciones. Las dos series de propuestas presentadas a todos los Miembros se reproducen en los anexos C y D del presente documento.

### ***B1.1. Propuestas del grupo de representantes de la gente de mar – Propuesta de enmiendas al Código relativas a las reglas 2.2 y 4.3 del MLC, 2006***

8. La primera propuesta de enmienda, presentada al Comité Tripartito Especial por el grupo de representantes de la gente de mar, se refiere a la regla 2.2 del Código – Salarios – y su objetivo es garantizar el pago de los salarios durante el período en que un marino permanezca cautivo por piratas<sup>8</sup>.
9. Esta propuesta atiende algunas de las preocupaciones que fueron planteadas, en particular, por el Grupo de Trabajo 3 del Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia en el proyecto de directrices provisionales sobre las medidas relacionadas con el bienestar de la gente de mar y sus familias afectados por la piratería frente a las costas de Somalia<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Según el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982:

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.

<sup>9</sup> OMI (2014): *Interim guidelines on measures relating to the welfare of seafarers and their families affected by piracy off the coast of Somalia*. Presentadas por Italia, la República de Corea, Filipinas, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico, ICC, ICMA, IFSMA, IMHA, INTERCARGO, INTERTANKO, ITF, the Nautical Institute y OCIMF. MSC 93/16/1. Londres (texto disponible en la dirección: <http://intertanko.com/Documents/MSC%2093-16-1.pdf>). El Grupo de Contacto sobre la 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

- 
- 10.** La segunda propuesta de enmienda, presentada al Comité Tripartito Especial por el grupo de representantes de la gente de mar, se refiere a la regla 4.3 del Código — Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes — que tiene por objeto asegurar que el ambiente de trabajo de la gente de mar a bordo de los buques promueva la seguridad y la salud ocupacionales. Su intención es mejorar la forma de abordar los problemas relacionados con el acoso y la intimidación a bordo de los buques mediante la adopción de medidas para eliminar estas formas de conducta.
- 11.** Esta propuesta tiene en cuenta la orientación relativa a la eliminación del acoso y la intimidación a bordo de los buques que formularon conjuntamente la Cámara Naviera Internacional y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte<sup>10</sup>. En este contexto, se reconoce que «el acoso y la intimidación a bordo pueden tener graves consecuencias para la salud física y emocional de la gente de mar, redundar en una pérdida de la motivación y en el aumento de las enfermedades y menoscabar el trabajo en equipo. También puede tener efectos negativos para las empresas, dar lugar a un deterioro de las condiciones de trabajo y entrañar posibles consecuencias organizativas, económicas y jurídicas». También se hace hincapié en que, habida cuenta de que los buques suelen convertirse en el hogar de la gente de mar durante muchos meses, el acoso y la intimidación pueden ser motivo de gran inquietud, dadas las circunstancias de la vida y del entorno de trabajo a bordo, como, por ejemplo, el aislamiento, el tamaño y la contigüidad de las cabinas y la necesidad de permanecer en el lugar de trabajo durante los períodos de descanso<sup>11</sup>.

#### Sección A – Propuesta del grupo de representantes de la gente de mar relativa a la norma A2.2

- 12.** Añádase el siguiente nuevo párrafo [5 bis] o [7] después de los actuales párrafos 5 ó 6 de la norma A2.2 – Salarios:

[5 bis] o [7] – 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.

#### Sección B – Propuesta del grupo de representantes de la gente de mar relativa a la norma A4.3

- 13.** Añádase el siguiente nuevo párrafo [9] después del párrafo 8 de la norma A4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes:

[9] – La autoridad competente deberá asegurarse de que los armadores elaboren políticas y planes con miras a eliminar el acoso y la intimidación a bordo de los buques que enarbolan su pabellón.

*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.

<sup>10</sup> Cámara Naviera Internacional y Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte: *Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying* (de próxima publicación).

<sup>11</sup> *Ibid.* Cabe destacar que, en 2013, la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) adoptaron las directrices para las compañías navieras tituladas *Erradicar el acoso y la intimidación del lugar de trabajo* (texto disponible en la dirección: <http://www.etf-europe.org/files/sealsodocs/42342/Guidelines%20to%20shipping%20companies%20ES.pdf>).



---

**B1.2. Propuestas del grupo de representantes  
de los armadores – Propuestas de enmienda  
al Código relativas a la regla 5.1 del MLC, 2006**

14. La propuesta de enmienda presentada al Comité Tripartito Especial por el grupo de representantes de los armadores tiene por objeto poner el procedimiento de renovación del certificado de trabajo marítimo en consonancia con los procedimientos de renovación adoptados en virtud de los convenios de la OMI.
15. El párrafo 3 de la norma A5.1.3 del MLC, 2006, estipula que «cuando la inspección para la renovación haya concluido dentro de los tres meses que preceden a la fecha de expiración del certificado en vigor, el nuevo certificado de trabajo marítimo será válido a partir de la fecha de finalización de la inspección por un período no superior a cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado de trabajo marítimo en vigor».
16. De conformidad con la regla 5.1.2, la inspección para la renovación del certificado de los buques de algunos Estados del pabellón puede ser efectuada por «organizaciones reconocidas». Después de la inspección, la administración del Estado del pabellón expedirá el nuevo certificado basándose en el resultado de la inspección por la organización reconocida, e indicará si el buque de que se trate está en conformidad con las normas del MLC, 2006, y con la legislación nacional. Sin embargo, dado que algunos Estados del pabellón no permiten que las organizaciones reconocidas expidan en su nombre el nuevo certificado, cabe la posibilidad de que el buque de que se trate no reciba el nuevo certificado antes de la fecha de vencimiento del certificado de trabajo marítimo en vigor, incluso cuando la inspección para la renovación ha concluido satisfactoriamente. Por tanto, es posible que el certificado anterior expire antes de que se reciba el nuevo.
17. En los casos en que el Estado del puerto realice una inspección de control poco después del reconocimiento de renovación y que todavía no se haya recibido el nuevo certificado, los responsables del buque deberán demostrar a los inspectores encargados del control por el Estado del puerto que el reconocimiento de renovación se ha llevado a cabo exitosamente y que están a la espera de recibir el nuevo certificado de trabajo marítimo de parte de la administración del Estado del pabellón. En muchos casos, esto podría plantear dificultades y redundar en incumplimientos, con los consiguientes retrasos para el buque.
18. La propuesta consiste en enmendar la norma A5.1.3 y el anexo correspondiente A5-II del Código del MLC, 2006, a fin de permitir que las administraciones de los Estados del pabellón, con inclusión de las organizaciones reconocidas que hayan sido debidamente habilitadas para actuar en nombre de los Estados, puedan prorrogar la validez de los certificados de trabajo marítimo en vigor, por un período máximo de cinco meses contados a partir de la fecha de vencimiento. La extensión de la validez de los certificados estaría condicionada a que la inspección para su renovación conforme lo exige el MLC, 2006, haya sido satisfactoria y a que se haya verificado que el buque está en conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio. Así, las disposiciones del MLC, 2006, se pondrían en conformidad con los procedimientos adoptados, por ejemplo, en virtud de las disposiciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, de la Organización Marítima Internacional (OMI) (Convenio SOLAS)<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> Capítulo I «Disposiciones generales», regla 14, d).

---

Sección A – Propuesta del grupo de representantes  
de los armadores relativa a la norma A5.1.3

19. Después del párrafo 4 de la norma A5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima, añádase el siguiente párrafo (4 *bis*):

4 *bis*. Si, tras haberse concluido la inspección para la renovación del certificado de trabajo marítimo antes de su fecha de expiración, se determina que el buque sigue cumpliendo las normas del presente Convenio, pero no es posible expedir inmediatamente un nuevo certificado, la autoridad competente, o la organización debidamente autorizada a tal efecto, podrá renovar el certificado existente para prorrogar su validez por un período adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expedición, y visará el certificado en consecuencia.

Sección B – Propuesta del grupo de representantes  
de los armadores relativa al anexo A5-II

20. Al final del modelo de certificado de trabajo marítimo contenido en el anexo A5-II, añádase el texto siguiente:

*Prórroga tras la inspección para la renovación (si procede)*

Se certifica que el buque fue objeto de una inspección para la renovación a la que se hace referencia en el párrafo 4 *bis* de la norma A5.1.3 y que se determinó que seguía cumpliendo las disposiciones nacionales, por lo que se prorroga la validez del presente certificado hasta [fecha (no superior a cinco meses contados a partir de la fecha de expiración)] en espera de que se expida al buque el nuevo certificado.

Fecha de finalización de la inspección en la que se basó la presente prórroga:

.....

Firma del funcionario debidamente habilitado que expide el certificado:

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda.)

**B2. Intercambio de información en relación  
con la puesta en práctica: Examen continuo  
de la aplicación del Convenio**

21. Como se ha indicado, de conformidad con el artículo XIII del MLC, 2006, una de las tareas principales del Comité Tripartito Especial consiste en considerar una amplia gama de cuestiones relativas a la aplicación del Convenio. En caso de detectarse lagunas u otras dificultades importantes, pueden formularse recomendaciones al Consejo de Administración en cuanto a las medidas que habrán de adoptarse para asegurar la puesta en práctica eficaz, eficiente y, en la medida en que se considere oportuno, uniforme del Convenio<sup>13</sup>, o formularse propuestas de enmienda para el futuro. Las reuniones del Comité son también la oportunidad para llevar adelante un útil intercambio de información intergubernamental y tripartito acerca de las experiencias sobre la aplicación del Convenio.

<sup>13</sup> En su artículo 16 («Informes para el Consejo de Administración»), el Reglamento del Comité Tripartito Especial dispone lo siguiente:

Luego de las reuniones mencionadas en el artículo 3 *supra*, el Comité MLC, por medio de su Presidenta o Presidente, informará al Consejo de Administración sobre la aplicación del Convenio. En sus informes podrá incluir recomendaciones para el Consejo de Administración en cuanto a las medidas que habrán de adoptarse para asegurar la puesta en práctica eficaz, eficiente y, en la medida en que se considere oportuno, uniforme del Convenio.

---

Se alienta a los mandantes a que, en el contexto de la presente reunión, proporcionen información sobre la situación de la puesta en práctica del Convenio y señalen las cuestiones que les hubieran resultado particularmente difíciles.

22. La observación general relativa al MLC, 2006, adoptada en 2014 por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) y las cuestiones planteadas en el curso del examen de las primeras memorias presentadas por los Estados Miembros revisten interés para el examen de la aplicación del Convenio <sup>14</sup>.

### **B3. Consultas tripartitas con arreglo al artículo VII**

23. El Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006, se basa en el fomento del tripartismo en el plano nacional. En muchas de sus disposiciones, especialmente en relación con la adopción de «medidas» nacionales en casos específicos de aplicación y de exenciones conforme a lo previsto en el título 3, se requiere que los gobiernos celebren consultas tripartitas con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, en el contexto del proceso de aplicación del instrumento. Pese a ello, algunos Miembros todavía no cuentan con esas organizaciones. A ese respecto, el artículo VII del MLC, 2006, dispone que, en tales casos, los gobiernos han de mantener consultas con el Comité Tripartito Especial.
24. El Comité tendrá que examinar todas las solicitudes que se le presenten a tiempo para ser estudiadas en su segunda reunión. Hasta el momento de redactar este documento no se había recibido ninguna solicitud.
25. Los procedimientos para la celebración de consultas con arreglo al artículo VII del Convenio se establecen en el artículo 14 del Reglamento del Comité; las solicitudes respecto de la celebración de consultas deben remitirse a la persona que ejerza la presidencia del Comité Tripartito Especial por intermedio de la Oficina Internacional del Trabajo.
26. Se recuerda que durante la primera reunión del Comité Tripartito Especial se adoptaron las siguientes medidas provisionales que permitirán que el Comité pueda ejercer sus funciones consultivas en los períodos entre las reuniones del Comité <sup>15</sup>:

*Medidas para responder a las solicitudes de consulta en virtud del artículo VII presentadas entre las reuniones del Comité*

De conformidad con el artículo 14 de su Reglamento, el Comité Tripartito Especial acordó las siguientes medidas provisionales para dar respuesta a las solicitudes de consulta presentadas por los Miembros ratificantes, entre las reuniones del Comité, en virtud del artículo VII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006:

1. Se establecerá un grupo integrado por representantes del Grupo Gubernamental, del Grupo de los Armadores y del Grupo de la Gente de Mar, quienes estarán disponibles para proporcionar asesoramiento, en nombre del Comité, en caso de recibirse solicitudes de consulta de los gobiernos en virtud del artículo VII del Convenio entre las reuniones del Comité.

2. Una vez recibida la solicitud de consulta según lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 14 del Reglamento, la Mesa del Comité, habida cuenta de todos los elementos pertinentes, tales como el tema de la solicitud y el idioma que se debe utilizar para las comunicaciones con el gobierno interesado, constituirá un grupo de trabajo para proporcionar

<sup>14</sup> El texto de la observación general se reproduce en el anexo E del presente documento.

<sup>15</sup> Documento GB.322/LILS/3, párrafo 442.

---

el asesoramiento solicitado al gobierno de que se trate. Cada uno de los Vicepresidentes seleccionará a dos miembros del grupo de trabajo de su respectivos Grupos.

3. La Mesa determinará, por unanimidad, cómo se ha de proceder con la consulta. Este proceso de consulta no debería suponer costos importantes.

4. De conformidad con el párrafo 3, e), del artículo 14 del Reglamento del Comité, el asesoramiento que se haya proporcionado se facilitará al Comité en su siguiente reunión y — si el Comité lo autoriza — a todos los Miembros de la Organización.

5. El gobierno interesado comunicará a la Oficina el resultado de su decisión tras celebrar las consultas. A continuación, la Oficina comunicará al Comité el resultado de la consulta.

**27.** Desde la primera reunión del Comité, celebrada en abril de 2014, no se han presentado solicitudes de consulta en virtud del artículo VII del MLC, 2006. En consecuencia, esta medida no se ha aplicado. No obstante, cabe recordar que, en su observación general de 2014, la CEACR señaló que «algunos Miembros manifestaron la existencia de algunas dificultades, dado que carecen de organizaciones representativas establecidas para la celebración de consultas que puedan prestar asistencia en la aplicación. La Comisión recuerda que el Consejo de Administración estableció el Comité Tripartito Especial en virtud del artículo XIII del MLC, 2006, que celebró su primera reunión en abril de 2014. El Comité Tripartito Especial, de conformidad con el Convenio, adoptó medidas provisionales para las consultas con las organizaciones de armadores y de la gente de mar, como está previsto en el artículo VII del MLC, 2006, en los casos en que en un Miembro no existan organizaciones representativas».

#### **B4. Otros asuntos**

**28.** Los miembros gubernamentales del Comité Tripartito Especial deberán someter al Consejo de Administración una propuesta relativa a la próxima presidencia del Comité, habida cuenta de que el mandato del actual Presidente del Comité concluirá en 2016. Se recuerda que, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 6 del Reglamento del Comité Tripartito Especial:

2. La persona que ejerza la presidencia será propuesta por los miembros gubernamentales del Comité MLC (es decir, los representantes de los gobiernos de los Miembros que hayan ratificado el Convenio) y designada por el Consejo de Administración para un período de hasta tres años. La persona que ejerza la presidencia podrá ser designada para ejercer un segundo mandato consecutivo. La persona que ejerza la presidencia deberá permanecer neutral en los debates y no tendrá derecho a voto. Cuando la presidencia la ejerza un representante gubernamental en el Comité MLC, su gobierno podrá designar a otra persona como representante o representante suplente en el Comité MLC.

---

## Anexo A

### **Orden del día para la segunda reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del MLC, 2006 (Comité MLC)** (Ginebra, 8-10 de febrero de 2016)

1. Examen de las propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.
2. Examen de toda eventual solicitud de celebración de consultas formulada en virtud del artículo VII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.
3. Intercambio de información relacionada con la puesta en práctica.
4. Otros asuntos.

Además, los Miembros gubernamentales del Comité Tripartito Especial deberán formular una propuesta relativa a la próxima presidencia del Comité, que se someterá al Consejo de Administración <sup>1</sup>.

<sup>1</sup> El mandato (noviembre de 2013-2016) del actual Presidente del Comité concluirá en 2016. De conformidad con el párrafo 2 del artículo 6 del Reglamento del Comité Tripartito Especial (2012):

2. La persona que ejerza la presidencia será propuesta por los miembros gubernamentales del Comité MLC (es decir, los representantes de los gobiernos de los Miembros que hayan ratificado el Convenio) y designada por el Consejo de Administración para un período de hasta tres años. La persona que ejerza la presidencia podrá ser designada para ejercer un segundo mandato consecutivo. La persona que ejerza la presidencia deberá permanecer neutral en los debates y no tendrá derecho a voto. Cuando la presidencia la ejerza un representante gubernamental en el Comité MLC, su gobierno podrá designar a otra persona como representante o representante suplente en el Comité MLC.

---

## **Anexo B**

### **Disposiciones pertinentes del MLC, 2006**

#### **Consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar**

##### *Artículo VII*

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

#### **Comité Tripartito Especial**

##### *Artículo XIII*

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

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

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

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

#### **Enmiendas al Código**

##### *Artículo XV*

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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



---

## Anexo C

### **Propuestas del grupo de representantes de la gente de mar designados para formar parte del Comité Tripartito Especial a efectos de enmendar el Código del MLC, 2006**

*Propuestas de texto de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, presentadas al Director General de la OIT para que las someta al examen de los Miembros de la OIT y del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII con miras a su adopción conforme a lo dispuesto en el artículo XV del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.*

#### **Propuestas de enmienda al Código relativas a la regla 2.2 del MLC, 2006**

Añadir el siguiente párrafo nuevo [5 bis] o [7] después del párrafo 5 ó 6 de la norma A2.2 – Salarios:

[5 bis] o [7] – 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.

#### **Propuestas de enmienda al Código relativas a la regla 4.3 del MLC, 2006**

Añadir el siguiente párrafo nuevo [9] después del párrafo 8 de la norma A4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes:

[9] – La autoridad competente deberá asegurarse de que los armadores elaboren políticas y planes con miras a eliminar el acoso y la intimidación a bordo de los buques que enarbolan su pabellón.

---

## Anexo D

### **Propuestas del grupo de representantes de los armadores designados para formar parte del Comité Tripartito Especial a los efectos de enmendar el Código del MLC, 2006**

*Propuestas de texto de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, presentadas al Director General de la OIT para que las someta al examen de los Miembros de la OIT y del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII con miras a su adopción conforme a lo dispuesto en el artículo XV del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.*

#### **Propuestas de enmienda al Código relativas a la regla 5.1 del MLC, 2006**

1. El grupo de representantes de los armadores designados para formar parte del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del MLC, 2006 informó a los representantes de la gente de mar designados para integrar dicho Comité que deseaba presentar, en la próxima reunión del Comité Tripartito Especial prevista para 2016, la siguiente propuesta encaminada a enmendar el Código del MLC, 2006. La Oficina recuerda que la Cámara Naviera Internacional (ICS) ya había planteado con anterioridad la cuestión de la renovación del certificado de trabajo marítimo al Departamento de Normas de la OIT, el cual había indicado que el único mecanismo disponible para dar efecto a tal propuesta era por medio de una enmienda al MLC, 2006.
2. El propósito de esta propuesta es armonizar el proceso de renovación del certificado de trabajo marítimo con el proceso de renovación previsto para otros certificados en los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI).
3. En el párrafo 3 de la norma A5.1.3 del MLC, 2006 se establece que «... cuando la inspección para la renovación haya concluido dentro de los tres meses que preceden a la fecha de expiración del certificado en vigor, el nuevo certificado de trabajo marítimo será válido a partir de la fecha de finalización de la inspección por un período no superior a cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado de trabajo marítimo en vigor».
4. La inspección para la renovación de certificados de los buques de algunos Estados del pabellón puede encomendarse a «organizaciones reconocidas».
5. La administración del Estado del pabellón procederá a expedir el nuevo certificado si los resultados de la inspección a cargo de una organización reconocida confirman que el buque cumple las normas del MLC, 2006 y la legislación nacional. Ahora bien, algunos Estados del pabellón no autorizan a organizaciones reconocidas a expedir en su nombre los nuevos certificados.
6. Por consiguiente, cabe la posibilidad de que el buque no reciba el nuevo certificado antes de la fecha de vencimiento del certificado de trabajo marítimo en vigor, a pesar de haberse concluido satisfactoriamente la inspección para la renovación. Así, puede suceder que el antiguo certificado expire antes de recibir el nuevo.
7. Si el Estado del puerto realiza una inspección de control poco después de la inspección para la renovación y el buque todavía no ha recibido el nuevo certificado, este último debe demostrar a los inspectores de control del Estado del puerto que la inspección para la renovación se ha concluido satisfactoriamente y que están a la espera de recibir el nuevo certificado que ha de expedir la administración del Estado del pabellón. En muchos casos, esto puede plantear dificultades, y podría determinarse que el buque ha incurrido en incumplimiento, con los consiguientes retrasos para el buque.
8. Se propone enmendar la norma A5.1.3 y el anexo correspondiente A5-II del Código del MLC, 2006 para autorizar a las administraciones del Estado del pabellón, incluidas las organizaciones reconocidas debidamente habilitadas para que actúen en su nombre, a prorrogar la validez del certificado de trabajo marítimo en vigor por un período máximo de cinco meses contados a partir de la fecha de expiración. Esta autorización quedaría supeditada a la conclusión satisfactoria de la inspección para la renovación prescrita por el MLC, 2006 y a la confirmación de que el buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio. Así, las disposiciones del MLC, 2006 estarían de conformidad con el proceso adoptado, por ejemplo, en las disposiciones previstas en la regla 14, d), del anexo del Convenio SOLAS 1974 de la OMI.

---

### Propuesta relativa a la norma A5.1.3

Después del párrafo 4 de la norma A5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y DCLM – insertar el siguiente párrafo (4 *bis*):

[4 *bis*] Si, tras haberse concluido la inspección para la renovación antes de la fecha de expiración del certificado de trabajo marítimo, se determina que el buque sigue cumpliendo las normas del presente Convenio pero no es posible expedir inmediatamente un nuevo certificado, la autoridad competente, o la organización debidamente autorizada a tal efecto, podrá renovar el certificado existente para prorrogar su validez por un período adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expedición, y visará el certificado en consecuencia.

### Propuesta relativa al anexo A5-II

Al final del modelo de certificado de trabajo marítimo contenido en el anexo A5-II, añadir el texto siguiente:

*Prórroga tras la inspección para la renovación (si procede)*

Se certifica que el buque fue objeto de una inspección para la renovación a la que se hace referencia en el párrafo 4 *bis* de la norma A5.1.3 y que se determinó que seguía cumpliendo las disposiciones nacionales, por lo que se prorroga la validez del presente certificado hasta [fecha (no superior a cinco meses contados a partir de la fecha de expiración)] en espera de que se expida al buque el nuevo certificado.

Fecha de finalización de la inspección en la que se basó la presente prórroga.....

Firma del funcionario debidamente habilitado que expide el certificado.

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda.)

---

## Anexo E

### **Observación general – Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones – adoptada en 2014, publicada para la 104.<sup>a</sup> reunión de la CIT (2015)**

#### ***Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006: Observaciones derivadas del examen de las primeras memorias***

En su informe de 2012, la Comisión formuló una observación general relativa a la preparación para la entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006). En dicha observación se destacaron algunas características innovadoras del Convenio especialmente en relación con el sistema de observancia y control del cumplimiento del Convenio, que incluye la certificación de las condiciones del trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques. El MLC, 2006 entró en vigor para 30 Miembros el 20 de agosto de 2013 y hasta noviembre de 2014 ha sido ratificado por 65 Miembros. Este año se solicitaron a 32 Miembros las primeras memorias sobre la aplicación del MLC, 2006 para su examen por la Comisión. La Comisión ha tenido la oportunidad de examinar la mayoría de las memorias recibidas y, de conformidad con su práctica habitual con las primeras memorias relativas a los convenios, ha formulado comentarios específicos a través de solicitudes directas dirigidas a los gobiernos respectivos.

La Comisión tomó nota con interés del informe recientemente publicado por la secretaría de un Memorándum de Entendimiento regional para el control de los buques por el Estado rector del puerto, respecto del número de inspecciones de los buques realizadas por funcionarios del Estado rector del puerto sobre el cumplimiento de los requisitos del MLC, 2006. Ese informe incluye una lista de deficiencias que se han identificado a bordo de los buques, así como informaciones sobre un número considerable de detenciones de buques por cuestiones relativas al MLC, 2006, durante el primer año siguiente a la entrada en vigor del Convenio. La Comisión toma nota de la importancia de este sistema de control de la aplicación a bordo de los buques que implica tanto inspecciones por parte de los Estados del pabellón como inspecciones de buques extranjeros que entran en puertos de Miembros ratificantes y que apoya de manera continua y concreta el examen cíclico nacional sobre la aplicación de los convenios en el marco del sistema de control de la OIT. Aunque el MLC, 2006 es aún relativamente nuevo y el sistema que establece recién comienza su funcionamiento, la presente información, junto con la información suministrada por los gobiernos en sus memorias y las observaciones de las organizaciones de armadores y de gente de mar, indica que el nivel de aplicación en la práctica es importante, y en muchos casos va mucho más allá de la adopción de la legislación, y observa un alto nivel de compromiso por parte de los actores pertinentes del sector. De lo anteriormente expuesto se deriva también que las cuestiones relativas a la coherencia en la aplicación del MLC, 2006 a la industria del transporte marítimo — la más antigua y una de las más internacionalizadas — representan una preocupación considerable para los gobiernos, los armadores y la gente de mar.

En vista del número de primeras memorias que se solicitarán a los países durante los próximos años y de la necesidad de ofrecer orientación y promover un entendimiento común acerca de los requisitos del MLC, 2006 la Comisión ha decidido formular una observación general sobre varias cuestiones observadas en el examen de esas primeras memorias en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT.

#### **Aplicación y consultas nacionales tripartitas**

La Comisión toma nota de que esas observaciones se recibieron de varias organizaciones de trabajadores (gente de mar), en la mayoría de las cuales se indica que se ha obtenido un buen nivel, incluso elevado, de consulta y diálogo social en el proceso nacional de aplicación. Sin embargo, algunas organizaciones de trabajadores han comunicado observaciones donde expresan sus preocupaciones, las que se indican en solicitudes directas. Además, algunos Miembros manifestaron la existencia de algunas dificultades, dado que carecen de organizaciones representativas establecidas para la celebración de consultas que puedan prestar asistencia en la aplicación. La Comisión recuerda que el Consejo de Administración estableció el Comité Tripartito Especial en virtud del artículo XIII del MLC, 2006, que celebró su primera reunión en abril de 2014. El Comité Tripartito Especial, de conformidad con el Convenio, adoptó medidas provisionales para las

---

consultas con las organizaciones de armadores y de la gente de mar, como está previsto en el artículo VII del MLC, 2006, en los casos en que en un Miembro no existan organizaciones representativas.

## Memorias nacionales y medidas de aplicación. La función e importancia de la Declaración de conformidad laboral marítima (DCLM), partes I y II

La Comisión recuerda que la estructura innovadora del MLC, 2006, y la extensión del mismo, tuvieron como consecuencia la adopción por el Consejo de Administración de un nuevo formato para el formulario de memoria, que facilitará la presentación de memorias en línea y la utilización de la documentación nacional preparada para su uso a bordo de los buques. La Comisión toma nota de que una serie de gobiernos proporcionaron información detallada en sus memorias, así como documentación sustancial y/o enlaces vía Internet a documentos y sitios web relacionados con la aplicación del MLC, 2006. Otros, en cambio, prefirieron recurrir a la Declaración de conformidad laboral marítima (DCLM) partes I y II, considerando que suministra información suficiente sobre los 14 temas cubiertos por la DCLM. En ese contexto, la Comisión observó que en algunos casos se presentan dificultades respecto de las partes I y II de la DCLM, además de la cuestión de la información suficiente a los efectos de la preparación de las memorias por los países. La Comisión tomó nota, en particular, de que los ejemplos nacionales de la DCLM, parte I, a menudo sólo contienen una lista de títulos o referencias a la legislación nacional de aplicación u otras medidas, y en algunos casos, las referencias son incorrectas e incluyen muy poca o ninguna información adicional. La Comisión recuerda que el párrafo 10, *a*), de la norma A5.1.3 establece que la parte I de la DCLM deberá ser redactada por la autoridad competente, la cual no sólo deberá «indicar los requisitos nacionales que incorporan las disposiciones pertinentes del presente Convenio, haciendo referencia a las disposiciones legales nacionales pertinentes» sino que también deberá proporcionar, «de ser necesario, información concisa sobre el contenido principal de los requisitos nacionales». La Comisión también recuerda que el párrafo 1, de la pauta B5.1.3 proporciona orientación en relación con la declaración relativa a los requisitos nacionales, incluyendo la recomendación de que: «Cuando la legislación nacional se ajuste exactamente a los requisitos indicados en el presente Convenio, bastará una referencia». Sin embargo, en numerosos casos, una referencia no facilitará información suficiente sobre los requisitos nacionales, cuando éstos se refieran a cuestiones para las cuales el MLC, 2006 prevé algunas diferencias en las prácticas nacionales. Análogamente, la Comisión observa que muchos de los ejemplos de la parte II de la DCLM aprobada — documento cuya finalidad es identificar las medidas adoptadas por los armadores para aplicar los requisitos nacionales — también contienen, con frecuencia, únicamente referencias a otros documentos. Salvo que todos esos documentos a los que se hace referencia se lleven a bordo del buque y todas las personas interesadas puedan consultarlos fácilmente, sería difícil para los funcionarios del Estado rector del puerto o la gente de mar comprender cuáles son los requisitos nacionales relativos a esas cuestiones. En esos casos, las partes I y II de la DCLM no parecen cumplir los objetivos fijados en el MLC, 2006, es decir ayudar a todas las personas interesadas, tales como los inspectores del Estado del pabellón, los funcionarios autorizados de los Estados rectores del puerto y la gente de mar, a verificar que los requisitos nacionales sobre los 14 puntos que figuran en ese documento se aplican adecuadamente a bordo de un buque.

A este respecto, la Comisión también recuerda que la DCLM no abarca todos los aspectos del MLC, 2006 que los Miembros deben implementar.

## Artículo II. Definiciones y ámbito de aplicación

La Comisión observa que en relación con la aplicación del MLC, 2006 a la gente de mar, de acuerdo con el artículo II, los gobiernos indicaron que cuando deben tomar una decisión, tras celebrar consultas con las organizaciones representativas interesadas pertinentes, siguen las definiciones que figuran en el Convenio y tienen en cuenta la orientación y criterios establecidos en la Resolución relativa a la información sobre los grupos profesionales, adoptada en la 94.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (febrero de 2006). No obstante, en relación con la aplicación del principio de flexibilidad, previsto en los párrafos 3, 5 y 6 del artículo II, la Comisión observó la existencia de dificultades. La Comisión toma nota, a este respecto, de que el concepto de «sustancialmente equivalentes», previsto en los párrafos 3 y 4 del artículo VI al que se hace referencia en detalle más adelante, no es aplicable a los casos en que se duda si el Convenio se aplica a una categoría de personas o de buques.

---

La Comisión también toma nota de que el MLC, 2006, no autoriza la aplicación parcial de la legislación nacional pertinente cuando los trabajadores interesados sean gente de mar cubierta por el Convenio. La exclusión de los trabajadores del ámbito del Convenio es posible únicamente cuando: *a)* no entran claramente en la definición de «gente de mar»; o *b)* el buque en el que desempeñan actividades claramente no es un «buque» abarcado por el Convenio; o *c)* puede surgir una duda en relación con los puntos *a)* o *b)* a los que se hizo referencia anteriormente y se ha determinado, de conformidad con el Convenio, que las categorías de trabajadores interesadas no son gente de mar o no están trabajando en buques cubiertos por el Convenio; o *d)* las disposiciones de la legislación pertinente que no se aplican a esos trabajadores se refieren a cuestiones que no están abarcadas por el MLC, 2006.

En relación con las normas para la gente de mar que trabaja a bordo de buques con un arqueo bruto inferior a 200 que no efectúen viajes internacionales, el párrafo 6 del artículo II ofrece cierta flexibilidad respecto a la aplicación a esos buques de «algunos elementos particulares del Código». La flexibilidad prevista en el párrafo 6 sólo puede ejercerse por la autoridad competente en consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar interesada, en los casos en que se determine que no sería razonable o factible aplicar en ese momento las disposiciones del Código, y cuando el tema de que se trate esté contemplado de manera diferente en la legislación nacional, en convenios colectivos o en otras medidas. La Comisión subraya que el párrafo 6 del artículo II no prevé la exclusión de un buque o de una categoría de buques de la protección ofrecida por el Convenio, e incluso si se ha efectuado una determinación, sólo puede aplicar algunos elementos particulares del Código (las normas y las pautas). De todos modos, deben aplicarse las disposiciones del reglamento.

La Comisión también ha observado varios casos en los cuales la legislación nacional confía a la autoridad competente la facultad de formular excepciones generales a los requisitos de aplicación del MLC, 2006, en circunstancias específicas. Sin embargo, la Comisión toma nota de que esas excepciones sólo pueden aplicarse de manera limitada y únicamente cuando el MLC, 2006 lo autorice explícitamente.

### Artículo III. Derechos y principios fundamentales

### Artículo VI. Reglas y partes A y B del Código

Por lo que respecta a la aplicación de los artículos III y VI, en el contexto del MLC, 2006, la Comisión estima, en principio, que en el examen de las memorias enviadas por los gobiernos sobre la aplicación del MLC, 2006, no puede formular una opinión sobre cuestiones generales, tales como determinar si un Miembro se ha asegurado de que su legislación respeta los derechos fundamentales a los que se hace referencia en el artículo III o si en la adopción de la legislación por la que se aplica el MLC, 2006, el Miembro ha tomado debidamente en consideración las disposiciones de la parte B del Código. En cambio, el examen de la Comisión se referirá, en principio, a los requisitos concretos que figuran en los títulos 1 a 5 del Convenio, y examinará las disposiciones de la legislación nacional que aplican dichos requisitos — lo cual permitiría indicar que no se han tenido debidamente en cuenta algunos derechos fundamentales a los que se hace referencia en el artículo III — así como las prácticas relativas a la aplicación de un requisito particular de los títulos 1 a 5, las cuales podrían indicar que la legislación nacional pertinente no ha tomado debidamente en cuenta un derecho fundamental al que se hace referencia en el artículo III. Análogamente, en relación con el párrafo 2 del artículo VI, la Comisión examinará principalmente las disposiciones nacionales de aplicación a las cuales, al parecer, no se ha dado la debida consideración en la forma prevista en la parte B del Código.

Además, la Comisión recuerda que el concepto de sustancialmente equivalente no es una cuestión que pueda dejarse a la discrecionalidad administrativa sino que debe ser determinado por el Miembro interesado, el cual en primer lugar debe asegurarse, de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 del artículo VI, que no está en condiciones de aplicar los principios y derechos en la forma prevista en la parte A del Código del MLC, 2006. Además, a menos que en el Convenio se disponga expresamente otra cosa, un Miembro podrá aplicar las normas de la parte A del Código en las leyes y reglamentos u otras medidas si verifica que la legislación pertinente u otras medidas de aplicación «favorece[n] la realización plena del objeto y propósito general de la disposición o de las disposiciones pertinentes de la parte A del Código» y «da efecto a la disposición o a las disposiciones pertinentes de la parte A del Código». La principal obligación de cada Miembro es «verificar que», lo cual no implica una total autonomía, pues corresponde a las autoridades encargadas de supervisar la aplicación a nivel nacional o internacional determinar no sólo si se ha realizado el procedimiento de verificación, sino también si éste se ha llevado a cabo de buena fe, de

---

tal forma que se garantice que el objetivo de la aplicación de los principios y derechos establecidos en el reglamento se logra adecuadamente, si bien de manera distinta a la indicada en la parte A del Código. Es en este contexto que los Miembros que ratifiquen el Convenio deben valorar si sus disposiciones nacionales son sustancialmente equivalentes, identificando el objeto y propósito generales de la disposición pertinente (de conformidad con el apartado *a*) del párrafo 4 del artículo VI) y determinando si podría considerarse de buena fe que la disposición nacional propuesta da efecto a la disposición de la parte A (como se estipula en el apartado *b*) del párrafo 4 del artículo VI). Toda medida que sea sustancialmente equivalente que se haya adoptado debe constar en la parte I de la DCLM que debe llevarse a bordo de los buques que han sido inspeccionados. Como se indica en los consejos prácticos (párrafo 7) que figuran al principio del formulario de memoria nacional para el MLC, 2006, se solicitan explicaciones en los casos en que una medida de aplicación nacional del Miembro que presenta la memoria difiera de los requisitos prescritos en las normas contenidas en la parte A del Código. En relación con la adopción de medidas sustancialmente equivalentes, la Comisión normalmente necesitará información sobre los motivos que impidieron al Miembro aplicar el requerimiento que figura en la parte A del Código (salvo que sea evidente) y sobre el motivo en que se fundó el Miembro para verificar que la medida sustancialmente equivalente reúne los criterios establecidos en el párrafo 4 del artículo VI.

#### Regla 1.4 y el Código. Contratación y colocación

Por lo que respecta a la aplicación de los requisitos previstos en el párrafo 5 del artículo V y en la regla 1.4 y el Código, la Comisión observa que cuando los Miembros ratificantes con servicios de contratación y de colocación que operen en su territorio no hayan aplicado estos requisitos, es importante recordar que los armadores e inspectores del Estado del pabellón de otros Miembros ratificantes dependen de todos los Miembros que hayan ratificado el Convenio para aplicar efectivamente estos requisitos. El incumplimiento de esta obligación puede resultar en una ventaja indebida para un Miembro que ha ratificado el MLC, 2006, en relación con los Miembros que no lo hayan ratificado, pero cuyos servicios de contratación y colocación deben satisfacer los requerimientos que establece el MLC, 2006, para que la gente de mar pueda obtener un empleo a través de esos servicios. Asimismo, la Comisión tomó nota de que varios países dependen de los servicios de contratación y colocación y en algunos casos parecería que la ratificación del Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179) sería equivalente a la ratificación y aplicación del MLC, 2006. La Comisión recuerda que el MLC, 2006 no contiene exactamente las mismas disposiciones del Convenio núm. 179, especialmente en cuanto a los requisitos previstos en el párrafo 5, *b*) y *c*), *vi*), de la norma A1.4 del MLC, 2006.

#### Regla 2.1 y el Código. Acuerdos de empleo de la gente de mar

En relación con las agencias de empleo de la gente de mar, la Comisión insiste en la importancia de la relación jurídica fundamental que el MLC, 2006 establece entre la gente de mar y la persona definida como «armador» en virtud del artículo II. De conformidad con el párrafo 1 de la norma A2.1, cada marino debe tener un acuerdo de empleo de la gente de mar firmado por el marino y por el armador o un representante del armador (independientemente de que el armador sea considerado o no como empleador de la gente de mar).

#### Regla 2.3 y el Código. Horas de trabajo y de descanso

La Comisión toma nota, en relación con la flexibilidad relativa a los límites previstos en la norma A2.3 respecto del número mínimo de horas de descanso o el número máximo de horas de trabajo, que toda excepción incluidas las previstas en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), en su tenor enmendado, debe cumplir los requisitos previstos en el párrafo 13 de la norma A2.3.

#### Regla 4.5 y el Código. Seguridad Social

En relación con la protección de seguridad social, la Comisión recuerda que en virtud de la obligación prevista en los párrafos 2 y 3 de la norma A4.5, cada Miembro deberá adoptar medidas acorde con sus circunstancias nacionales para proporcionar protección en por lo menos tres ramas de la seguridad social a toda la gente de mar que tenga residencia habitual en su territorio. La Comisión señala que en el momento de la ratificación, de conformidad con los párrafos 2 y 10 de la norma A4.5, cada Miembro debe especificar en qué ramas de la seguridad social se brinda

---

protección a los trabajadores con residencia habitual en su territorio. Esta obligación puede aplicarse en diversas formas, tal como se establece en los párrafos 3 y 7 de la norma A4.5 y la atribución de responsabilidades también podrá ser materia de los acuerdos bilaterales y multilaterales adoptados en el marco de una organización de integración económica regional, como se prevé en el párrafo 4. La Comisión observó que efectivamente se han celebrado entre algunos Estados Miembros varios acuerdos regionales y que en algunos casos los Miembros celebraron acuerdos bilaterales con otros países. No obstante, esos mecanismos y disposiciones no parecen haberse generalizado y no se dispone de información clara sobre este asunto importante.

La Comisión también desea señalar que, si bien la obligación principal recae en el país Miembro en el que la gente de mar reside habitualmente, en virtud del párrafo 6 de la norma A4.5, los Miembros también tienen la obligación de tomar en consideración las distintas maneras en que, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, se proporcionarán a la gente de mar prestaciones comparables en los casos en que no exista una cobertura suficiente en las nueve ramas de la seguridad social. Como se ha señalado más arriba, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 7, esta protección podrá suministrarse de distintas maneras, incluso en una ley o reglamento, en regímenes privados o en convenios colectivos o en una combinación de éstos.

### Asistencia técnica para la aplicación

La Comisión toma nota de que algunos gobiernos indicaron que, hasta la fecha, no son Estados del pabellón ya que no poseen buques a los que el Convenio se aplica y, en consecuencia, se han abstenido de adoptar una legislación detallada para aplicar el MLC, 2006. Sin embargo, la Comisión observa que aun en esos casos rigen otras obligaciones, en virtud del MLC, 2006, que deben aplicarse en la medida que sean pertinentes para el país en cuestión, tales como la reglamentación relativa a la contratación privada y los servicios de colocación, la promoción de servicios de bienestar social basados en su territorio y el cumplimiento de las responsabilidades que le incumben en carácter de Estado rector del puerto. En algunos casos la Comisión observó que la asistencia y cooperación técnicas serían útiles para que los Miembros interesados avancen en la aplicación del MLC, 2006.

### Difusión y actualización de la información sobre la aplicación del MLC, 2006. Sitio web y base de datos de la OIT sobre el MLC, 2006

Por último, la Comisión recuerda que, para satisfacer los requisitos del MLC, 2006 relativos a la difusión de información, la Oficina ha creado una página web y una base de datos que contienen información proporcionada por los gobiernos de conformidad con el Convenio. Es una fuente útil de información para los demás Miembros y armadores y la gente de mar y es importante que los Miembros proporcionen dicha información a la Oficina y que adopten medidas para mantener actualizada esa información.

### Conclusión

De manera general, la Comisión desea reconocer la contribución de los Miembros que fueron los primeros en presentar memorias y que se encuentran entre los que primero ratificaron el MLC, 2006 y lo han puesto en vigor, y que, en muchos aspectos, señalan a los demás el camino a seguir.