

STCMLC/2014/1

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

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

**Resumen de las observaciones y sugerencias
sobre las dos series de propuestas conjuntas
de enmiendas al Código del Convenio
sobre el Trabajo Marítimo, 2006**

**Documento de información para la primera reunión
del Comité Tripartito Especial establecido
en virtud del artículo XIII del MLC, 2006
(Ginebra, 7-11 de abril de 2014)**

Ginebra, 2014

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, GINEBRA

Copyright © Oficina Internacional del Trabajo, 2014

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 pubdroit@ilo.org, solicitudes que serán bien acogidas.

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En www.ifro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

ISBN 978-92-2-328685-9 (impreso)

ISBN 978-92-2-328686-6 (web pdf)

Primera edición 2014

Datos de catalogación en publicación 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 electrónicos de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolas a: Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza. También pueden solicitarse catálogos o listas de nuevas publicaciones a la dirección antes mencionada o por correo electrónico a: pubvente@ilo.org.

Vea nuestro sitio en la red: www.ilo.org/publns.

Índice

	<i>Página</i>
Dos series de propuestas conjuntas para enmendar el Código del MLC, 2006 Resumen de las observaciones y sugerencias formuladas por los Miembros de la OIT	1
Introducción	1
Observaciones y sugerencias sobre las dos series de propuestas conjuntas de enmienda al Código del MLC, 2006	2
Observaciones y sugerencias generales	2
A. Observaciones y sugerencias sobre la primera serie de propuestas conjuntas (regla 2.5).....	4
A1. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta de norma A2.5.2 – Seguridad financiera	4
A2. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta de pauta B2.5.3 – Garantía financiera	8
A3. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta de anexo A2-I	8
B. Observaciones y sugerencias sobre la segunda serie de propuestas conjuntas (regla 4.2).....	9
B1. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta de norma A4.2.1 – Responsabilidad del armador.....	9
B2. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta de norma A4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales.....	10
B3. Observaciones y sugerencias sobre el anexo A4-I propuesto.....	11
B4. Observaciones y sugerencias sobre el anexo B4-I propuesto.....	11

Dos series de propuestas conjuntas para enmendar el Código del MLC, 2006: Resumen de las observaciones y sugerencias formuladas por los Miembros de la OIT

Introducción

1. En su carta de 4 de octubre de 2013 ¹, el Director General invitó a todos los Miembros de la Organización, en virtud del párrafo 3 del artículo XV del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), a que transmitieran, para el 17 de marzo de 2014, las observaciones o sugerencias que desearan formular sobre las dos series de propuestas de enmienda que presentaron ² conjuntamente el Grupo de los Armadores y el Grupo de la Gente de Mar acerca de las disposiciones del Código relacionadas, respectivamente, con la regla 2.5 y la regla 4.2 del Convenio.
2. De conformidad con el párrafo 4 del artículo XV, en el presente documento se presenta un resumen de las observaciones y sugerencias que fueron comunicadas en respuesta a la carta del Director General. Los siguientes (23) Miembros enviaron comentarios con sus respuestas ³: Alemania, Argelia, China, España, Estonia, Honduras, India, Islas Marshall, Japón, Letonia, Mauricio, Namibia, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Panamá, Portugal, Reino Unido, Singapur, Suecia, Suiza, Tailandia, República Unida de Tanzania.
3. Muchos de estos gobiernos confirmaron que consultaron a sus interlocutores sociales para formular sus observaciones y sugerencias. El Gobierno de Portugal transmitió copia de una carta remitida por su asociación de armadores en la que indicaba que no tenía objeciones para que se examinaran debidamente las propuestas.
4. El presente resumen se ha preparado para información de los participantes en la primera reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del MLC, 2006 y está relacionado con el segundo punto del orden del día de la reunión ⁴.
5. Cabe señalar que, con arreglo al *Reglamento del Comité Tripartito Especial* ⁵, en la reunión no se puede examinar ninguna propuesta a menos que haya sido presentada formalmente al Comité de conformidad con el artículo 10 del Reglamento, por un representante, a reserva de que la propuesta sea secundada, o por un Grupo.

¹ Puede consultarse en el sitio de la OIT dedicado al MLC, 2006 en la dirección: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_229703/lang--es/index.htm.

² De conformidad con el párrafo 2 del artículo XV del MLC, 2006.

³ El Gobierno de la República de Croacia también respondió para indicar que presentaría sus comentarios próximamente.

⁴ El orden del día fue adoptado por el Consejo de Administración en su 319.ª reunión (octubre de 2013) y transmitido al Director General en la carta de invitación a la reunión.

⁵ Puede consultarse en: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_183947/lang--es/index.htm.

-
6. En las próximas secciones se exponen en primer lugar las observaciones y sugerencias generales sobre las dos series de propuestas conjuntas. Las secciones A y B, que figuran inmediatamente después, contienen, respectivamente, los comentarios específicos sobre la primera y la segunda series de propuestas conjuntas y se han subdividido haciendo referencia a cada una de las disposiciones propuestas.

Observaciones y sugerencias sobre las dos series de propuestas conjuntas de enmienda al Código del MLC, 2006

Observaciones y sugerencias generales

7. La mayoría de los gobiernos acogieron con satisfacción o apoyaron las propuestas en general, pero también formularon comentarios sobre cuestiones específicas⁶. Otros acogieron con satisfacción y apoyaron en términos generales las propuestas e indicaron que no tenían comentarios ni objeciones particulares sobre ninguna de las propuestas⁷. Dos gobiernos indicaron en sus comentarios que, por razones distintas, no apoyaban las propuestas de enmienda⁸.
8. Un gobierno, que acogió con satisfacción estas propuestas, señaló que, en virtud de la regla 2.5, los Miembros tenían la obligación de exigir que los buques que enarbolan su bandera aporten garantías financieras para asegurar que la gente de mar sea debidamente repatriada; en la propuesta se definían los detalles y se formulaba esta obligación en términos más concretos de una manera que podía contribuir a reducir el abandono de los buques y las tripulaciones (Alemania).
9. Otro gobierno señaló que, debido a la parquedad del párrafo 2 de la regla 2.5 del MLC, 2006, y a la falta de disposiciones más detalladas, era difícil de aplicar, y que por ello era urgente establecer un sistema de garantía financiera rápido y eficaz para asistir a la gente de mar en caso de abandono. El desarrollo del párrafo 2, a través de la propuesta relativa a la norma A2.5, venía a llenar un gran vacío en el Código del Convenio, al aclarar el concepto de «abandono» de una manera que no dejaba lugar a dudas con respecto a: los casos en que se ha de considerar que un marino ha sido abandonado, a las formas en que se podría constituir la garantía financiera y a los derechos que tienen los proveedores de las garantías financieras. Este gobierno también acogió con satisfacción los párrafos propuestos para la aplicación de la norma A4.2 porque establecen de manera clara y precisa el alcance de la garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización a raíz de una reclamación contractual, prevén requisitos mínimos e indican la manera de proceder, mediante pagos provisionales para evitar privaciones indebidas en los casos de discapacidad prolongada de la gente de mar en los que los elementos de la indemnización son difíciles de evaluar (Panamá).

⁶ Algunos de los 23 Miembros, si bien no indicaron de manera expresa que daban su apoyo general, propusieron cambios editoriales y otras sugerencias para modificar los textos propuestos: Alemania, Argelia, China, España, Honduras, India, Islas Marshall, Japón, Letonia, Mauricio, Países Bajos, Panamá, Portugal, Reino Unido, Singapur, Tailandia, República Unida de Tanzania.

⁷ Namibia, Nigeria, Noruega, Suecia.

⁸ Estonia, Suiza.

-
- 10.** Otro gobierno también acogió con agrado las enmiendas propuestas porque desarrollan el párrafo 2 de la regla 2.5 en el que se establece en líneas generales una obligación de los Miembros. Además, teniendo en cuenta que el derecho de repatriación de la gente de mar es un pilar fundamental dentro de las condiciones de trabajo decente que ampara el MLC, 2006, es oportuno incluir esta cuestión entre las que se han de inspeccionar — tanto por parte del Estado del pabellón como del Estado del puerto, en su caso —, certificar y consignar en la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM) Parte II. Las disposiciones propuestas relativas a la regla 4.2 también se consideran adecuadas porque detallan con más precisión las responsabilidades del armador y la manera en que los Miembros han de asegurar su cumplimiento. Por otra parte, se considera apropiado incluir esta cuestión entre los ámbitos que se han de inspeccionar — por parte del Estado del pabellón y del Estado del puerto, en su caso —, certificar y consignar en la DCLM, Parte II (España).
 - 11.** Otro gobierno señaló el problema particular de abandono que se ha planteado a su gente de mar a raíz de ataques de piratas y propuso añadir varias frases a las propuestas para tenerlo en cuenta (India).
 - 12.** Es necesario examinar algunos elementos de las propuestas, en particular las definiciones relacionadas con el abandono, y la manutención y el apoyo necesarios para la gente de mar, a fin de armonizarlos con las normas del Convenio en materia de repatriación, alimentación, alojamiento y atención médica (Alemania).
 - 13.** Se recalcó la necesidad de aligerar la carga administrativa, por ejemplo, exigiendo una combinación de documentos para no tener que expedir dos o tres nuevos documentos (Países Bajos, Suiza).
 - 14.** Se propuso aplicar gradualmente las enmiendas propuestas, habida cuenta de las repercusiones que tiene la introducción de enmiendas en el contenido del Certificado de Trabajo Marítimo y de la DCLM, así como en la verificación a bordo, que de todos modos tendría que realizarse antes de la fecha de la inspección intermedia o de la inspección para la renovación (Países Bajos, Singapur).
 - 15.** Varios gobiernos presentaron sugerencias editoriales específicas para garantizar la coherencia del texto o para aclarar en mayor medida la intención del texto. Las sugerencias específicas figuran en las secciones A y B. También se señaló que, de adoptarse las enmiendas, entonces habría que enmendar las referencias, por ejemplo, a las normas A2.5 y A4.2 en la pautas de la parte B que las mencionan y en otras partes del Convenio, de modo que digan «A2.5.1» y «A4.2.1» (Reino Unido).
 - 16.** Un gobierno dio su apoyo a las propuestas en principio y en términos generales, pero las considera demasiado descriptivas, largas y detalladas, y más apropiadas para el texto de unas pautas que de disposiciones reglamentarias (Portugal).
 - 17.** Dos gobiernos expresaron su oposición a las enmiendas y los anexos propuestos. Un gobierno consideró que no correspondía al Estado del pabellón poner en práctica sistemas de garantía financiera para la gente de mar o incluso supervisar la eficacia de dicho sistema; explicó que su legislación nacional no contemplaba el sistema de garantía financiera previsto en las enmiendas propuestas y que, por lo tanto, ésta no era compatible con las propuestas; y que la situación que se creaba de esta manera daría lugar a una desigualdad de trato con respecto a sus asalariados (Suiza). Otro gobierno declaró que, actualmente, no podía apoyar las propuestas de los párrafos 2, *c*) y 9, *a*) de la norma A2.5.2 propuesta, porque la consideraba demasiado rígida, habida cuenta de la resolución A.930(22) de la Organización Marítima Internacional (OMI). Tampoco podía respaldar las propuestas relativas a la norma A4.2, porque estimaba que estas propuestas

podrían ser útiles como recomendaciones para formular soluciones y pautas para el MLC, 2006 (Estonia).

18. Un gobierno que respaldó en líneas generales las enmiendas también expresó preocupación por la carga administrativa derivada de las mismas, y por el hecho de que los gobiernos pudieran ser considerados responsables en los casos en que no hubiera una protección de seguro privado. También se señaló que, con arreglo a ambas propuestas conjuntas, los sistemas de garantía financiera tendrían que cubrir una gama muy amplia de riesgos (por ejemplo, el abandono en caso de bancarrota del armador o incluso el hecho de que éste se niegue a pagar las reclamaciones contractuales como consecuencia de catástrofes naturales en el mar). Se expresó la preocupación de que podría haber algunos riesgos costosos que habría que cubrir, pero que no se podrían asegurar con ninguna compañía de seguros competente. Por otra parte, no estaba claro cuáles serían las consecuencias si el armador omitía pagar la prima de seguro, ni tampoco quién podría asegurar ese riesgo (Países Bajos).
19. En aras de una mayor claridad, se consideraba importante señalar en cualquier documentación que acompañara las enmiendas — una vez que se les diera su forma final — que el hecho de enmendar las obligaciones del armador por lo que se refería a las garantías financieras no afectaría el «sistema de protección» que había de establecerse de conformidad con la norma A1.4, párrafo 5, c), vi), en relación con la contratación y los servicios de colocación. Esta obligación era independiente y distinta de las obligaciones en materia de garantía financiera que se exigían a los armadores (Reino Unido).
20. Para un gobierno era importante que las propuestas de enmienda que hicieran referencia a situaciones abordadas en las disposiciones existentes del MLC, 2006, siguieran formando parte del ámbito de aplicación de estas disposiciones (Alemania).

A. Observaciones y sugerencias sobre la primera serie de propuestas conjuntas (regla 2.5)

A1. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta de norma A2.5.2 – Seguridad financiera

21. Párrafo 2 propuesto:

- La definición de «abandono» debería armonizarse con la definición que figura en la resolución A.930(22) de la OMI (Mauricio).
- El concepto de «abandono» que aparece en el párrafo 2 no abarca todos los casos en los que se requiere una garantía financiera, en particular los casos enumerados en el párrafo 1 de la norma A2.5 (Portugal).
- En el texto de introducción de la definición, la referencia a la violación «de los requisitos del presente Convenio o de las condiciones del acuerdo de empleo de la gente de mar» debería completarse con la frase «y/o de cualquier convenio de negociación colectiva aplicable» (China).
- Si bien las propuestas desarrollan la regla 2.5, en cuyo párrafo 2 se requiere que los buques aporten garantías financieras para «asegurar que la gente de mar sea debidamente repatriada», en el párrafo 2 de la norma A2.5.2 propuesta, sobre la definición de «abandono», se incluyen situaciones que, sin perjuicio de su gravedad, no requieren explícitamente la repatriación, como el impago de los salarios por un período mínimo de dos meses (párrafo 2, c)). Aunque el impago de los salarios pueda

estar ligado a la repatriación, el derecho a la repatriación sólo se aplicaría si la gente de mar se encuentra fuera de su domicilio y de su país. Aquí se mezclan estas consideraciones con el derecho de ser debidamente repatriado. Por otra parte, el sistema de garantía financiera propuesto va más allá al asegurar que la gente de mar sea debidamente repatriada, cuando indica (en el párrafo 1 propuesto) que su propósito es «asistir a la gente de mar en caso de abandono». Se señala que este tipo de asistencia, incluido el pago de los salarios atrasados, está cubierta en el país (España).

22. Párrafo 2, b) propuesto:

- La frase que figura en el texto de la definición «haya dejado a la gente de mar sin la manutención y el apoyo necesarios» abarcaría incluso casos menores de incumplimiento. La formulación debería asemejarse a la de la actual norma A2.5, párrafo 1, c), del MLC, 2006 (Alemania).

23. Párrafo 2, c) propuesto:

- Este elemento de la definición de «abandono» debería basarse en la responsabilidad general derivada del impago de los salarios contractuales sin tener en cuenta un período de tiempo determinado. El criterio de exclusividad propuesto por lo que se refiere al impago de los salarios «como mínimo durante un período de dos meses» no permitiría promover la igualdad de trato en el empleo para la gente de mar (República Unida de Tanzania).

24. Sugerencia de un nuevo párrafo 2, d):

- En el apartado d) del párrafo 2 debería añadirse un nuevo caso de abandono, a saber, aquel en el que el armador deja de pagar las prestaciones contractuales, incluidos los salarios, las indemnizaciones, etc. a la gente de mar capturada/secuestrada por piratas u organizaciones terroristas (en el mar o en tierra, en cualquier lugar del mundo) (India).

25. Sugerencia de un nuevo párrafo 3:

- Se sugiere añadir un nuevo párrafo que permita confirmar que la gente de mar de que se trata ha de ser considerada «abandonada» a fin de facilitar la aplicación de las enmiendas, de manera que el texto diga lo siguiente: «Todo Miembro deberá disponer de una legislación que reconozca el abandono de gente de mar que trabaja en buques que enarboles su pabellón resultante de la conducta del armador según lo previsto en el párrafo 2 de la norma A2.5.2, de modo que la gente de mar que se considera ha sido abandonada pueda obtener una ayuda eficaz y expedita» (China).

26. Párrafo 3 propuesto:

- Dado que incumbe al Estado establecer un sistema apropiado de garantía financiera, el contenido del párrafo 3 se prestaría mejor para una pauta (Portugal).
- La última oración, por la que se requiere a un Miembro que determine la modalidad de la garantía financiera, debería suprimirse o empezar con la frase: «De no existir un sistema de garantía financiera, el Miembro deberá determinar la modalidad del mismo, previa...» para tener en cuenta el hecho de que ese sistema tal vez ya existe, habida cuenta de las obligaciones de los Estados del pabellón, incluida la mencionada en el párrafo 5, a) de la actual norma A2.5 (Islas Marshall).

27. Párrafo 4 propuesto:

- La frase «que *estuviese* empleada o contratada o que trabajase en cualquier concepto...» debería abarcar a la gente de mar que sigue trabajando en el buque de que se trate o que estaba trabajando inmediatamente antes de que se produjese el abandono (Alemania).
- La cláusula «que *estuviese* empleada o contratada o que trabajase en cualquier concepto» es redundante, habida cuenta de la definición de «gente de mar o marino» del artículo II, párrafo 1, *f*), del MLC, 2006 (Japón).
- La expresión «acceso directo» debería definirse de manera apropiada y debería aclararse la modalidad de acceso directo (Mauricio).

28. Párrafo 5 propuesto:

- Las referencias a la «ropa» y a «otros costos o cargas razonables resultantes del abandono» deberían suprimirse debido a que esta última frase ya está cubierta por la frase «todos los gastos en que haya incurrido razonablemente la gente de mar», del párrafo 9, *b*), en el cual se incluiría también la ropa, que no está incluida de manera expresa en el MLC, 2006 (Alemania).
- A fin de indicar qué se entiende por «adecuados» y «necesarios», debería añadirse la siguiente frase al final del párrafo 5: «según los determinen la legislación nacional o los convenios colectivos» (Islas Marshall).

29. Párrafo 6 propuesto:

- El requisito detallado en la versión inglesa propuesta, que dice: «*shall be posted in a prominent position in the seafarers' accommodation*» (en español: «deberán exponerse en un lugar bien visible de los espacios de alojamiento de la gente de mar») con objeto de que las pruebas documentales se expongan en *los espacios de alojamiento de la gente de mar* no es coherente con la formulación actual del Convenio. Debería remplazarse en la versión inglesa, por ejemplo, por la formulación utilizada en la norma A5.1.3, párrafo 12: «... *posted in a conspicuous place on board where it is available to the seafarers*» («... exponerse en un lugar visible a bordo que sea accesible a la gente de mar») (Alemania). Otro gobierno también propuso remplazar «*a prominent position*» por «*a conspicuous place*» en aras de una mayor coherencia (China). Estas sugerencias no afectan la versión española. En la respuesta de otro gobierno se indica que el alojamiento de la gente de mar ya puede contener otros documentos obligatorios que deben señalarse a la atención de la gente de mar, tales como avisos sobre cuestiones de seguridad y prevención de la contaminación; sería conveniente tener más flexibilidad (Singapur).
- Debería aclararse más el concepto de «proveedor de garantía financiera» (Portugal).
- La administración debería especificar cuáles son las pruebas documentales. También deberían especificarse en la DCLM, Parte I (Mauricio).
- Se expresó satisfacción con la elección de la expresión «pruebas documentales», habida cuenta de la justificación que aparece en la nota 3 a pie de página del documento (Portugal).

30. Párrafo 7 propuesto:

- No se deberían incluir requisitos sobre ningún idioma específico; cuando proceda, basta con acompañar las pruebas documentales de una traducción al inglés (Alemania).

31. Párrafo 8 propuesto:

- A fin de aclarar qué se entiende por «la documentación necesaria que justifique la prestación» que ha de presentar la gente de mar interesada «de conformidad con el párrafo 2» se debería introducir una referencia: «la documentación necesaria *relativa al abandono y los derechos, los gastos y los costos*, de conformidad con los párrafos 2 y 9» (Alemania).
- La frase «prestarse sin demora previa solicitud» debería especificarse, al igual que el mecanismo que se ha de adoptar (Mauricio).
- Se debería especificar cuál es el órgano competente al que se ha de presentar la solicitud de asistencia del sistema de garantía financiera, así como otras informaciones pertinentes y cuáles son los documentos justificativos que deben adjuntarse a la solicitud (Tailandia).

32. Párrafo 9 propuesto:

- Se señaló que el texto de introducción de este párrafo, sobre la asistencia que ha de proporcionar el sistema de garantía financiera, menciona las reglas 2.2 y 2.5 del MLC, 2006, que tratan, respectivamente, sobre los salarios y la repatriación. Se considera que también debería hacer referencia a la regla 2.4, que trata sobre el derecho a vacaciones (Honduras).

33. Párrafo 9, a) propuesto:

- Por lo que se refiere a las reclamaciones por el pago de los salarios en el caso de la gente de mar, el límite mínimo de tiempo previsto debería reducirse de cuatro a tres meses como está estipulado en los instrumentos sobre la insolvencia de los empleadores (en particular en el Convenio sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador, 1992 (núm. 173)), a menos que pueda justificarse el límite mínimo de cuatro meses. La cobertura de las prestaciones distintas de las reclamaciones sobre los salarios deberían definirse con mayor precisión (basándose tal vez en el Convenio núm. 173) o suprimirse por completo. De conformidad con los instrumentos sobre la insolvencia, se debería permitir que los Miembros introduzcan techos socialmente aceptables de cobertura de los salarios impagos y que adopten medidas para prevenir abusos (Alemania).
- El retraso mencionado debería ser de dos meses (en lugar de cuatro), para armonizarlo con la definición de «abandono» del párrafo 2, c) de la norma propuesta: no es necesario prever el lapso de tiempo que ha de transcurrir entre el reconocimiento de una situación de abandono y el límite de duración de la garantía financiera. Ambos conceptos ya están definidos (Islas Marshall).

34. Párrafo 9, b) propuesto:

- Esta disposición se podría formular de manera más específica (Alemania, Mauricio) y estableciendo un vínculo más estrecho con la repatriación (Alemania). Se debería hacer referencia a «todos los gastos en que haya incurrido razonablemente la gente de mar durante el período de abandono» (Mauricio).

35. Párrafo 9, c) propuesto:

- La referencia al hogar de la gente de mar como destino de la repatriación debería ampliarse de conformidad con los párrafos 6 y 7 de la actual pauta B2.5 (Alemania, China).

36. Párrafo 10 propuesto:

- El costo de repatriación debería cubrir el viaje que concluye con la llegada de la gente de mar al «destino al cual se podrá repatriar a la gente de mar» y no a su «hogar». Se debería suprimir la frase final «así como cualquier otro costo o carga razonable derivados del abandono» porque es redundante (Alemania).

A2. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta de pauta B2.5.3 – Garantía financiera

37. Con respecto al requisito relativo a la asistencia provisional que se ha de proporcionar «si se requiere más tiempo para comprobar la validez de ciertos aspectos de la solicitud de la gente de mar» (ha de entenderse que se trata de la repatriación, pero el texto no lo dice — véase el párrafo 21 *supra*), es difícil comprender qué parte de la asistencia se podrá hacer efectiva inmediatamente, y qué parte se postergará hasta la validez comprobada (España).

38. En aras de una mayor claridad, la versión inglesa debería decir «the seafarer or a representative of the seafarer» (China). Esta sugerencia no afecta la versión española.

39. Sugerencia de un nuevo párrafo 2:

- A fin de evitar que la gente de mar quede retenida innecesariamente debido al procedimiento de comprobación de los salarios y otras prestaciones pendientes, se propone añadir un nuevo párrafo: «Al aplicar los párrafos 8 y 9 de la norma A2.5.2, si se necesita tiempo para comprobar la validez de la solicitud de la gente de mar relativa a los salarios y otras prestaciones pendientes que el armador ha de pagar en virtud del acuerdo de empleo, la gente de mar o su representante deberían aprobar las disposiciones adoptadas para su repatriación tras confirmar que se ha iniciado el procedimiento de verificación. Ello no debería impedir que la gente de mar o su representante reciban la asistencia necesaria (incluidos los salarios y otras prestaciones pendientes) tras aceptar la repatriación.» (China).

A3. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta de anexo A2-I

40. Hay diferencias con respecto al anexo A4-I (la referencia a un «certificado» que se menciona en la introducción del anexo A2-I, así como la referencia a «la autoridad competente», que aparece en el inciso *i*) del anexo A4-I, pero no en el anexo A2-I). Habría que armonizar los anexos o explicar las diferencias que existen entre ellos (Alemania). También hay diferencias entre los incisos *e*) y *f*) de los respectivos anexos (Islas Marshall). Se señaló que en el anexo A2-I se hace referencia a un «*certificado u otras pruebas documentales*», mientras que en los párrafos 6 y 7 de la propuesta de norma A2.5.2 sólo se hace referencia a «pruebas documentales» que (párrafo 7) «deberán contener la información requerida en el anexo A2-I». Podrían añadirse las palabras «certificado u otras» antes de «pruebas documentales» en ambos párrafos 6 y 7 (Reino Unido) o suprimirse (China).

-
41. Sería necesario aclarar quién sería el proveedor de la garantía financiera facultado para proporcionar la atestación al armador (Islas Marshall).

B. Observaciones y sugerencias sobre la segunda serie de propuestas conjuntas (regla 4.2)

B1. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta de norma A4.2.1 – Responsabilidad del armador

42. *Párrafo 8 propuesto:*

- Debería modificarse el texto para dejar claro que las disposiciones sobre la garantía financiera serían obligatorias únicamente cuando no haya cobertura de los riesgos profesionales en los sistemas de seguridad social (España).

43. *Párrafo 8, a) propuesto:*

- La referencia al «acuerdo de empleo de la gente de mar» debería completarse con las palabras «y/o en cualquier otro convenio colectivo aplicable» (China).

44. *Párrafo 8, c) propuesto:*

- Se expresaron dudas sobre cómo se efectuarían los pagos provisionales y la evaluación conexas que se proponen (Portugal).

45. *Párrafo 8, d) propuesto:*

- Este apartado debería empezar de la manera siguiente: «el armador podrá deducir los pagos recibidos por la gente de mar...». Debería suprimirse la frase al principio del texto propuesto: «de conformidad con la regla 4.2, párrafo 2, la gente de mar deberá recibir el pago sin perjuicio de otros derechos legales, pero...» porque parece ser una interpretación de la regla 4.2, párrafo 2, del MLC, 2006 (Noruega).

46. *Párrafo 8, e) propuesto:*

- Sustitúyanse «pariente más próximo» por «los supervivientes a su cargo» y «beneficiario designado» por «u otros derechohabientes» (Alemania).
- Cuando la reclamación contractual no es presentada directamente por la gente de mar, convendría agregar un mecanismo de acreditación simple de fácil verificación (Honduras).

47. *Párrafos 9 y 10 propuestos:*

- En estas disposiciones se debería tener en cuenta el hecho de que, en el caso de los sistemas reglamentarios de seguro obligatorio, legalmente no es posible cancelar o no renovar la garantía financiera (Alemania).
- Sería preferible reemplazar «la garantía financiera del armador» por «la garantía financiera prevista en el párrafo 8 de la presente norma» (Japón).
- La única manera de hacer llegar notificaciones a la gente de mar es por conducto del armador, debido a que los Estados del pabellón no tienen autoridad para reglamentar directamente a los proveedores de la garantía financiera. Resulta difícil hacer los

arreglos necesarios para dar *previo* aviso a la gente de mar y también es problemático hacerles una notificación de inmediato. Al final del párrafo 9, se debería suprimir la frase «y por que sea notificada de inmediato en caso de que dicha garantía no se renueve». Asimismo, en el párrafo 10, se debería sustituir la frase «si se va a cancelar» por «la cancelación de la garantía financiera», y suprimir la frase «si no se va a renovar» (Islas Marshall).

48. Párrafo 11 propuesto:

- Debería haber más flexibilidad para exponer las pruebas documentales «en un lugar bien visible de los espacios de alojamiento de la gente de mar» — véase el párrafo 30 *supra* (Alemania, China, Singapur).
- Se expresaron dudas con respecto a la responsabilidad del «proveedor de la garantía financiera» y al hecho de que podría haber más de un proveedor (Portugal).

B2. Observaciones y sugerencias sobre la propuesta de norma A4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales

49. Párrafo 1 propuesto:

- Según la opinión de un gobierno, no estaba claro por qué la definición de «reclamación contractual» hace referencia al conjunto de la norma A4.2.1 revisada, dado que esta expresión aparece por primera vez desde el párrafo 8 de la norma en adelante y se refiere exclusivamente al sistema de garantía financiera definido en la actual norma A4.2, párrafo 1, *b*). Si no se hace una aclaración a este respecto, se propone enmendar el inicio del texto del párrafo 1 de la manera siguiente: «A los efectos de la norma A4.2.1, *párrafo 8*» (hay que añadir las cursivas) y remplazar la referencia a toda reclamación relacionada con «enfermedades, lesiones o muerte» por reclamación relacionada con casos de «*muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales*», o sea, la formulación utilizada en la actual norma A4.2, párrafo 1, *b*) (Alemania).
- Del mismo modo, otro gobierno señaló que la definición de «reclamación contractual» se refería a «*toda reclamación* relacionada con enfermedades, lesiones o muerte que se produzcan mientras la gente de mar presta servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven de su empleo en virtud de dicho acuerdo», con lo cual se entiende que se prevé una responsabilidad general y no sólo la basada en un acuerdo de empleo o en un convenio colectivo. Este concepto amplio de la responsabilidad implicaría la introducción de cambios en la legislación nacional y un aumento de los costos laborales para los armadores. Además, la definición no debería abarcar el recargo de prestaciones (España).
- En el mismo sentido, otro gobierno señaló que, según opinión legal, una reclamación contractual es la que nace del incumplimiento de un contrato que une a las partes. El término más indicado sería «reclamación por indemnización» (Honduras).

50. Sugerencia de un nuevo párrafo 2:

- Se señaló que hasta el momento no se ha definido el concepto de «sistema de garantía financiera». Se propone añadir un nuevo párrafo que contenga una definición acorde con el texto del párrafo 3 de la norma A2.5.1 propuesta, a saber: «El sistema de garantía financiera, previsto en el párrafo 1, *b*) de la norma A4.2.1, podrá adoptar la

modalidad de un régimen de seguridad social o de un seguro o de un fondo u otro sistema similar. El Miembro deberá determinar la modalidad, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas» (Alemania).

51. Párrafo 2 propuesto:

- Con arreglo a la sugerencia del párrafo 49, la referencia a la «norma A4.2.1» debería remplazarse por la «norma A4.2.1, párrafo 8» (Alemania).
- Se pide aclarar cuáles son las disposiciones eficaces que se han de prever «para la recepción, tramitación y resolución imparcial de las reclamaciones contractuales relacionadas con las indemnizaciones a las que se hace referencia en la norma A4.2.1» (Islas Marshall).

B3. Observaciones y sugerencias sobre el anexo A4-I propuesto

52. Título: se señaló que la referencia a la «regla 2.5, párrafo 2» era errónea (Letonia, Suiza).

53. Véanse las observaciones del párrafo 40 *supra* en relación con el anexo A2-I (Alemania, Islas Marshall, Reino Unido). Se propone que el inciso *e*) diga: «la razón social y la dirección del proveedor de la garantía financiera», como en el anexo A2-I (Reino Unido).

54. Se planteó la pregunta de quién sería la autoridad competente a los efectos del inciso *i*) (Portugal).

B4. Observaciones y sugerencias sobre el anexo B4-I propuesto

55. También se debería incluir el requisito de indicar la fecha del incidente, porque de esta manera se demostraría la puntualidad de la acción y ello permitiría identificar con mayor facilidad el incidente que dio pie para iniciar la acción (Reino Unido).

56. En el primer párrafo sustantivo de este anexo, podría remplazarse «contrato de trabajo del marino, y...» por «acuerdo de empleo del marino, y...» (Reino Unido).