



Organización
Internacional
del Trabajo



Quinta reunión del Comité Tripartito Especial del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada

Ginebra, 7-11 de abril de 2025

► Propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, de conformidad con el artículo XV

Este documento es una compilación de las 16 propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006), recibidas por la Oficina internacional del Trabajo de conformidad con el Artículo XV. Tales propuestas serán examinadas en la quinta reunión del Comité Tripartito Especial del MLC, 2006 (Ginebra, 7-11 de abril de 2025).

Cabe recordar que, en su cuarta reunión (Parte II), el STC pospuso el examen exhaustivo de dos propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006, en relación con la duración máxima del periodo de servicio a bordo, y el derecho de la gente de mar a ser repatriada a su domicilio.¹ A este respecto, cabe señalar que el Grupo de la Gente de Mar y un grupo de miembros gubernamentales de la Unión Europea han presentado dos nuevas propuestas de enmienda (propuestas núm. 10 y propuesta núm. 16, respectivamente), a fin de sustituir las propuestas iniciales que presentaron para la discusión de 2022. Por consiguiente, estas nuevas propuestas sustituyen las anteriores, que ya no se examinarán en la quinta reunión del STC.

Antes de que las propuestas de enmienda sean transmitidas al STC para su posible adopción, todos los Miembros de la Organización, con independencia de que hayan ratificado o no el Convenio, podrán formular observaciones o sugerencias relativas a las mismas, que el STC tomará en consideración. Se invita a los Gobiernos de todos los Estados Miembros a enviar a la Oficina, de conformidad con los procedimientos de consulta tripartita establecidos en el país,

¹ Informe final de la cuarta reunión del Comité Tripartito Especial (Parte II) del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, STCMC/Parte II/2022/4, párrs. 414 y 415, págs. 62 y 63, y doc. GB.346/LILS/3, párr. 15.

cualquier observación o sugerencia relativa a las propuestas, antes del 15 de marzo de 2025, por correo electrónico a MLCamend@ilo.org.

► Resumen²

Grupo	Número of de propuesta	Tema	Disposiciones del Código
Grupo de la Gente de Mar y Grupo de los Armadores			
	Propuesta núm. 1	Violencia y acoso	<i>Norma A4.3, párrs. 1,2 y 4</i> <i>Pauta B4.3.1, párrs. 1 y 4</i>
	Propuesta núm. 2	Repatriación	<i>Norma A2.5.1, párrs. 8 y 10 (nuevo)</i>
	Propuesta núm. 3	Permisos para bajar a tierra	<i>Norma A2.4</i>
	Propuesta núm. 4	Trabajadores clave	<i>Norma A5.1.1</i> <i>Norma A5.2.1</i> <i>Norma A5.3</i>
	Propuesta núm. 5	Siniestros marítimos	<i>Norma A5.1.6</i>
Grupo de la Gente de Mar			
	Propuesta núm. 6	Horas de trabajo y de descanso	<i>Norma A2.3, párr. 5</i>
	Propuesta núm. 7	Horas de trabajo y de descanso	<i>Norma A2.3, párr. 13</i>
	Propuesta núm. 8	Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes	<i>Regla 1.2, Norma A1.3 (nuevo)</i>
	Propuesta núm.9	Formación y desarrollo	<i>Norma A2.8, párr. 3</i>
	Propuesta núm.10	Repatriación	<i>Norma A2.5.1, párr. 3 (nuevo)</i>
Grupo de los Armadores			
	Propuesta núm. 11	Guía médica internacional de a bordo	<i>Pauta B4.1.1, párrs. 2 y 4</i>
Gobiernos			

² El orden en el que se presentan las propuestas de enmienda en este documento no afecta el orden en el que se discutirán las propuestas en la quinta reunión del STC.

Australia, Canadá, Islas Marshall, Noruega, Reino Unido, Sudáfrica	Propuesta núm. 12	Violencia y acoso	<i>Norma A1.4, párr. 5</i> <i>Pauta B2.8.1, párr. 1</i> <i>Pauta B3.1.10, párr. 1</i> <i>Norma A4.1, párr. 1</i> <i>Pauta B4.1.3, párr. 2</i> <i>Norma A4.3, párrs. 1, 2, 3, 5-8 –</i> <i>Pauta B4.3.1, párrs. 1, 2, 4 y 6</i> <i>Norma A5.1.5, párrs. 2, 3 y 5 (nuevo)</i>
---	-------------------	-------------------	--

Alemania, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Suecia	Propuesta núm. 13	Violencia y acoso	<i>Norma A4.3, párrs. 1 y 2</i>
--	-------------------	-------------------	---------------------------------

Alemania, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Suecia	Propuesta núm. 14	Permisos para bajar a tierra	<i>Norma A2.4, párr. 4 (nuevo) –</i> <i>Norma A4.4, párrs. 6 y 7 (nuevo)</i> <i>Pauta B4.4.5</i>
--	-------------------	---------------------------------	--

Alemania, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Suecia	Propuesta núm. 15	Formación médica	<i>Norma A4.1, párr. 4, e) (nuevo)</i> <i>Pauta B4.1.1, párr. 3</i>
--	-------------------	------------------	--

Alemania, Bélgica, Bulgaria,	Propuesta núm. 16	Duración máxima del	<i>Norma A2.5.1, párr. 2</i>
Chipre, Croacia, Dinamarca,		periodo de servicio a	<i>Anexo A5-I</i>
Eslovaquia, Eslovenia, España,		bordo	<i>Anexo A5-II</i>
Estonia, Finlandia, Francia, Grecia,			<i>Anexo A5-III</i>
Hungría, Irlanda, Italia, Letonia,			
Lituania, Luxemburgo, Malta,			
Países Bajos, Polonia, Portugal,			
Rumania, Suecia			



Propuesta núm. 1 (Grupo de la Gente de Mar y Grupo de los Armadores)

1. Tema

Violencia y acoso

2. Antecedentes

Una de las recomendaciones de la [Segunda reunión del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y los factores humanos](#), (en adelante, la TWG SIHE 2), celebrada en febrero de 2024, fue que el Consejo de Administración de la OIT debería emplear la expresión “la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales” en sus respectivos instrumentos y orientaciones, según correspondiera, con una llamada que remitiera a la definición de “violencia y acoso” del Convenio sobre la violencia y el acoso, 2019 (en adelante, Convenio núm. 190).

Otra recomendación dimanante de dicha reunión fue que el Consejo de Administración de la OIT invitara a los miembros del STC a considerar formular propuestas para enmendar el MLC, 2006, teniendo en cuenta lo dispuesto en el Convenio núm. 190, con miras a asegurar que los Estados Miembros:

1. definieran y prohibieran la violencia y el acoso a bordo, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales;
2. adoptaran las políticas, medidas y programas pertinentes para prevenir y abordar estas cuestiones, especificando las responsabilidades distintas y complementarias de los Estados del pabellón, los Estados rectores del puerto, los Estados que suministran mano de obra, los armadores, la gente de mar y otras partes interesadas, según correspondiera;

3. exigieran a los armadores que adoptaran las políticas y medidas pertinentes para prevenir y abordar la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales;
4. adaptaran los mecanismos de denuncias existentes a bordo y en tierra para facilitar el acceso a un recurso efectivo en los casos de violencia y acoso, así como la protección frente al hostigamiento y las represalias, y la defensa de la privacidad y confidencialidad de las partes involucradas, y
5. mejorasen la cooperación entre los Estados del pabellón, los Estados rectores del puerto y los Estados que suministran mano de obra en relación con estas cuestiones ³.

3. Objetivo

Reflejar el equilibrio de responsabilidades entre los empleadores, los trabajadores y sus organizaciones y los Gobiernos, similar al logrado en el Convenio núm. 190. Los interlocutores sociales están convencidos de que la norma A4.3 es el lugar más adecuado para las nuevas disposiciones obligatorias que versan sobre esta cuestión, señalando que la pauta B4.3 ya contiene disposiciones no obligatorias y una referencia a las Directrices para erradicar el acoso y la intimidación en los buques, publicadas conjuntamente por la International Chamber of Shipping (ICS) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF).

4. Consideraciones pertinentes

La propuesta se ha formulado para abordar las recomendaciones específicas de la JTWG SIHE 2, y el cuadro que figura a continuación contiene algunas consideraciones pertinentes con respecto a dichas recomendaciones.

Recomendación de la JTWG SIHE 2	Consideraciones pertinentes
1. Definir y prohibir la violencia y el acoso a bordo, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales;	Se considera que deberían aplicarse las definiciones empleadas en el Convenio núm. 190, ya que son de aplicación general. Se

³ Las recomendaciones adoptadas por el JTWG pueden consultarse en: [ILO-IMO JTWG-SIHE 2/6 \(extracto\)- Informe para el Comité de Seguridad Marítima de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT – Segunda reunión del Grupo de trabajo tripartito mixto OIT-OIM para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y los factores humanos | Organización Internacional del Trabajo](#) (en inglés).

	entiende que incluyen el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales.
2. Adoptar las políticas, medidas y programas pertinentes para prevenir y abordar estas cuestiones, especificando las responsabilidades distintas y complementarias de los Estados del pabellón, los Estados rectores del puerto, los Estados que suministran mano de obra, los armadores, la gente de mar y otras partes interesadas, según corresponda;	Se toma en consideración en la propuesta de los interlocutores sociales.
3. Exigir a los armadores que adopten las políticas y medidas pertinentes para prevenir y abordar la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales;	Se toma en consideración en la propuesta de los interlocutores sociales.
4. Adaptar los mecanismos de denuncias existentes a bordo y en tierra para facilitar el acceso a un recurso efectivo en los casos de violencia y acoso, así como la protección contra el hostigamiento y las represalias, y la defensa de la privacidad y confidencialidad de las partes involucradas, y	El MLC, 2006 contiene procedimientos de tramitación de quejas a bordo y en tierra. Las Directrices de la ICS-ITF contienen una recomendación sobre el acceso a un sistema de notificación confidencial a terceros.
5. Mejorar la cooperación entre los Estados del pabellón, los Estados rectores del puerto y los Estados que suministran mano de obra en relación con estas cuestiones.	El artículo, párrafo 2, del MLC, 2006 exige la cooperación entre los Miembros.

5. Medidas transitorias

No se considera necesaria ninguna medida transitoria. Cada vez más Estados parte del MLC, 2006 han ratificado el Convenio núm. 190 o están en proceso de hacerlo. Aquellos que aún no han ratificado el Convenio núm. 190 tendrán la opción de aplicar medidas que sean sustancialmente equivalentes con respecto a la gente de mar, de conformidad con el artículo VI, párrafo 3, del MLC, 2006.

6. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Norma A4.3, párrafo 1, añádase nuevo apartado e)		1. La legislación u otras medidas que se han de adoptar de conformidad con el párrafo 3 de la regla 4.3 deberán incluir lo siguiente: ... <u>e) la prevención y la eliminación de la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, de conformidad con el Convenio sobre la violencia y el acoso, 2019 (núm. 190).</u>
Norma A4.3, párrafo 2, b), añádese texto		2. Las disposiciones mencionadas en el párrafo 1 de la presente norma deberán: ... b) especificar claramente la obligación de los armadores, la gente de mar y otras personas interesadas de cumplir las normas aplicables y los programas y políticas en materia de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques, <u>así como las medidas establecidas para prevenir y eliminar la violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual a bordo de los buques,</u> prestando especial atención a la seguridad y la salud de la gente de mar menor de 18 años;
Norma A4.3, párrafo 4, añádese texto		4. El cumplimiento de los requisitos de los instrumentos internacionales aplicables sobre los niveles aceptables de exposición a riesgos en el lugar de trabajo a bordo de buques y sobre la elaboración y aplicación de políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques, <u>y sobre la prevención y la eliminación de la violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual a bordo de los buques,</u> será considerado conforme con los requisitos del presente Convenio.
	Pauta B4.3.1, párrafo 1, añádese texto	1. Las disposiciones exigidas en virtud de la norma A4.3 deberían tener en cuenta el Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos, 1996, y las versiones ulteriores y otras normas, pautas y repertorios de recomendaciones prácticas

conexos de la OIT e internacionales relativos a la protección de la seguridad y la salud en el trabajo, incluidos los niveles de exposición que puedan indicar. También debería tenerse en cuenta [la Recomendación sobre la violencia y el acoso, 2019 \(núm. 206\)](#), y la versión más reciente del documento *Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying* (Directrices sobre la eliminación del acoso y la intimidación a bordo de los buques), publicado conjuntamente por la International Chamber of Shipping y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte.

Pauta B4.3.1, párrafo 4, *d*),
añádese texto

4. Además, la autoridad competente debería asegurarse de que se tengan en cuenta las implicaciones para la seguridad y la salud en relación con las cuestiones siguientes, en particular:

- a) respuesta ante emergencias y accidentes;
- b) efectos de la dependencia de las drogas y el alcohol;
- c) protección y prevención contra el VIH/SIDA, y
- d) [violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual-acoso e intimidación.](#)

Propuesta núm. 2 (Grupo de la Gente de Mar y Grupo de los Armadores)

1. Tema

Repatriación

2. Antecedentes

En mayo de 2022, la OMI adoptó enmiendas a su Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL), a través de la resolución FAL.14(46), que entró en vigor el 1º de enero de 2024, como consecuencia de un examen exhaustivo del anexo a dicho instrumento. Entre ellas figuran enmiendas basadas en las lecciones aprendidas de la pandemia de COVID-19, en lo que respecta a “la llegada y salida de personas”. En este contexto, las enmiendas propuestas tienen por objeto apoyarse en estos cambios relacionados con el Convenio FAL, en el marco del MLC, 2006. Más concretamente, están relacionadas con la repatriación de los marinos no

nacionales y no residentes que trabajan a bordo de los buques que efectúan viajes internacionales.

3. Objetivo

Asegurar que se aprendan otras lecciones de la pandemia COVID-19, en particular para garantizar que no se subordine el disfrute de los permisos de la gente de mar para bajar a tierra con fines de repatriación a que esta sea titular de un visado o un permiso especial. La propuesta también tiene por objeto garantizar que no se discrimine a la gente de mar, por ninguna razón.

4. Consideraciones pertinentes

Las propuestas suprimirán la carga administrativa injustificada y facilitarán los desplazamientos de la gente de mar, con fines de repatriación. También garantizarán que la gente de mar no sea objeto de discriminación por ninguna razón e independientemente de cuál sea el Estado del pabellón del buque en el que trabaje o esté empleada o contratada.

5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Norma A2.5.1, párrafo 8, añádese texto		<u>8. En particular, los Miembros no deberán denegar el derecho de repatriación a ningún marino debido a las circunstancias financieras de los armadores o a la incapacidad o la falta de voluntad de éstos para reemplazar a un marino. Los Miembros no deberán exigir que la gente de mar sea titular de un visado o un permiso especial para bajar a tierra a los fines de repatriación.</u>
Norma A2.5.1, añádase nuevo párrafo 10		<u>10. Todo Miembro deberá facilitar la repatriación de la gente de mar de tal manera que excluya toda discriminación basada en cualquier motivo e independientemente de cuál sea el Estado del</u>

pabellón del buque en el que la gente de mar
trabaje o esté empleada o contratada.

Propuesta núm. 3 (Grupo de la Gente de Mar y Grupo de los Armadores)

1. Tema

Permisos para bajar a tierra

2. Antecedentes

A pesar del requisito establecido en el MLC, 2006 de que se conceda a la gente de mar permisos para bajar a tierra, con el fin de favorecer su salud y bienestar (regla 2.4, párrafo 2), como consecuencia, entre otras cosas, de la reciente pandemia de COVID-19, las interrupciones de las cadenas de suministro y los conflictos, se han reducido considerablemente las oportunidades de que la gente de mar ejerza efectivamente su derecho a disfrutar de permisos para bajar a tierra. Al presentar esta propuesta, los interlocutores sociales se inspiraron en enmiendas recientes a las disposiciones del Convenio FAL de la OMI.

3. Objetivo

Ampliar la disposición sobre los permisos para bajar a tierra contenida en la regla 4.2, párrafo 2, mediante la adición de nuevo texto relacionado con los permisos para bajar a tierra en la norma A2.4 y la pauta B2.4. Los interlocutores sociales están convencidos de que, cuando un tema particular está cubierto en más de un instrumento obligatorio, las disposiciones de cada instrumento deben ser coherentes entre sí. Habida cuenta de que los Gobiernos ya han acordado un texto similar de conformidad con el Convenio FAL de la OMI, se espera que la incorporación de enmiendas similares al MLC 2006 cuente con un amplio apoyo.

4. Consideraciones pertinentes

Las propuestas fortalecerán los derechos de la gente de mar con respecto a los permisos para bajar a tierra, en beneficio de su salud y su bienestar. La aplicación de estas propuestas también pondrá en práctica otras lecciones aprendidas de la pandemia de COVID-19.

5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Norma A2.4 – Derecho a vacaciones, remplácese por		Norma A2.4 – Derecho a vacaciones
<u>A2.4.1 – Derecho a vacaciones anuales</u>		<u>A2.4.1 – Derecho a vacaciones anuales</u>
		1. Todo Miembro deberá adoptar una legislación que determine las normas mínimas para las vacaciones de la gente de mar [...]
Norma A2.4 – Derecho a vacaciones, añádase nueva norma		<u>A2.4.2 – Permisos para bajar a tierra</u>
<u>A2.4.2 – Permisos para bajar a tierra</u>		<u>1. Todo Miembro deberá velar por que las autoridades públicas permitan que la gente de mar desembarque mientras el buque en el que hayan llegado permanezca en un puerto que esté bajo su jurisdicción, siempre que se hayan cumplido los trámites pertinentes y que las autoridades públicas no tengan motivo para negarse a conceder permiso de desembarco por razones de higiene, seguridad u orden públicos.</u>
		<u>2. Los permisos para bajar a tierra se autorizarán de tal manera que excluya toda discriminación basada en cualquier motivo e independientemente de cuál sea el Estado del pabellón del buque en el que la gente de mar trabaje o esté empleada o contratada.</u>
		<u>3. No deberá exigirse a ningún marino que sea titular de un visado o un permiso especial, como, por ejemplo, un pase, a fin de disfrutar del permiso de pase a tierra.</u>
		<u>4. En caso de denegación de un permiso para bajar a tierra, las autoridades públicas deberán comunicar</u>

los motivos de dicha denegación al marino interesado y al capitán. Si éstos lo solicitan, tales motivos se proporcionarán por escrito.

5. Todo Miembro deberá exigir que los armadores concedan permisos para bajar a tierra a la gente de mar que presta servicio a bordo de un buque que enarbola su pabellón, con el fin de favorecer su salud y bienestar, que sean compatibles con las exigencias operativas de sus funciones.

6. Se deberá conceder a la gente de mar que no esté de servicio permisos para bajar a tierra tras la llegada del buque al puerto, salvo únicamente en los casos en que abandonar el buque esté prohibido o limitado por las autoridades interesadas del Estado del puerto o por motivos de seguridad u operativos.

Pauta B2.4 –
Derecho a
vacaciones,
añádase nueva
Pauta, B2.4.5 –
Facilitación de la
concesión de
permisos para bajar
a tierra y nuevos
párrafos 1-3

Pauta B2.4.5 – Facilitación de la concesión de permisos para bajar a tierra

1. Todo Miembro debería cooperar con los armadores y sus agentes en los puertos a fin de establecer procedimientos a bordo de los buques y en los puertos para facilitar la concesión de permisos para bajar a tierra a la gente de mar.

2. Todo Miembro, al aprobar los planes de seguridad de las instalaciones portuarias y supervisar su puesta en práctica, debería reconocer el derecho de la gente de mar a disfrutar de permisos para bajar a tierra, y la necesidad de acceder a instalaciones de bienestar.

3. Todo Miembro debería velar por que se proporcione al personal de sus puertos y terminales información y formación apropiadas sobre los derechos de la gente de mar, incluido el derecho a disfrutar de permisos para bajar a tierra.

Propuesta núm. 4 (Grupo de la Gente de Mar y Grupo de los Armadores)

1. Tema

Trabajadores clave

2. Antecedentes

La propuesta se formula en respuesta a los efectos de la pandemia de COVID-19 en el sector marítimo, incluidos los numerosos casos de incumplimiento del MLC, 2006 notificados. Durante la pandemia de COVID-19, las restricciones a los viajes dieron lugar a que decenas de miles de marinos quedaran varados o no pudieran embarcar en sus buques. Los acuerdos de empleo de la gente de mar se prolongaron, con o sin su consentimiento; se les denegó el permiso para bajar a tierra o el acceso a instalaciones en tierra, y se le denegó el acceso a la atención médica en tierra. Los casos de abandono de la gente de mar se vieron exacerbados por la pandemia. En su Observación general “sobre cuestiones que suscita la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) durante la pandemia”, adoptada en 2020, la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) recordó que: “La Oficina también ha recibido información sobre cientos de quejas individuales presentadas por marinos, que han enviado personalmente o que ha transmitido el Grupo de gestión de la crisis para la gente de mar, creado por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) [...] Tanto la ITF como la ICS indican que han recibido miles de quejas particulares de marinos de todo el mundo en las que describían situaciones desesperadas relativas a infracciones de las disposiciones del MLC, 2006. Se ha exigido a la gente de mar que siguiese trabajando más allá de los términos establecidos en los acuerdos de empleo de la gente de mar y, en determinados casos, se les han denegado la atención médica en tierra (regla 4.1) y sus derechos de repatriación (regla 2.5), sus vacaciones anuales y los permisos para bajar a tierra (regla 2.4). Se recuerda que la mayor parte de los buques no tienen personal médico formado a bordo y, por lo tanto, cuando se deniega la atención médica en tierra, los marinos no reciben tratamiento médico alguno. [...] La CEACR observó, sobre la base de la información aportada por la ITF y la ICS y los datos de que dispone la Oficina, “que sigue haciéndose caso omiso de las disposiciones del Convenio en muchos lugares del mundo.” Además, la CEACR consideró que “estos elementos

constituyen una base suficiente para llegar a la conclusión de que los Miembros, en su conjunto, han incumplido el artículo I, párrafo 2, del MLC, 2006. Este Convenio no contiene disposición alguna en la que se permita la suspensión provisional de la aplicación de sus disposiciones en caso de crisis, relacionada o no con la salud. Por el contrario, en opinión de la Comisión, es precisamente en momentos de crisis cuando la protección que contempla el MLC, 2006, cobra su significado pleno y merece un cumplimiento más escrupuloso. Esto es aún más cierto dado que el Convenio contiene únicamente normas mínimas para proteger los derechos de la gente de mar.” Además, la CEACR subrayó que: “la falta de aplicación de uno de estos principios y requisitos básicos con la excusa del riesgo que representa una crisis sanitaria prolongada puede hacer que el Convenio pierda sentido, precisamente en un momento y unas circunstancias en los que la protección que ofrece es más necesaria que nunca.”

3. Objetivo

Evitar lo máximo posible las violaciones del MLC, 2006 que se cometieron durante la pandemia de COVID-19 en caso de tener lugar otra pandemia internacional u otra emergencia sanitaria mundial. Las enmiendas propuestas se suman a otras iniciativas que puedan emprenderse a nivel internacional o nacional para brindar protección ante los efectos de cualquier futura pandemia o emergencia sanitaria mundial. Dado el mandato del STC, las enmiendas que se proponen son a las normas contenidas en el Título 5 del Convenio.

Durante la pandemia de COVID-19, se realizaron muchos llamamientos para que se designara a la gente de mar como trabajadores clave. Algunos ejemplos en orden cronológico son:

Llamamientos para que se designara a la gente de mar como “trabajadores clave”

- i) El 27 de marzo de 2020, la Circular núm. 4204/Add.6 de la OMI, Anexo, indicó que se recomienda a los Gobiernos y a las autoridades nacionales competentes: “Designar a la gente de mar profesional y al personal marino, independientemente de su nacionalidad cuando se encuentren en su jurisdicción, como “trabajadores clave” que prestan un servicio esencial”, e “Identificar como “trabajadores clave” a los trabajadores portuarios, al personal de las autoridades portuarias y de los servicios portuarios y, entre otros, al personal auxiliar vital restante, por ejemplo, prácticos, tripulaciones de remolcadores y dragas y proveedores de buques, ya que prestan un servicio esencial para facilitar el transporte marítimo y las operaciones portuarias a fin de mantener el movimiento de las cargas y la realización otras

actividades económicas vitales, con independencia de que sean empleados del sector público o privado”.

- ii) El 31 de marzo de 2020, una declaración de la Mesa del STC sobre la enfermedad por coronavirus afirmó que: “La gente de mar debería ser considerada oficialmente como trabajadores esenciales y, como tales, estar exentos de toda restricción para viajar y disfrutar de una consideración especial, a fin de poder embarcar y desembarcar de los buques y regresar a sus casas sin impedimentos, respetando las buenas prácticas de control de infecciones”.
- iii) El 22 de mayo de 2020, la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el Director General de la OIT y el Secretario General de la OMI emitieron una Declaración conjunta sobre la designación de la gente de mar, el personal marino, el personal de los buques pesqueros, el personal del sector de la energía en alta mar, el personal de aviación, el personal de la cadena de suministro de carga aérea y el personal del proveedor de servicios en los aeropuertos y puertos como trabajadores clave, y sobre la facilitación de los cambios de tripulación en puertos y aeropuertos en el contexto de la pandemia de COVID-19.
- iv) El 8 de junio de 2020, el Director General de la OIT, Guy Ryder, dijo: “Insto a los Estados Miembros a que reconozcan a la gente de mar como “trabajadores esenciales” y a que adopten con la máxima urgencia las medidas pertinentes para que quienes han trabajado duro para mantenernos abastecidos de medicinas, alimentos y otros artículos de primera necesidad puedan volver a su hogar y ser reemplazados por otra tripulación” [...] Obligar a los marinos exhaustos a seguir trabajando más de cuatro meses tras la finalización de su contrato es inadmisible. Se pone en peligro su salud y se pone en peligro la seguridad marítima. Es necesario actuar ahora para que la gente de mar tenga un trabajo decente y para evitar accidentes marítimos y desastres ambientales. Hacemos un llamamiento a los gobiernos para que trabajen juntos a fin de que estos cambios de tripulación se produzcan con seguridad”.
- v) El 12 de junio de 2020, el Secretario General de las Naciones Unidas, António Guterres, se refirió a la creciente crisis humanitaria y de seguridad a la que se enfrenta la gente de mar en todo el mundo, e hizo un llamamiento a “todos los países para que designen formalmente a la gente de mar y demás personal

marítimo como "trabajadores esenciales" y se aseguren de que los cambios de tripulación se efectúen en condiciones de seguridad."

- vi) El 9 de julio de 2020, en una declaración conjunta de la Cumbre Virtual sobre Cambios de Tripulación, de ámbito internacional, los Gobiernos de Alemania, Arabia Saudita, Chipre, Dinamarca, Emiratos Árabes Unidos, los Estados Unidos de América Filipinas, Francia, Georgia, Grecia, Indonesia, Noruega, los Países Bajos, el Reino Unido y Singapur: "[Alentaron] a todos los Estados de la OMI a designar a los marinos como "trabajadores clave" a los efectos de garantizarles una circulación segura y sin restricciones para poder embarcar y desembarcar de los buques...".
- vii) El 21 de septiembre de 2020, una resolución del Comité de Seguridad Marítima de la OMI: "...Inst[ó] a los Estados Miembros y las autoridades nacionales competentes a: [...] 2 designar a la gente de mar como "trabajadores esenciales" que prestan un servicio fundamental, a fin de facilitar unos desplazamientos seguros y sin obstáculos para el embarque o desembarque de un buque y considerar las posibilidades jurídicas de aceptar la documentación internacionalmente reconocida que lleva la gente de mar como prueba de su condición de trabajadores esenciales, y a efectos de sus viajes y desplazamientos para los cambios de tripulación;".
- viii) El 1 de octubre de 2020, la Mesa del STC emitió una declaración que indicó que: "... "Se pide a los Estados Miembros que coordinen urgentemente la labor de los ministerios y organismos que corresponda para abordar las siguientes cuestiones: Reconocer a la gente de mar, oficialmente y en todo el mundo, como trabajadores esenciales y el transporte marítimo como un servicio esencial para la comunidad mundial."
- ix) El 1º de diciembre de 2020, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Resolución A/RES/75/17 sobre la cooperación internacional para hacer frente a los desafíos que enfrenta la gente de mar como consecuencia de la pandemia de COVID-19 para apoyar las cadenas mundiales de suministro, que: "[...] 2. Exhort[ó] al sistema de las Naciones Unidas a que [...] trabaje con todas las instancias pertinentes a fin de movilizar una respuesta mundial coordinada a la pandemia y sus consecuencias sociales, económicas y financieras adversas para todas las sociedades; 3. Inst[ó] a los Estados Miembros a que designen a la gente de mar y demás personal marino como trabajadores esenciales; 4. [Alentó] a los Gobiernos y

a las partes interesadas pertinentes a que apliquen los protocolos para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de COVID-19, aprobados por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 102º período de sesiones, que permiten que la gente de mar varada sea repatriada y que otras personas se incorporen a los buques, teniendo en cuenta las medidas preventivas esenciales adoptadas por los Estados rectores de puertos contra la COVID-19; 5. Exhor[ó] a los Gobiernos a que apliquen con prontitud las medidas pertinentes destinadas a facilitar los cambios de la tripulación marítima, entre otras cosas, permitiendo el embarque y el desembarque y agilizando los viajes y las labores de repatriación, así como garantizando el acceso a la atención médica;”.

- x) El 8 de diciembre de 2020, el Consejo de Administración de la OIT, en su 340ª reunión, adoptó la Resolución sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y la pandemia de COVID-19, que: “1. Insta a todos los Miembros a que, de conformidad con la legislación nacional aplicable: ... b) designen a la gente de mar como “trabajadores clave”, a efectos de facilitar operaciones de embarque y desembarque seguras y sin restricciones, y de facilitar la concesión de permisos para bajar a tierra y, cuando sea necesario, el acceso a una atención médica en tierra ...; d) velen por que la gente de mar que necesita atención médica inmediata tenga acceso a instalaciones médicas en tierra, a una atención médica de emergencia independientemente de su nacionalidad y, cuando sea necesario, a una repatriación de emergencia; [...] 2. Invita a los Miembros ratificantes del MLC, 2006, a que adopten sin demora las medidas necesarias para asegurar la plena aplicación del Convenio en la legislación y en la práctica durante la pandemia de COVID-19 en coordinación con los ministerios y organismos pertinentes de sus administraciones nacionales, en cooperación con otros Miembros ratificantes y en consulta con los interlocutores sociales pertinentes.”.
- xi) El 10 de diciembre de 2020, el Día de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, el entonces Secretario General de la OMI, Kitack Lim, instó a “todos los Gobiernos a que designen, si no lo han hecho, a la gente de mar y al personal marino como trabajadores esenciales, con todas las prioridades de viaje, tránsito y vacunación que ello conlleva. [...] El Día de los Derechos Humanos de este año ofrece la

oportunidad de centrarse en los derechos de los trabajadores vitales, incluidos los del sector marítimo. Todos dependemos de ellos”.

- xii) El 12 de diciembre de 2020, en su Observación general, la CEACR afirmó que: “La Comisión saluda las resoluciones adoptadas recientemente por la Asamblea General de las Naciones Unidas, el Consejo de Administración de la OIT y el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, en las que se exhorta a los Estados Miembros a designar a los marinos como trabajadores clave a los efectos de garantizarles una circulación segura y sin restricciones para poder embarcar y desembarcar de los buques, la entrega de permisos para bajar a tierra y, cuando sea necesario, el acceso a atención médica en tierra. [...] Por consiguiente, la Comisión alienta encarecidamente a los Estados ratificantes, en sus diversas capacidades de Estados del pabellón, Estados del puerto y Estados que suministran mano de obra, que aún no lo hayan hecho a que reconozcan sin demora a la gente de mar como trabajadores clave y que lleven a la práctica las consecuencias de calificarlos como tales, con el fin de restablecer el respeto de sus derechos tal y como establece el MLC, 2006”.
- xiii) El 25 de marzo de 2021, la Circular núm. 4204/Add.38 de la OMI sobre el coronavirus (COVID-19) – Declaración conjunta en la que se insta a todos los Gobiernos a que concedan prioridad a la vacunación contra la COVID-19 para la gente de mar y las tripulaciones aéreas, el Secretario General de la OACI, el Director General de la OIT, el Secretario General de la OMI, el Director General de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Director General de la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) afirmaron: “Reiteramos nuestro llamamiento a los países que aún no lo han hecho a que designen a los marinos y a las tripulaciones aéreas como trabajadores esenciales.”.
- xiv) Del 19 al 23 de abril de 2021, la Cuarta reunión del STC (Parte I) adoptó una Resolución relativa a la aplicación y puesta en práctica del MLC, 2006 durante la pandemia de COVID-19 y pidió a la OIT que “inste a los Miembros a garantizar que se proporcione lo antes posible a la gente de mar acceso a la vacunación contra la COVID-19, y que promueva la aceptación mutua de los certificados de vacunación, en los casos en que éstos se expidan, en particular cuando la gente de mar embarque a bordo de sus buques o desembarque de los mismos y cuando disfrute

de un permiso para bajar a tierra, a fin de proteger su salud y de salvaguardar su capacidad para desempeñar sus funciones como trabajadores clave que mantienen las cadenas mundiales de suministro.”

- xv) El 15 de diciembre de 2021, la Resolución 1160 (32) de la OMI, “Medidas generales para abordar las dificultades de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19”, “INSTA a los Estados Miembros y a las autoridades nacionales pertinentes a que: .1 designen a la gente de mar "trabajadores esenciales" a fin de facilitar los permisos de tierra y el movimiento transfronterizo seguro y sin impedimentos, reconociendo la documentación pertinente que lleve la gente de mar como prueba de su condición de trabajadores esenciales, lo cual conllevaría la aplicación de medidas provisionales tales como (cuando sea posible en virtud de la legislación vigente) dispensas, exenciones u otras flexibilizaciones con respecto a cualquier requisito de visado o documentación;”.
- xvi) El 28 de febrero de 2022, en una Declaración conjunta instando a mantener la colaboración para tratar la crisis de los cambios de tripulación, salvaguardar la seguridad y salud de la gente de mar y evitar la interrupción de las cadenas de suministro durante la actual pandemia de COVID-19, la OIT, la OMI, el UNCTAD y la OMS instaron a los Gobiernos, las autoridades nacionales y locales, y todas las partes interesadas pertinentes, incluidos los empleadores, a: “Designar a la gente de mar "trabajadores esenciales", que prestan un servicio esencial, para facilitar los cambios de tripulación marítima y el movimiento seguro a través de las fronteras, y reconocer la documentación pertinente a tal efecto.”
- xvii) El 13 de mayo de 2022, el Comité de Facilitación de la OMI adoptó enmiendas al anexo del Convenio FAL, como sigue: “6.22 Norma. Los Gobiernos Contratantes y sus autoridades competentes se asegurarán de que los trabajadores portuarios y la tripulación de los buques, independientemente de su nacionalidad o del pabellón que enarbolan sus buques, cuando se encuentren en su territorio, sean designados como trabajadores esenciales que prestan un servicio de primera necesidad durante una emergencia de salud pública de importancia internacional.”
- xviii) El 25 de enero de 2023, el Grupo de Acción Conjunta para examinar el impacto de la pandemia de COVID-19 en los trabajadores del transporte y en las cadenas mundiales de suministro adoptó 23 recomendaciones, incluidas recomendaciones

a los Gobiernos para que: “18. reconozcan el papel clave que desempeñan los trabajadores del transporte durante las [emergencias de salud pública de importancia internacional] ESPII, en particular los trabajadores del transporte móviles y transfronterizos que mantienen en funcionamiento las cadenas de suministro esenciales y, si no lo han hecho ya, designarlos como “trabajadores esenciales”.

Respuestas de los Gobiernos nacionales a los llamamientos para las designaciones de “trabajadores clave”

Muchos Estados Miembros respondieron a la pandemia de COVID-19 designando a la gente de mar como “trabajadores clave”. En una circular de 15 de noviembre de 2022, el Secretario General de la OMI afirmó que se habían recibido 66 notificaciones de Estados Miembros, y dos de Miembros Asociados, de que habían designado a la gente de mar como trabajadores clave. La lista de Estados Miembros y Miembros Asociados es la siguiente: Alemania; Arabia Saudita; Azerbaiyán; Bahamas; Bangladesh; Barbados; Bélgica; Brasil; Bulgaria; Canadá; Chile; Chipre; Croacia; Dinamarca; Dominica; Egipto; Emiratos Árabes Unidos; Eslovenia; España; Estados Unidos de América, Federación de Rusia; Filipinas; Finlandia; Francia; Gabón; Gambia; Georgia; Ghana; Grecia; India; Indonesia; Irán; Irlanda; Islas Marshall; Italia; Jamaica; Japón; Jordania; Kiribati; Kenya; Líbano; Liberia; Maldivas; Marruecos; Moldova; Montenegro; Myanmar; Nueva Zelandia; Nigeria; Noruega; Países Bajos; Pakistán; Panamá; Perú; Polonia; Portugal; Reino Unido; República de Corea; Rumania; Singapur; Sudáfrica; Suecia; Tailandia; Türkiye; Venezuela, y Yemen. Los Miembros Asociados son: Islas Feroe y Hong Kong (China).

4. Consideraciones pertinentes

Objetivo de las enmiendas propuestas

El objetivo de la propuesta es impedir futuras violaciones del MLC, 2006 y garantizar el mantenimiento de las cadenas internacionales de suministro en caso de tener lugar otra pandemia internacional u otra emergencia sanitaria mundial. Hace efectivos los múltiples llamamientos que se han formulado para designar a la gente de mar como trabajadores clave, así como las notificaciones que han realizado los Miembros de que han designado a la gente de mar como trabajadores clave. La propuesta tiene en cuenta asimismo las enmiendas al anexo al Convenio FAL de la OMI adoptadas el 13 de mayo de 2022.

Consecuencias de designar a la gente de mar como trabajadores clave

Las enmiendas propuestas también detallan las consecuencias de designar a la gente de mar como trabajadores clave. Estas consecuencias se derivan de las solicitudes y llamamientos realizados en la “Observación general sobre cuestiones que suscita la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006), durante la pandemia”, adoptada por la CEACR en 2020.

Cooperación

En su Observación general de 2020, la CEACR recordó que: “... estos elementos constituyen una base suficiente para llegar a la conclusión de que los Miembros, en su conjunto, han incumplido el artículo I, párrafo 2, del MLC, 2006. Este Convenio no contiene disposición alguna en la que se permita la suspensión provisional de la aplicación de sus disposiciones en caso de crisis, relacionada o no con la salud. Por el contrario, en opinión de la Comisión, es precisamente en momentos de crisis cuando la protección que contempla el MLC, 2006, cobra su significado pleno y merece un cumplimiento más escrupuloso. Esto es aún más cierto dado que el Convenio contiene únicamente normas mínimas para proteger los derechos de la gente de mar”. La experiencia derivada de la pandemia mostró que la cooperación era necesaria, no solo entre los Miembros, sino también dentro del Miembro, y con las instituciones públicas internacionales y nacionales, garantizando al mismo tiempo que se amparen las necesidades de salud pública y se proteja a las comunidades locales.

Fuerza mayor

En su Observación General de 2020, la CEACR subrayó que “la noción de «fuerza mayor» no puede seguir alegándose a partir del momento en que hay opciones alternativas disponibles para cumplir las disposiciones del MLC, 2006, aunque sean más complicadas o arduas de llevar a la práctica, e insta a los Estados ratificantes que aún no lo hayan hecho a que adopten sin demora todas las medidas necesarias para restablecer la protección de los derechos de la gente de mar y cumplir, en la mayor medida posible, sus obligaciones en virtud del MLC, 2006.”.

Equilibrio entre los trabajadores clave y la protección de la salud pública

La finalidad del Grupo de Acción Conjunta era: “tratar los problemas graves y urgentes a los que se enfrentaban los trabajadores del transporte a consecuencia de la pandemia de COVID-19 con vistas a reducir al mínimo los efectos negativos en estos profesionales, en sus familias

y en el comercio y las cadenas de suministro mundiales y, en paralelo, amparar por completo las necesidades de salud pública y proteger a las comunidades locales”. Por consiguiente, una enmienda al MLC, 2006 basada en la designación de la gente de mar como trabajadores clave debería reconocer la necesidad de los Miembros de garantizar que se amparen por completo las necesidades de salud pública y se proteja a las comunidades locales.

Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Norma A5.1.1, añádase nuevos párrafos 3, 4, 5, 6 y 7		<u>3. Todo Miembro deberá designar, de conformidad con la legislación nacional aplicable, en todas las circunstancias, incluso durante las emergencias de salud pública de importancia internacional, a la gente de mar como trabajadores clave que prestan un servicio esencial, con miras a facilitar sus desplazamientos seguros y sin obstáculos al embarcar o desembarcar de un buque, inclusive, aunque no únicamente, con fines de disfrute de permisos para bajar a tierra, repatriación, cambios de tripulación y, cuando sea necesario, acceso a tratamiento médico en tierra.</u> <u>4. Todo Miembro, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales, deberá adoptar medidas adecuadas a fin de elaborar y aplicar políticas coordinadas para garantizar, en todas las circunstancias, incluso durante las emergencias de salud pública de importancia internacional, la seguridad y protección de la gente de mar nacional y no nacional como trabajadores clave que prestan servicios esenciales.</u> <u>5. Todo Miembro, al cumplir sus obligaciones derivadas de las reglamentaciones internacionales en materia de salud, incluso durante las emergencias de salud pública de importancia internacional, deberá eximir a los marinos de toda medida restrictiva en la medida en que sea adecuado y necesario para proteger sus derechos y garantizar su condición de trabajadores clave.</u>

6. No deberá alegarse la fuerza mayor como justificación del incumplimiento por un Miembro de sus obligaciones en virtud del presente Convenio, salvo en la medida en que el suceso sea una fuerza irresistible o un acontecimiento imprevisto, ajeno al control del Estado, que haga materialmente imposible, en las circunstancias del caso, cumplir con la obligación mientras subsista la circunstancia de fuerza mayor de que se trate.

7. La fuerza mayor no anulará ni pondrá término a la obligación de los Miembros de cumplir con el presente Convenio, que se reanudará tan pronto como su cumplimiento ya no sea materialmente imposible.

Norma A5.2.1,
añádase
nuevos
párrafos 9 a
13

9. Todo Miembro deberá reconocer, de conformidad con la legislación nacional aplicable, en todas las circunstancias, incluso durante las emergencias de salud pública de importancia internacional, a la gente de mar como trabajadores clave que prestan un servicio esencial, con miras a facilitar sus desplazamientos seguros y sin obstáculos al embarcar o desembarcar de un buque, inclusive, aunque no únicamente, con fines de disfrute de permisos para bajar a tierra, repatriación, cambios de tripulación y, cuando sea necesario, acceso a tratamiento médico en tierra.

10. Todo Miembro, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales, deberá adoptar medidas adecuadas a fin de elaborar y aplicar políticas coordinadas para garantizar, en todas las circunstancias, incluso durante las emergencias de salud pública de importancia internacional, la seguridad y protección de la gente de mar nacional y no nacional como trabajadores clave que prestan servicios esenciales.

11. Todo Miembro, al cumplir sus obligaciones derivadas de las reglamentaciones internacionales en materia de salud, incluso durante las emergencias de salud pública de importancia internacional, deberá eximir a los marinos de toda medida restrictiva en la medida en que sea adecuado y necesario para proteger sus derechos y garantizar su condición de trabajadores clave.

12. No deberá alegarse la fuerza mayor como justificación del incumplimiento por un Miembro de sus obligaciones en virtud del presente Convenio, salvo en la medida en que el suceso sea una fuerza irresistible o un acontecimiento imprevisto, ajeno al control del Estado, que haga materialmente imposible, en las circunstancias del caso, cumplir con la obligación mientras subsista la circunstancia de fuerza mayor de que se trate.

13. La fuerza mayor no anulará ni pondrá término a la obligación de los Miembros de cumplir con el presente Convenio, que se reanudará tan pronto como su cumplimiento ya no sea materialmente imposible.

Norma A5.2.1,
añádase
nuevo
párrafo 14

14. Todo Miembro deberá, en caso de una emergencia de salud pública de importancia internacional:

a) permitir que toda la gente de mar ejerza su derecho a disfrutar de permisos para bajar a tierra;

b) facilitar la repatriación de la gente de mar que presta servicio en buques que atracan en sus puertos o que atraviesan sus aguas territoriales o interiores;

c) permitir y facilitar el reemplazo de la gente de mar que haya desembarcado, y garantizar la dotación segura de los buques en consecuencia, ofreciendo un trato resolutivo y no discriminatorio a los nuevos miembros de la tripulación, que entran en su territorio exclusivamente para embarcar en sus buques;

d) asegurarse de que la gente de mar que esté a bordo de buques que se encuentren en su territorio y que necesite una atención médica inmediata tenga acceso a las instalaciones médicas en tierra, y

e) abstenerse de adoptar o modificar de manera repetida las medidas nacionales restrictivas o las reglamentaciones portuarias que puedan obstaculizar la planificación razonable de la travesía de un buque, y

evitar toda aplicación o control del Convenio faltos de coherencia con respecto a otro Miembro:

Norma A5.3,
añádase
nuevo
párrafo 3

2. Todo Miembro, en caso de una emergencia de salud pública de importancia internacional, al tiempo que garantiza que se amparen las necesidades de salud pública, deberá velar por que:

a) se permita a toda la gente de mar nacional y residente regresar a su territorio, como sería el caso en circunstancias normales:

b) se adopten medidas para prestar apoyo a toda la gente de mar nacional y residente que regrese a su territorio. Esto incluye garantizar, según sea necesario y adecuado, que se disponga de las instalaciones requeridas en lo relativo al transporte, la realización de pruebas y la cuarentena, y

c) se exima a los marinos de toda medida restrictiva en la medida en que sea adecuado y necesario para proteger sus derechos y garantizar su condición de trabajadores clave.

Propuesta núm. 5 (Grupo de la Gente de Mar y Grupo de los Armadores)

1. Tema

Trato justo de la gente de mar en caso de siniestros marítimos

2. Antecedentes

La imputación judicial es uno de los problemas más graves a los que se enfrenta la gente de mar en la actualidad, y hace muchos años que viene aumentando. Cuando ha ocurrido un accidente marítimo o un incidente de contaminación marina, a menudo se ha detenido a la gente de mar o se le ha denegado el acceso a las reglas normales del juego limpio y la justicia con las que defenderse contra cargos penales o la libertad condicional. La prensa marítima está repleta de informes de la gente de mar que ha sido tratada injustamente y detenida durante largos periodos, a menudo años, en países extranjeros. Un caso muy reciente es el de la tripulación del MV Dali, que estuvo detenida a bordo durante meses después de que su buque colisionara con el puente Francis Scott Key en Maryland (Estados Unidos de América). La imputación judicial y el trato injusto de la gente de mar constituyen un problema mundial, y tanto los sindicatos de la gente de mar como las empresas navieras desean que se tomen medidas. Las [Directrices conjuntas OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo](#), derivadas del continuo rechazo de la gente de mar, fueron adoptadas el 27 de abril de 2006 y entraron en vigor el 1º de julio de 2006. Lamentablemente, muchos países no acatan estas Directrices. El Grupo de la Gente de Mar y el Grupo de los Armadores desean que estas se promuevan y apliquen más ampliamente. En 2012, el Centro Internacional de los Derechos de la Gente de Mar (SRI) realizó una encuesta a 3 480 marinos de 68 nacionalidades diferentes. De las personas encuestadas, el 8 por ciento de la gente de mar y el 24 por ciento de los capitanes se habían enfrentado a cargos penales durante el desempeño de sus funciones profesionales. Los cargos más frecuentes estaban relacionados con incidentes de contaminación, colisión y accidentes mortales. También se preguntó a la gente de mar por sus experiencias si se habían enfrentado a cargos penales, y se obtuvieron estadísticas sorprendentes sobre la ausencia de trato justo.

- Al 91 por ciento de la gente de mar que se había enfrentado a cargos penales y que necesitaba servicios de interpretación no se le había proporcionado dichos servicios.

- El 90 por ciento no tuvo representación legal.
- Al 88 por ciento no se le explicaron sus derechos legales.
- El 80 por ciento se sintió intimidada o amenazada.
- El 46 por ciento señaló que sería reticente a cooperar plena y abiertamente con las investigaciones de siniestros y accidentes.

En total, el 81 por ciento de la gente de mar que se había enfrentado a cargos penales no consideraba haber recibido un trato justo. Además, el 85 por ciento expresó su preocupación por la imputación judicial.

3. Objetivo

Enmendar el MLC, 2006, a fin de incorporar disposiciones pertinentes de las Directrices conjuntas OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo. De hecho, actualmente no existe una referencia expresa en el MLC, 2006 a dichas Directrices. Sin embargo, está claro que la aplicación de dicho instrumento se rige por los principios en los que se asienta el MLC, 2006, al referirse, como lo hace en su preámbulo, a los siguientes considerandos:

“Teniendo presente también que la gente de mar está amparada por las disposiciones de otros instrumentos de la OIT y tiene otros derechos reconocidos como derechos y libertades fundamentales que rigen para todas las personas;

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

Teniendo presentes también las normas internacionales relativas a la seguridad de los buques, la protección de las personas y la calidad de la gestión de los buques contenidas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, y el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, enmendado, así como los requisitos sobre formación y competencias de la gente de mar contenidos en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, enmendado; [...]

Recordando que el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, define los deberes y obligaciones de los Estados del pabellón en relación, entre

otras cosas, con las condiciones de trabajo, la dotación y las cuestiones sociales en los buques que enarbolan su pabellón.”

Es primordial que toda investigación que se lleve a cabo en virtud de la regla 5.1.6 proteja los derechos, la dignidad y las libertades de la gente de mar involucrada.

4. Consideraciones pertinentes

Los beneficios serían: i) la promoción de una observancia mínima y uniforme a nivel internacional de las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, fortaleciendo al mismo tiempo los derechos, la dignidad y las libertades de la gente de mar; ii) la progresión de los esfuerzos realizados durante años por el sector para poner fin a la lacra de la imputación judicial y mejorar así la imagen del sector del transporte marítimo, y iii) la consiguiente mejora del atractivo de las profesiones en el mar, lo cual aumentará la contratación y la retención de personal.

5. Medidas transitorias

No existen medidas transitorias previstas. La propuesta debería adoptarse y aplicarse lo antes posible, de conformidad con los procedimientos de enmienda del MLC, 2006.

6. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Norma A5.1.6, añádase nuevo párrafo 1		<u>1. Al llevar a cabo una investigación de un siniestro marítimo, los Miembros deberán tener debidamente en cuenta las recomendaciones de la última versión de las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo. Sin perjuicio de la legislación nacional, los Miembros deberán cooperar, en la medida de lo posible, con los Estados del pabellón, los Estados del puerto y los Estados que suministran mano de obra interesados, con miras a prestar apoyo en la aplicación de las Directrices arriba mencionadas.</u>

Propuesta núm. 6 (Grupo de la Gente de Mar)

1. Tema

Abordar la fatiga: horas de trabajo y de descanso

2. Antecedentes

La fatiga entre la gente de mar se ha mencionado en muchos estudios, y a menudo se cita como un factor importante o que contribuye a los siniestros marítimos que causan muertes y contaminación marina. Si bien las normas sobre las horas de trabajo y de descanso son fundamentales para mitigar el riesgo de fatiga en el mar, muchos estudios, incluido uno publicado recientemente por la World Maritime University (WMU), muestran que, debido a unos niveles de dotación reducidos, la gente de mar tiene dificultades para cumplir las normas establecidas. El Grupo de la Gente de Mar cree, y los datos de que se dispone apoyan esta conclusión, que la fatiga y la cultura de largas jornadas de trabajo que predomina en el sector del transporte marítimo están exacerbando la creciente crisis de contratación y retención de la gente de mar.

3. Objetivo

Contribuir a afrontar el problema de la fatiga de la gente de mar, aumentando las horas de descanso y abordando la cuestión de la competencia desleal que existe actualmente entre los pabellones, dependiendo del sistema de horas de trabajo y de descanso que elijan.

En particular, el objetivo de la propuesta es resolver la discrepancia numérica entre los regímenes de reglamentación sobre las horas de trabajo y sobre las horas de descanso establecidos en la norma A2.3, párrafo 5, a saber:

“5. Los límites para las horas de trabajo o de descanso serán los siguientes:

a) el número máximo de horas de trabajo no excederá de:

i) 14 horas por cada período de 24 horas, ni de

ii) 72 horas por cada período de siete días;

o

b) el número mínimo de horas de descanso no será inferior a:

i) 10 horas por cada período de 24 horas, ni a

ii) 77 horas por cada período de siete días”.

Si bien los países que eligen el régimen indicado en el apartado a), i) e ii) permiten un número máximo de 72 horas de trabajo por cada periodo de siete días, los que optan por el régimen indicado en el apartado b), i) e ii) permiten a la gente de mar que trabaje 91 horas por cada periodo de siete días. Esto indica una discrepancia de 19 horas por semana o de 82 horas en 30 días.

El objetivo de esta propuesta es:

- i) aumentar las horas de descanso, para que sean iguales en la opción a) y en la opción b), y
- ii) contribuir a la continua mejora de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar.

Algunos países han establecido en su legislación nacional que las horas de trabajo y de descanso deberían reglamentarse paralelamente. Sin embargo, la gran mayoría ha optado por reglamentar las horas de descanso (o ha proporcionado al armador una opción), porque ofrece más flexibilidad a los armadores, flexibilidad que en muchos casos se está ejerciendo en detrimento de la salud, la seguridad y el bienestar de la gente de mar. Además, está poniendo en peligro la protección del entorno marino.

Muchos informes de investigación de accidentes marítimos demuestran el impacto de las largas jornadas de trabajo y de la fatiga consiguiente que experimenta la gente de mar. El estudio de la WMU arriba mencionado recuerda asimismo las diferencias de trato de los trabajadores en tierra y de la gente de mar. Además, un estudio realizado por la OMS/OIT en 2021 señaló que las largas jornadas de trabajo (más de 55 horas por semana) son perjudiciales para la salud de los trabajadores, pero que se podría exigir a la gente de mar trabajar hasta 91 horas por semana de conformidad con el MLC, 2006.

El Grupo de la Gente de Mar cree que es ilógico proporcionar dos opciones que se contradicen fundamentalmente (tres opciones si se consideran las disposiciones relativas a la Aptitud para el Servicio contenidas en la sección A-VIII/1 del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado (Convenio de Formación), 1978, que se aplica al personal de guardia). Esto socava la seguridad y salud en el trabajo de la gente de mar y, por consiguiente, los principios y derechos fundamentales de la gente de mar establecidos en el artículo III del MLC, 2006.

4. Consideraciones pertinentes

El estudio de la WMU arriba mencionado ha indicado que la gente de mar percibe la fatiga como un reto importante para su seguridad, salud y bienestar, y que el marco normativo existente se considera ineficaz para aliviar la fatiga en el mar. Además, el estudio señala que el 88 por ciento de la gente de mar piensa que existe un desequilibrio entre la demanda de trabajo y los niveles de dotación de los buques. La gente de mar indica, en promedio que trabaja 11,5 horas, descansa 10,8 horas y duerme 7 horas al día. El estudio de la WMU señala que el 28 por ciento de la gente de mar tal vez descansa menos de 10 horas, infringiendo las normas del MLC, 2006 sobre las horas de descanso. La gente de mar indica asimismo que trabaja en media 75 horas por semana sin tener ningún día libre, y el 78 por ciento afirma que no tiene ningún día libre durante toda la vigencia de su contrato, lo cual contraviene lo dispuesto en la norma A.2.3, párrafo 3. Estos datos ponen de relieve las violaciones generalizadas de las normas del MLC, 2006.

Además, en la JTWG SIHE 2 sobre el tema de la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales, la fatiga se puso específicamente de relieve como un “peligro psicosocial”, lo cual significa que la gente de mar es más vulnerable a las consecuencias de la intimidación y el acoso sexual y/o las agresiones sexuales como consecuencia de la fatiga.

En relación con esto, el artículo 9 del Convenio núm. 190 prevé que los Estados Miembros deberán adoptar una legislación “que exija a los empleadores [...] prevenir la violencia y el acoso [...], en particular [...] tener en cuenta la violencia y el acoso, así como los riesgos psicosociales asociados, en la gestión de la seguridad y salud en el trabajo”.

La enmienda propuesta mejorará sustancialmente el número de horas que se espera que la gente de mar trabaje, y aumentará el número de horas de descanso. Esto mejorará, entre otras cosas, la contratación y retención de la gente de mar.

El estudio de la WMU indica que, en promedio, la gente de mar trabaja aproximadamente 75 horas por semana, por lo que el impacto de los cambios propuestos por el Grupo de la Gente de Mar se limitará fundamentalmente a los que no respetan las normas existentes al suprimir la opción de explotar el régimen de las horas de descanso, previendo 91 horas de trabajo por cada periodo de 7 días, por lo que contribuirá a mantener la igualdad de condiciones para los armadores que son conscientes del impacto de las largas jornadas de trabajo en su tripulación.

Dos informes de la WMU respaldan las enmiendas propuestas, a saber:

World Maritime University: A Culture of Adjustment – Evaluating the implementation of the current maritime regulatory framework on rest and work hours. (2020).

World Maritime University: Quantifying an Inconvenient Truth – Revisiting a Culture of Adjustment on Work/Rest Hours. (2024).

5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Norma A2.3, párrafo 5, <i>b</i>), reemplácese		5. Los límites para las horas de trabajo o de descanso serán los siguientes: <i>a</i>) el número máximo de horas de trabajo no excederá de: i) 14 horas por cada período de 24 horas, ni de ii) 72 horas por cada período de siete días, o <i>b</i>) el número mínimo de horas de descanso no será inferior a: i) 10 horas por cada período de 24 horas, ni a ii) <u>96</u> 77 horas por cada período de siete días.

Propuesta núm. 7 (Grupo de la Gente de Mar)

1. Tema

Abordar la fatiga: Horas de trabajo y de descanso - excepciones

2. Antecedentes

La fatiga entre la gente de mar se ha mencionado en muchos estudios, y a menudo se cita como un factor importante o que contribuye a los siniestros marítimos que causan muertes y daños al entorno marino. Las normas sobre las horas de trabajo y de descanso son fundamentales para mitigar el riesgo de fatiga en el mar. Un informe publicado recientemente por la WMU, *Quantifying an Inconvenient Truth* (2024), se refiere a un informe anterior presentado al STC en 2021 – *A Culture of Adjustment - Evaluating the implementation of the current maritime regulatory framework on rest and work hours*. Al proporcionar datos de primera mano y recordar decenios de investigación, estos informes exponen los fundamentos de los cambios que se proponen en el presente documento a las disposiciones de la norma A2.3, párrafo 13.

El Grupo de la Gente de Mar cree, y los datos de que se dispone apoyan esta conclusión, que la fatiga y la cultura de largas jornadas de trabajo que predomina en el sector del transporte marítimo están exacerbando la creciente crisis de contratación y retención de la gente de mar.

3. Objetivo

El estudio de la WMU arriba mencionado ha indicado que la gente de mar considera que la fatiga es un reto importante para su seguridad, salud y bienestar, y que el marco normativo existente es ineficaz para aliviar la fatiga en el mar. Además, el estudio señala que casi el 88 por ciento de la gente de mar piensa que existe un desequilibrio entre la demanda de trabajo y los niveles de dotación de los buques.

La gente de mar indica, en promedio, que trabaja 11,5 horas, descansa 10,8 horas y duerme 7 horas al día. Estas conclusiones son coherentes con un estudio anterior sobre la misma población. El mencionado estudio señala que el 28 por ciento de la gente de mar reconoce que descansa menos de 10 horas, lo que constituye una violación de las normas del MLC, 2006 sobre las horas de descanso.

Además, la gente de mar indica asimismo que trabaja en media 75 horas por semana sin tener ningún día libre, y el 78 por ciento de la gente de mar encuestada afirma que no tiene ningún día libre durante toda la vigencia de su contrato, lo que contradice los principios de la norma A.2.3, párrafo 3.

Asimismo, de conformidad con las disposiciones del MLC, 2006, la gente de mar puede trabajar de manera continua a bordo por un período de hasta 11 meses.

La norma A2.3, párrafo 13, prevé excepciones a los requisitos de la norma A2.3, párrafos 5 y 6. Los Estados ratificantes deben adoptar medidas en la legislación nacional o procedimientos que faculten a la autoridad competente para autorizar o registrar convenios colectivos que permitan excepciones a los límites establecidos en la norma A2.3, párrafos 5 y 6.

Así, los convenios colectivos son el único mecanismo por el que pueden acordarse y aplicarse excepciones a la norma A2.3, párrafos 5 y 6, y estos acuerdos deben, en la medida de lo posible regirse por las disposiciones de esta norma, pero pueden prever viajes de más corta duración y licencias compensatorias.

Por las razones que se exponen más abajo, esta enmienda exigirá que los Estados garanticen que se prevean normas máximas y mínimas en los convenios colectivos en los casos en que los armadores estén buscando excepciones a las disposiciones de la norma A2.3, párrafos 5 y 6 para la gente de mar que realice guardias o que trabaje a bordo de buques dedicados a viajes de corta duración.

4. Consideraciones pertinentes

En el [anexo A](#) (disponible en línea sólo en inglés), el Grupo de la Gente de Mar explica los comentarios recientes de la CEACR con respecto a las excepciones a la norma A2.3, párrafos 5 y 6, que están previstas en la norma A2.3, párrafo 13. En resumen, estas incluyen las siguientes observaciones:

- Un Estado ha excluido a los oficiales de la protección que brindan las disposiciones sobre las horas de trabajo y de descanso, pero no ha proporcionado pruebas de que esto se hizo por conducto de un convenio colectivo;
- Los Estados han previsto excepciones a las normas sin autorizar dichas excepciones a través del mecanismo de un convenio colectivo autorizado;
- Un Estado ha eludido el diálogo social para celebrar un “acuerdo con la fuerza de trabajo” alternativo que no está de conformidad con el espíritu del MLC, 2006, en su forma enmendada, ni en el sentido de “convenio colectivo”.

El Grupo de la Gente de Mar señala asimismo que el texto introductorio del MLC, 2006 recuerda que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho en el Mar, de 1982, establece un marco jurídico general con arreglo al cual deben regirse todas las actividades que se realicen en los mares y océanos, y recuerda a continuación que el artículo 94 de esta Convención define los deberes y obligaciones de los Estados del pabellón en relación, entre

otras cosas, con las condiciones de trabajo, la dotación y las cuestiones sociales en los buques que enarbolan su pabellón. Así, cada Estado del pabellón debe ejercer efectivamente su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón.

En el [anexo B](#) (disponible en línea solo en inglés), el Grupo de la Gente de Mar explica, en lo que respecta a los tres principales Estados del pabellón (que representan casi el 40 por ciento de la flota mundial y más de 19 000 buques de un tonelaje de peso muerto de casi 780 toneladas métricas), la “legislación” nacional presentada a la CEACR con respecto a las excepciones concedidas en virtud de la norma A2.3, párrafo 13.

Esta enmienda pretende garantizar que los Estados del pabellón cumplan sus obligaciones en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho en el Mar y, tal como indica el anexo B, no dejar simplemente que los armadores determinen la base sobre la cual aplicarán excepciones a las disposiciones de la norma A2.3, párrafos 5 y 6, del MLC, 2006 para la gente de mar que realice guardias o que trabaje a bordo de buques dedicados a viajes de corta duración.

El Grupo de la Gente de Mar recuerda que uno de los argumentos esgrimidos para la inclusión de una excepción a las disposiciones de la norma A2.3, párrafos 5 y 6, fue la incapacidad de los buques que tienen sistemas de guardia de “seis horas de trabajo y seis horas de descanso”, con niveles de dotación reducidos y durante viajes de corta duración, para cumplir la norma A2.3, párrafos 5 y 6.

Es inadmisibles que se pueda exigir a la gente de mar prestar servicio durante un periodo de hasta 11 meses, sin tener ningún día libre, y con unas horas de trabajo rutinarias incluso superiores a las reglamentadas en la norma A2.3, párrafos 5 y 6, y, además, que los Estados del pabellón no estén autorizando o registrando convenios colectivos que prevean explícitamente licencias compensatorias o viajes de más corta duración para la gente de mar que realice guardias o que trabaje a bordo de buques dedicados a viajes de corta duración.

Dos informes de la WMU respaldan las enmiendas propuestas, a saber:

World Maritime University: A Culture of Adjustment – Evaluating the implementation of the current maritime regulatory framework on rest and work hours. (2020).

World Maritime University: *Quantifying an Inconvenient Truth – Revisiting a Culture of Adjustment on Work/Rest Hours*. (2024).

Véase asimismo el anexo A: *Extractos de los comentarios de la CEACR sobre ciertos Estados relativas a la norma A.2.3, párrafo 13*.

Anexo B: *Extractos de la legislación relativa a las horas de trabajo y de descanso de los tres principales Estados del pabellón, presentada a la CEACR*.

5. Medidas transitorias

Ninguna. Estas normas mejoradas se establecerán a través de un convenio colectivo y, por consiguiente, en consulta con los representantes de los Armadores y de la Gente de Mar, por lo que no requerirán ninguna intervención de los Estados Miembros, ni supondrán costo alguno para ellos, más allá de lo requerido para incorporar en la legislación las normas habilitadoras revisadas.

6. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Norma A2.3, párrafo 13, replácese		13. Ninguna disposición contenida en los párrafos 5 y 6 de la presente norma deberá ser un impedimento para que un Miembro cuente con medidas en la legislación nacional o con procedimientos que faculten a la autoridad competente para autorizar o registrar convenios colectivos que permitan excepciones a los límites establecidos. <u>Al determinar las circunstancias en las que tales convenios colectivos pueden ser autorizados o registrados, el Miembro deberá establecer las normas mínimas y máximas que deben preverse en términos de duración máxima del viaje, vacaciones adicionales y licencias compensatorias. Las excepciones previstas en tales convenios colectivos deberán ajustarse, en la medida</u>

en que sea posible, a las disposiciones de la presente norma.

~~Tales excepciones deberán ajustarse, en la medida en que sea posible, a las disposiciones de la presente norma, pero podrán tomarse en cuenta la mayor frecuencia o duración de los períodos de licencia o el otorgamiento de licencias compensatorias a la gente de mar que realice guardias o que trabaje a bordo de buques dedicados a viajes de corta duración.~~

Propuesta núm. 8 (Grupo de la Gente de Mar)

1. Tema

Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes

2. Antecedentes

Las conclusiones del estudio encomendado por el Grupo de Trabajo Marítimo de Transición Justa y preparado por la Sociedad de Clasificación DNV sobre el tema “Comprender mejor la formación y las aptitudes que necesita la gente de mar para apoyar un sector del transporte marítimo descarbonizado”, señalaron la necesidad de impartir formación a al menos 800 000 marinos de la fuerza de trabajo de todo el mundo, de aquí a 2050. No se trata solamente de impartir la formación profesional requerida, sino formación para garantizar la manipulación segura de combustibles alternativos complejos, que pueden tener un impacto en el medio ambiente y los Estados costeros. Además, el estudio también ha puesto de relieve que atraer y retener a la gente de mar constituye un problema en el sector del transporte marítimo y plantea un gran desafío al garantizar que existan suficientes marinos competentes para apoyar la transición verde del sector.

La cultura de seguridad que tienen en cuenta el factor humano como el aspecto central en el que se apoyará la transición exige examinar detenidamente los aspectos de la formación que la OMI desarrollará con la contribución del sector del transporte marítimo.

3. Objetivo

Garantizar que se brinde igualdad de oportunidades a toda la gente de mar para obtener la formación necesaria sin costo alguno para ella, introduciendo una nueva norma en virtud de la regla 1.3.

4. Consideraciones pertinentes

La formación no solo se imparte con miras a la progresión profesional que beneficiará a un marino, sino que también es una responsabilidad compartida para garantizar un medio de transporte seguro y respetuoso del medio ambiente que beneficie a las comunidades, las economías y los puertos. Además, aumentará el atractivo del sector y de la profesión marítima para los jóvenes y, potencialmente, para las mujeres.

5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Regla 1.3 – Formación y calificaciones, añádase nueva norma A1.3 - Formación y calificaciones		<u>En aplicación de la regla 1.3, párrafos 1 y 2, incluido en relación con cualquier formación que pueda desarrollarse o requerirse para responder a mejoras futuras en el sector del transporte marítimo, la gente de mar no deberá sufragar, directa o indirectamente, en todo o en parte, los gastos de tal formación, otras cargas o cualquier costo asociado.</u>

Propuesta núm. 9 (Grupo de la Gente de Mar)

1. Tema

Formación y desarrollo

2. Antecedentes

Con el desarrollo y el establecimiento de la formación necesaria para dotar a la gente de mar de competencias para manejar y gestionar los combustibles alternativos y la tecnología, el desarrollo personal durante toda la carrera es el camino hacia una transición justa para la gente de mar.

El estudio del Grupo de Trabajo Marítimo de Transición Justa/DNV ha indicado la necesidad de mejorar profesionalmente las competencias de la gente de mar, y el sector del transporte marítimo ya está poniendo de relieve las posibles dificultades para contratar y retener a los profesionales marítimos necesarios para tripular los buques.

Asimismo, se está poniendo de manifiesto la falta de profesionales que tengan puestos estratégicos en tierra en el sector del transporte marítimo y en torno al mismo. El desarrollo de las competencias y, por tanto, la facilitación de oportunidades a todas las personas para que tengan acceso al sector en la transición justa siguen estando limitados fundamentalmente a la capacidad financiera de las personas para costear la formación, mientras que la combinación de fondos públicos y privados se considera la única opción para brindar a la gente de mar de todo el mundo la posibilidad de acceder a formación con miras a garantizar su futuro empleo.

3. Objetivo

La norma A2.8 tiene buenas intenciones, pero no es suficientemente clara y no entra dentro del alcance de la validación o la inspección para verificar su aplicación. Un mecanismo más preciso para indicar la manera en que la gente de mar puede acceder a la formación para desarrollar sus competencias, y el componente de los costos asociado con ella, proporcionará más claridad y alentará a los jóvenes y las mujeres a considerar atractiva la carrera profesional en el mar.

4. Consideraciones pertinentes

Enmendar la norma A2.8 permitirá ofrecer una opción a la generación actual de la gente de mar para adquirir las competencias necesarias a fin de explotar buques más ecológicos, y atraer asimismo a futuros marinos a una carrera profesional en el mar. Al mismo tiempo, permitirá a los Estados Miembros contar con profesionales que, al final de su carrera en el mar, puedan ser clave en puestos altamente calificados en las administraciones y las infraestructuras portuarias y del transporte marítimo.

5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Norma A2.8, párrafo 3, reemplácese		Todo Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, deberá establecer objetivos claros para la orientación profesional, la educación y la formación de la gente de mar, <u>inclusive por medio de la identificación y la adopción de las medidas económicas, públicas o privadas, o una combinación de ambas, necesarias para garantizar que toda formación requerida se imparta sin gasto alguno para la gente de mar</u> cuyas tareas a bordo del buque están relacionadas principalmente con la seguridad de las operaciones y de la navegación del buque, incluida la formación permanente.

Propuesta núm. 10 (Grupo de la Gente de Mar)

1. Tema

Repatriación

2. Antecedentes

Durante la pandemia y el confinamiento internacional consiguiente, se puso de manifiesto que los derechos accesorios que se aplican a la repatriación en virtud de la norma A2.5.1 y la pauta B2.5.1 eran más débiles que aquellos en los que ha ocurrido un caso de abandono, a los que se aplica la norma A2.5.2.

Esto se plantea debido a que la norma A2.5.2, párrafo 9, c), que es obligatoria, prevé que la asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera deberá ser suficiente para cubrir, entre otras cosas;

“c) las necesidades esenciales de la gente de mar incluyen: alimentación adecuada, ropa, de ser necesario, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, la atención médica necesaria y cualquier otro costo o gasto razonable que se derive del acto o la omisión constitutivos del abandono hasta la llegada de la gente de mar a su hogar.”

Sin embargo, la disposición correspondiente que se aplica durante el proceso de repatriación (no relacionada con un caso de abandono) está contenida en la *pauta B2.5.1, párrafo 3*, que no es obligatoria.

Esto significa que la gente de mar que se encuentra en proceso de repatriación (pero no derivada de un caso de abandono) no tendrá derecho obligatoriamente a los mismos derechos que deben otorgarse con carácter obligatorio a la gente de mar que se encuentra en proceso de repatriación a raíz de un caso de abandono. Además, aunque la alimentación, el alojamiento y la atención médica son comunes en ambos casos (aunque obligatorios en uno, pero no en el otro), la ropa, el agua potable (que debe proporcionarse gratuitamente desde diciembre de 2024), el combustible y otros costos razonables se aplican a una repatriación derivada de un caso de abandono, pero no a una repatriación no relacionada con un caso de abandono.

Esta discrepancia debe subsanarse, porque la gente de mar que se encuentra en proceso de repatriación no relacionada con un caso de abandono podría quedar varada durante largos

periodos de camino a su hogar, debido a incidentes como los confinamientos internacionales a causa de pandemias, o una importante interrupción de los viajes, como la provocada por las erupciones volcánicas en Islandia en 2010.

3. Objetivo

La norma A2.5.1 no prevé los mismos derechos accesorios obligatorios de la gente de mar durante el proceso de repatriación que los que se aplican en virtud de la norma A2.5.2. Esto debe subsanarse, ya que no existe ningún motivo lógico de la dicotomía actual.

4. Consideraciones pertinentes

Dichos beneficios incluyen:

- La armonización de los derechos de la gente de mar, con independencia de que la repatriación esté relacionada o no con un caso de abandono (en la actualidad, difieren tal como se ha explicado anteriormente).
- Garantizar que la gente de mar que queda varada en un país extranjero durante un proceso de repatriación no relacionada con un caso de abandono disfrute de los mismos derechos que los contemplados por el sistema de garantía financiera (que solo se aplica a las repatriaciones derivadas de casos de abandono). No existe una justificación lógica de la dicotomía actual.

5. Medidas transitorias.

No existen medidas transitorias previstas. La propuesta debería adoptarse y aplicarse lo antes posible, de conformidad con los procedimientos de enmienda del MLC, 2006.

6. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Norma A2.5.1, añádase nuevo párrafo 3		<u>3. Los costos y las responsabilidades que debe asumir el armador por la repatriación con arreglo al párrafo 2, apartado c) de la presente norma, atenderán las necesidades esenciales de la gente de mar, e incluirán al menos lo siguiente: el pasaje hasta el punto de destino elegido para la repatriación, alimentación adecuada, ropa, de ser necesario, alojamiento, y la atención médica necesaria; la remuneración y las</u>

prestaciones de la gente de mar desde el momento en que abandona el buque; el transporte de 30 kg de equipaje personal de la gente de mar hasta el punto de destino elegido para la repatriación, y cualquier otro costo o carga razonable hasta la llegada de la gente de mar a su hogar.

[Numérense nuevamente los párrafos actuales].

Pauta B2.5.1, párrafo 3 –
suprímase

~~Los costos que debe sufragar el armador por la repatriación con arreglo a la norma A2.5 deberían incluir al menos lo siguiente:~~

- ~~a) el pasaje hasta el punto de destino elegido para la repatriación de conformidad con el párrafo 6 de la presente pauta;~~
- ~~b) el alojamiento y la alimentación desde el momento en que la gente de mar abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación;~~
- ~~c) la remuneración y las prestaciones de la gente de mar desde el momento en que abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación, si ello está previsto en la legislación nacional o en convenios colectivos;~~
- ~~d) el transporte de 30 kg de equipaje personal de la gente de mar hasta el punto de destino elegido para la repatriación, y~~
- ~~e) el tratamiento médico, si es necesario, hasta que el estado de salud de la gente de mar le permita viajar hasta el punto de destino elegido para la repatriación.~~

Propuesta núm. 11 (Grupo de los Armadores)

1. Tema

Guía médica internacional de a bordo

2. Antecedentes

El MLC, 2006, en virtud de la norma A4.1, párrafo 4, *a*), dispone lo siguiente:

“4. Las legislaciones nacionales deberán como mínimo prever los siguientes requisitos:

“*a*) todos los buques deberán llevar un botiquín, equipo médico y una guía médica ...”

Este mandato de llevar una guía médica a bordo de los buques está complementado por los párrafos 2 y 4 de la “pauta B4.1.1 – Prestación de atención médica”, que hace referencia a guías médicas específicas y a otros recursos que pueden utilizarse para subvenir a las necesidades de atención médica de la gente de mar a bordo de los buques.

Reconociendo la necesidad apremiante de información médica actualizada, a fin de proteger la salud de la gente de mar y de garantizar su rápido acceso a atención médica a bordo, en esta propuesta, el Grupo de los Armadores propuso conjuntamente incorporar en la pauta B4.1.1 referencias a la *International Medical Guide for Seafarers and Fishers* (“Guía médica internacional para la gente de mar y los pescadores”, en inglés).

3. Objetivo

Poner de relieve la necesidad de enmendar la pauta B4.1.1 – Prestación de atención médica.

Dada la naturaleza remota del transporte marítimo, las vidas de la gente de mar dependen algunas veces de información práctica de primera mano fácilmente accesible durante los primeros momentos cruciales después de surgir una emergencia médica a bordo. Así pues, las orientaciones médicas que cubren las enfermedades, las lesiones y otros problemas de salud deben ser fácilmente accesibles, ya que son una ayuda vital para salvar vidas.

La primera edición de la *International Medical Guide for Seafarers and Fishers* se publicó en marzo de 2023. Esto fue un esfuerzo de cooperación coordinado por la ICS, con el apoyo de la ITF y la Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA).

Cómo las enmiendas propuestas ayudarán a lograr los objetivos del MLC, 2006

La inclusión de referencias a la *International Medical Guide for Seafarers and Fishers* garantizará que el MLC, 2006 haga referencia a las orientaciones más actualizadas, señalando, por ejemplo, que la edición más reciente de la *Guía médica internacional de a bordo*, mencionada en la pauta B4.1.1, párrafos 2 y 4, se publicó en mayo de 2009. También cabe señalar que en la actualidad se están celebrando debates sobre la posibilidad de establecer un acuerdo de

colaboración entre los custodios de la nueva *International Medical Guide for Seafarers and Fishers* (2023) y los custodios de la *Guía médica internacional de a bordo* (OIT, OMS y OMI), de 2009, con miras a una posible cooperación en futuras ediciones de la Guía de 2023.

4. Consideraciones pertinentes

Beneficios y consecuencias de las enmiendas a la pauta B4.1.1

Garantizar que los buques tengan la información médica más actualizada y conocimientos actualizados salvaguardará la seguridad y el bienestar de la gente de mar, física y mentalmente, ya que la Guía contiene un capítulo que versa sobre el tratamiento de los problemas de salud mental y de trastornos específicos de salud mental.

La Guía médica ha sido redactada y revisada por un grupo internacional de facultativos especializados en medicina marítima. No está destinada al personal médico, sino que se ha concebido como una herramienta para la persona encargada de prestar atención médica a bordo. Se divide en cuatro secciones principales – lesiones; enfermedades; información adicional, y formularios y gráficos de evaluación –, y está acompañada del Botiquín a bordo de los buques, que enumera los medicamentos y el equipo médico que ha de llevarse a bordo.

5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
	Pauta B4.1.1, párrafo 2, añádase texto	La formación a que se refiere el párrafo 1 de la presente pauta debería basarse en el contenido de las ediciones más recientes de la <i><u>International Medical Guide for Seafarers and Fishers</u></i> , <i>Guía médica internacional de a bordo</i> , de la <i>Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas</i> , del <i>Documento que ha de servir de guía – Guía internacional para la formación de la gente de mar y de la sección médica del Código internacional de señales</i> , así como de guías nacionales análogas.

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
	Pauta B4.1.1, párrafo 4, añádase nuevo texto	4. El mantenimiento apropiado del botiquín y de su contenido, del equipo médico y de la guía médica a bordo, así como su inspección periódica a intervalos regulares no superiores a doce meses, deberían estar a cargo de personas responsables designadas por la autoridad competente, que deberían velar por el control del etiquetado, la fecha de caducidad y las condiciones de conservación de los medicamentos y de los prospectos correspondientes, así como por el funcionamiento adecuado del equipo. Al adoptar o revisar la guía médica de a bordo utilizada a nivel nacional y al determinar el contenido del botiquín y el equipo médico, la autoridad competente debería tener en cuenta las recomendaciones internacionales en la materia, incluida la última edición de la <i>International Medical Guide for Seafarers and Fishers</i> , la <i>Guía médica internacional de a bordo</i> y otras guías mencionadas en el párrafo 2 de la presente pauta.

Propuesta núm. 12 (Gobiernos)

Australia, Canadá, Islas Marshall, Noruega, Reino Unido y Sudáfrica⁴

1. Tema

Violencia y acoso

2. Antecedentes

Reconociendo que toda la gente de mar tiene derecho a un entorno de trabajo marítimo seguro y saludable, la JTWG SIHE 2 recomendó que el STC invitara a formular propuestas para

⁴ Los autores indicaron que el Gobierno de los Estados Unidos de América respalda su propuesta.

enmendar el MLC, 2006, a fin de incluir disposiciones que abordaran la violencia y el acoso en el sector marítimo, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales.

Esta propuesta se presenta en respuesta a las recomendaciones del JTWG al STC.

La JTWG SIHE 2 se celebró en la sede de la OMI, del 27 al 29 de febrero de 2024. Bajo la dirección de la OIT y la OMI, examinó la cuestión de la violencia y el acoso en el sector marítimo, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales, y formuló recomendaciones para adoptar medidas en el futuro con miras a abordar estas cuestiones y a garantizar un entorno de trabajo seguro para la gente de mar. También estudió la legislación y la política marítimas existentes, e identificó lagunas en la legislación marítima que deberían colmarse para brindar más protección a la gente de mar en el lugar de trabajo. Al examinar el MLC, 2006, la JTWG SIHE 2 observó que las disposiciones del MLC, 2006 no abordaban de manera adecuada las responsabilidades de los Estados Miembros y los armadores con respecto a la prevención y respuesta a la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales en el sector marítimo. La reunión se planteó si el Convenio núm. 190 podría cubrir suficientemente estas lagunas, pero señaló que el Convenio núm. 190 no incluye ningún requisito específico del entorno único del lugar de trabajo marítimo. La JTWG SIHE 2 concluyó que el MLC, 2006 debería enmendarse con miras a establecer requisitos para los Estados Miembros y los armadores en lo referente a la prevención y respuesta a la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales.

3. Objetivo

Proponer enmiendas al MLC, 2006 que reflejen las recomendaciones de la JTWG SIHE 2, y que sirvan para mejorar la seguridad marítima mediante el establecimiento de normas para los Estados Miembros y los armadores en materia de prevención y respuesta a la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales.

La JTWG SIHE 2 recomendó que el Consejo de Administración de la OIT invitara a los miembros del STC a considerar formular propuestas para enmendar el MLC, 2006, a fin de garantizar que los Estados Miembros:

1. definieran y prohibieran la violencia y el acoso a bordo, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales;

2. adoptaran las políticas, medidas y programas pertinentes para prevenir y abordar estas cuestiones, especificando las responsabilidades distintas y complementarias de los Estados del pabellón, los Estados rectores del puerto, los Estados que suministran mano de obra, los armadores, la gente de mar y otras partes interesadas, según correspondiera;
3. exigieran a los armadores que adoptaran las políticas y medidas pertinentes para prevenir y abordar la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales;
4. adaptaran los mecanismos de denuncias existentes a bordo y en tierra para facilitar el acceso a un recurso efectivo en los casos de violencia y acoso, así como la protección contra el hostigamiento y las represalias, y la defensa de la privacidad y confidencialidad de las partes involucradas, y
5. mejorasen la cooperación entre los Estados del pabellón, los Estados rectores del puerto y los Estados que suministran mano de obra en relación con estas cuestiones.

4. Consideraciones pertinentes

Toda la gente de mar tiene derecho a un entorno de trabajo marítimo seguro y saludable. La violencia y el acoso en el lugar de trabajo, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales, tienen efectos negativos conocidos, entre ellos la depresión, un desempeño deficiente, mecanismos poco saludables para hacer frente a los problemas, y el aislamiento. La gente de mar que experimenta o es testigo de la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales, tiene más probabilidades de cometer errores y de proporcionar niveles comprometidos de servicio. En el sector marítimo, estas experiencias plantean riesgos considerables para la explotación segura de buques marítimos, y tienen efectos negativos en la contratación y retención de la gente de mar. Tanto la OIT como la OMI han reconocido la importancia de desarrollar una cultura del lugar de trabajo marítimo que sea segura e inclusiva para todos los profesionales marítimos, como una forma de mejorar la seguridad de las operaciones en el sector marítimo.

Los instrumentos existentes de la OIT y la OMI, incluidos el STCW, el MLC, 2006 y el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS), proporcionan requisitos generales para las administraciones y los armadores con miras a la explotación segura del buque, y a la seguridad y salud en el trabajo. Sin embargo, estos instrumentos no incluyen ningún requisito relacionado específicamente con la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la

intimidación y las agresiones sexuales. El Convenio núm. 190 tiene por objeto proteger a los trabajadores y a otras personas frente a la violencia y el acoso en el lugar de trabajo, incluidos el acoso y la violencia de género, pero no contiene ningún requisito específico para el entorno singular del lugar de trabajo marítimo. Enmendar el MLC, 2006 permitirá a la comunidad marítima internacional abordar los problemas de la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales, de una manera que considere los riesgos y retos específicos del entorno de trabajo marítimo.

5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Norma A1.4, párrafo 5, añádase, después del apartado b), un nuevo apartado c), de tal manera que el apartado c) existente se convierta en el apartado d)		<u>c) exigir que los servicios de contratación y colocación de la gente de mar tomen medidas para prevenir y combatir la violencia y el acoso en los procesos de contratación y colocación,</u> <u>y</u> <u>d) e) velar por que los servicios de contratación y colocación de gente de mar que operen en su territorio: ...</u>
	Pauta B2.8.1, párrafo 1, añádase nuevo apartado d)	<u>d) medidas para prevenir y combatir la violencia y el acoso que ocurren durante la formación y educación orientadas a la progresión profesional y el desarrollo de aptitudes.</u>
	Pauta B3.1.10, párrafo 1, añádese nuevo apartado d)	<u>d) suministros sanitarios y de higiene deberían estar disponibles para la gente de mar.</u>

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Norma A4.1, párrafo 1, apartado b), añádase nuevo texto		b) garanticen que se brinde a la gente de mar una protección de la salud <u>física y mental</u> y una atención médica comparables, lo más posible, con las que gozan generalmente los trabajadores en tierra, incluido el rápido acceso a los medicamentos necesarios, así como al equipo y los servicios médicos necesarios para el diagnóstico y tratamiento, y a <u>apoyo</u> , información y asesoramiento médicos, <u>incluidos los que son particularmente apropiadas para los casos de violencia y acoso</u> ;
	Pauta B4.1.3, párrafo 2, apartados a) y b), añádase nuevo texto	2. Deberían adoptarse medidas para asegurar que, durante su estancia en los puertos, la gente de mar tenga acceso a: a) tratamiento ambulatorio en caso de enfermedad o lesión, <u>incluidas las derivadas de la violencia y el acoso</u> ; b) hospitalización <u>y atención de salud mental</u> , cuando sea necesario, y (...)

Norma A4.3, párrafo 1,
a) y d), añádase nuevo
texto

1. La legislación u otras medidas que se han de adoptar de conformidad con el párrafo 3 de la regla 4.3 deberán incluir lo siguiente:

a) la adopción y la aplicación y promoción efectivas de políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques que enarbolan el pabellón del Miembro, incluida una evaluación de los riesgos, así como la formación e instrucción de la gente de mar, y la prevención y el combate contra la violencia y el acoso a bordo, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, en los buques que enarbolan el pabellón del Miembro;

d) requisitos para inspeccionar, notificar y corregir las condiciones inseguras y para investigar y notificar los accidentes del trabajo a bordo, así como los incidentes de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual.

Norma A4.3, párrafo 2,
apartado a), añádase
nuevo texto

2. Las disposiciones mencionadas en el párrafo 1 de la presente norma deberán:

a) tener en cuenta los instrumentos internacionales pertinentes que tratan sobre la protección de la seguridad y la salud en el trabajo en general y sobre riesgos específicos y deberán abordar todas las cuestiones relativas a la prevención de accidentes de trabajo, lesiones y enfermedades profesionales, así como la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, que sean aplicables al trabajo de la gente de mar y, en particular, los relacionados con el empleo marítimo;

Norma A4.3, añádase
nuevo párrafo 3

3. Al aplicar el párrafo 1, apartado a) de la presente norma, la legislación u otras medidas deberán:

a) definir y prohibir la violencia y el acoso a bordo de los buques, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar. A efectos del presente Convenio:

- i) la expresión *violencia y acoso* designa un conjunto de comportamientos y prácticas inaceptables, o de amenazas de tales comportamientos y prácticas, ya sea que se manifiesten una sola vez o de manera repetida, que tengan por objeto, que causen o sean susceptibles de causar, un daño físico, psicológico, sexual o económico, e incluye la violencia y el acoso por razón de género, y
- ii) la expresión *violencia y acoso por razón de género* designa la violencia y el acoso que van dirigidos contra las personas por razón de su sexo o género, o que afectan de manera desproporcionada a personas de un sexo o género determinado, e incluye el acoso sexual.

b) exigir que los armadores:

- i) adopten políticas y medidas pertinentes para prevenir y combatir la violencia y el acoso a bordo, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, que incluyan:
 - a. formación obligatoria para la gente de mar, y
 - b. facilitación de atención médica y de salud mental oportunas y adecuadas a las víctimas de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, de conformidad con las reglas 4.1 y 4.2, la *International Medical Guide for Ships* u otra guía médica equivalente, y en consulta con el proveedor de telemedicina en tierra;
- ii) notifiquen los incidentes de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, a las autoridades apropiadas del Estado del pabellón;
- iii) proporcionen recursos adecuados a bordo y en tierra a fin de aplicar las políticas y medidas del armador adoptadas para prevenir y combatir la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, y

iv) proporcionen acceso a una persona en tierra que servirá como punto de contacto para garantizar que estén disponibles recursos adecuados a bordo y en tierra, según sea necesario, a fin de gestionar la respuesta del armador a los incidentes, prestar apoyo adecuado a las víctimas tras los incidentes de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, y garantizar la protección de los datos personales frente a la divulgación o el acceso no autorizados;

c) adaptar los mecanismos de denuncia existentes a bordo y en tierra, a fin de proporcionar:

i) procesos gratuitos y confidenciales para que la gente de mar notifique incidentes de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, a los responsables jerárquicos, el personal en tierra designado o directamente a las autoridades competentes, según lo considere oportuno la gente de mar;

ii) acceso sin obstáculos a vías de recurso y reparación adecuadas para las víctimas de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual;

iii) protección frente a cualquier forma de hostigamiento o de represalias;

iv) protección de la privacidad y la confidencialidad de las personas involucradas, y

v) un proceso de resolución de conflictos que prevea múltiples opciones para la búsqueda de una solución;

d) incluir requisitos para que la gente de mar respete las políticas y medidas de los armadores encaminadas a prevenir y combatir la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual.

Norma A4.3, párrafos 5-8, añádese texto

Enmiéndese como sigue:

5. La autoridad competente deberá asegurar que:

- a) los accidentes del trabajo, las lesiones y enfermedades profesionales, y los incidentes de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, sean notificados de manera adecuada teniendo en cuenta la orientación proporcionada por la Organización Internacional del Trabajo respecto de la notificación y registro de los accidentes del trabajo ~~y~~ las enfermedades profesionales, y los incidentes de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual;
- b) se compilen, analicen y publiquen estadísticas completas de tales accidentes, ~~y~~ enfermedades, e incidentes de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, y, cuando sea necesario, de que se les dé seguimiento mediante investigaciones sobre las tendencias generales y sobre los riesgos señalados, ~~y~~
- c) se investiguen los accidentes del trabajo y los incidentes de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, y
- d) se protejan los datos personales recibidos de los armadores de conformidad con el párrafo 3, apartado b), ii) de la presente norma frente a la divulgación o el acceso no autorizados.

6. La notificación e investigación de las cuestiones de seguridad y salud en el trabajo, y de los incidentes de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, deberán estar diseñadas para asegurar la protección de los datos personales de la gente de mar, y deberán tener en cuenta la orientación proporcionada por la Organización Internacional del Trabajo sobre este tema.

7. La autoridad competente deberá colaborar con las organizaciones de armadores y de gente de mar para adoptar medidas destinadas a señalar a la atención de la gente de mar que trabaja a bordo de sus buques información acerca de riesgos particulares a bordo, en particular los riesgos de

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
		<u>violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual</u>, por ejemplo, por medios tales como avisos oficiales que contengan instrucciones pertinentes <u>en el idioma de trabajo del buque</u>. 8. La autoridad competente deberá exigir que los armadores que procedan a una evaluación de los riesgos en relación con la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, <u>y de la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual</u>, consulten la información estadística apropiada de sus buques y de las estadísticas generales proporcionadas por la autoridad competente.
B4.3.1, añádase nuevo texto	Pauta B4.3.1 – Disposiciones sobre accidentes del trabajo, y	lesiones y enfermedades profesionales, <u>y la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual</u> 2. La autoridad competente debería velar por que, en las orientaciones nacionales relativas a la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, se aborden las cuestiones siguientes, en particular: m) equipo de protección personal <u>que sea adecuado</u> para <u>toda</u> la gente de mar <u>a bordo</u>; <u>s) la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, y</u> <u>t) la rehabilitación e inserción de todas las personas implicadas tras incidentes de violencia y acoso.</u> 4. Además, la autoridad competente debería asegurarse de que se tengan en cuenta las implicaciones para la seguridad y la salud en relación con las cuestiones siguientes, en particular: d) <u>violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, y</u> la intimidación <u>y la agresión sexual</u>.

Norma	Pauta	Texto propuesto
		(las enmiendas se indican con control de cambios)

5. Todo Miembro debería prestar la debida atención a su participación en actividades de cooperación internacional en materia de asistencia, programas e investigación sobre cuestiones relativas a la prevención y el combate de la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual. La cooperación internacional debería basarse en acuerdos bilaterales o multilaterales o consultas entre los Miembros.

6. Los Miembros deberían cooperar en la gestión de incidentes a bordo relacionados con la violación del bienestar de la gente de mar o incidentes de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual. En particular, cuando se investiguen los incidentes notificados, se debería informar a los Estados que suministran mano de obra en su calidad de Estados particularmente interesados.

Norma A5.1.5, párrafo 2,
añádase texto

2. Todo Miembro deberá asegurar que en su legislación nacional se establezcan procedimientos apropiados de tramitación de quejas a bordo que cumplan los requisitos contenidos en la regla 5.1.5, inclusive para abordar de manera efectiva los casos de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual. Con dichos procedimientos se procurará resolver las quejas en el nivel más bajo posible. No obstante, la gente de mar tendrá en todos los casos derecho a presentar sus quejas directamente al capitán y, de ser necesario, a las autoridades competentes ajenas al buque.

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Norma A5.1.5, párrafo 3, reemplácese		Enmiéndese como sigue: 3. El procedimiento de tramitación de quejas a bordo deberá incluir el derecho de los marinos a hacerse acompañar o representar durante el proceso de tramitación de la queja, así como la protección frente a todo posible hostigamiento de la gente de mar que presente quejas. El término «hostigamiento» designa toda acción lesiva que cualquier persona emprenda contra un marino por haber presentado éste una queja que no sea manifiestamente abusiva ni malintencionada <u>las personas implicadas en el proceso de tramitación de quejas.</u>
Norma A5.1.5, añádase nuevo párrafo 5		<u>5. Se deberán tomar medidas adecuadas, en todas las etapas, para asegurar el carácter confidencial de las quejas presentadas por la gente de mar.</u>

Propuesta núm. 13 (Gobiernos)

Alemania, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

1. Tema

Violencia y acoso

2. Antecedentes

La JTWG SIHE 2 sobre el tema de la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales, se celebró del 26 al 29 de febrero de 2024 en la sede

de la OMI, y congregó a representantes de 8 Estados delegados, así como de asociaciones de armadores y de la gente de mar.

La JTWG SIHE 2 recomendó que el Consejo de Administración de la OIT apoyara el empleo de la expresión “la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y las agresiones sexuales” en sus instrumentos y orientaciones pertinentes, según correspondiera, con una llamada que remitiera a la definición de “violencia y acoso” del Convenio núm. 190.

La JTWG SIHE 2 también invitó a los miembros del STC, cuya reunión se celebrará en abril de 2025, a considerar la presentación de propuestas para enmendar el MLC, 2006, tomando en consideración las disposiciones del Convenio núm. 190.

3. Objetivo

Se identificaron lagunas en el MLC, 2006, para combatir efectivamente la violencia y el acoso a bordo de los buques.

En este contexto, la propuesta actual de enmendar el MLC, 2006 se presenta en consonancia con las conclusiones de la JTWG SIHE 2, a fin de prevenir y combatir el acoso y la intimidación a bordo de los buques.

Se proponen las siguientes enmiendas a la norma A4.3:

- Incluir un nuevo párrafo 1, apartado e) “la prohibición de la violencia y el acoso a bordo de los buques” en los requisitos para la legislación y las medidas que se han de adoptar de conformidad con la regla 4.3, párrafo 3; proporcionar en ese mismo párrafo una definición de “violencia y acoso”, haciendo referencia a la definición contenida en el artículo 1 del Convenio núm. 190;
- Especificar en un nuevo párrafo 2, apartado e) las funciones y responsabilidades de las partes interesadas, en consonancia con el Convenio núm. 190.

4. Consideraciones pertinentes

Esta propuesta tendrá efectos sociales positivos en la gente de mar a bordo de los buques. La lucha contra el acoso y la violencia a bordo conducirá a mejores condiciones de vida y de trabajo, por lo que también aumentará el atractivo del sector marítimo.

5. Enmiendas propuestas

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Norma A4.3, párrafo 1, nuevo apartado e)		En el párrafo 1, añádase un nuevo apartado e): 1. La legislación u otras medidas que se han de adoptar de conformidad con el párrafo 3 de la regla 4.3 deberán incluir lo siguiente: <u>e) la prohibición de la violencia y el acoso a bordo de buques, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual. A los efectos de la presente norma, la expresión violencia y acoso tiene el mismo significado que el indicado en el artículo 1 del Convenio sobre la violencia y el acoso, 2019 (núm. 190).</u>
Norma A4.3, párrafo 2, añádase nuevo apartado e)		2. Las disposiciones mencionadas en el párrafo 1 de la presente norma deberán: [...] <u>e) especificar la obligación de los armadores de adoptar políticas y medidas pertinentes a fin de prevenir y combatir la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, en consulta con la gente de mar y sus representantes, sin perjuicio de las funciones y responsabilidades de las partes interesadas según lo establecido en el Convenio núm. 190:</u>

Propuesta núm. 14 (Gobiernos)

Alemania, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia

1. Tema

Permiso para bajar a tierra

2. Antecedentes

La regla 2.4, párrafo 2, prevé que la gente de mar tiene derecho a disfrutar de permisos para bajar a tierra: “Deberán concederse a la gente de mar permisos para bajar a tierra, con el fin de favorecer su salud y bienestar, que sean compatibles con las exigencias operativas de sus funciones.”

Sin embargo, en la práctica, varios procedimientos hacen muy difícil que se permita a la gente de mar bajar a tierra. Esto conduce a que la gente de mar no pueda ejercer su derecho a disfrutar de permisos para bajar a tierra establecido por el MLC, 2006.

Por consiguiente, se propone enmendar el MLC, 2006, a fin de proteger mejor el derecho de la gente de mar a disfrutar de permisos para bajar a tierra.

Asimismo, se propone añadir “y a disfrutar de permisos para bajar a tierra” en el título de la norma A2.4, para que el título se refiera correctamente a las disposiciones de esta norma.

3. Objetivo

Las disposiciones actuales relacionadas con los permisos para bajar a tierra están contenidas en el párrafo 2 de la regla 2.4:

“2. Deberán concederse a la gente de mar permisos para bajar a tierra, con el fin de favorecer su salud y bienestar, que sean compatibles con las exigencias operativas de sus funciones.”

En las pautas contenidas en la parte B del Código figuran las siguientes disposiciones:

“Pauta B2.4.1 – Cálculo de las vacaciones”

Párrafo 4: “No deberían contarse como parte de las vacaciones anuales pagadas:

c) las licencias temporales en tierra concedidas a la gente de mar mientras esté en vigor el acuerdo de empleo, y”

“Pauta B4.4.6 – Gente de mar en un puerto extranjero”

Párrafo 5. “Los responsables en los puertos y a bordo deberían esforzarse al máximo por que se autorice a la gente de mar a desembarcar tan pronto como sea posible tras la llegada del buque a puerto.”

Sin embargo, las normas no contienen ninguna disposición relativa a los permisos para bajar a tierra (Parte A del Código). Es necesario incluir en las normas del MLC, 2006 el derecho a disfrutar de permisos para bajar a tierra, a fin de prever la aplicación adecuada y efectiva de este derecho.

4. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto
(las enmiendas se indican con control de cambios)		
Norma A2.4, cámbiese el título de la norma A2.4		Norma A2.4 Derecho a vacaciones <u>y a disfrutar de permisos para bajar a tierra</u>
Norma A2.4, añádase nuevo párrafo 4		<u>4. Los Miembros deberán conceder a la gente de mar permisos para bajar a tierra, con el fin de favorecer su salud, incluida su salud mental, y su bienestar. Tales permisos deberán concederse de manera que sean compatibles con las exigencias operativas de las funciones de la gente de mar y de conformidad con las disposiciones del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su versión enmendada.</u>
Norma A4.4, añádase nuevos párrafos 6 y 7		<u>6. Los Miembros deberán facilitar la aprobación de permisos para bajar a tierra y limitar, en la medida de lo posible, los procedimientos administrativos y cualquier otra formalidad.</u> <u>7. Los responsables en los puertos y a bordo deberán esforzarse al máximo por que se autorice a la gente de mar a desembarcar tan pronto como sea posible tras la llegada del buque a puerto.</u>

Norma	Pauta	Texto propuesto
		(las enmiendas se indican con control de cambios)

Pauta B4.4.6,
párrafo 5,
suprímase

~~5. Los responsables en los puertos y a bordo deberían esforzarse al máximo por que se autorice a la gente de mar a desembarcar tan pronto como sea posible tras la llegada del buque a puerto.~~

Propuesta núm. 15 (Gobiernos)

Alemania, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia

1. Tema

Atención médica a bordo de buques y en tierra

2. Antecedentes

La pauta B4.1.1, párrafo 3, prevé que:

“Las personas a que se hace referencia en el párrafo 1 de la presente pauta y otra gente de mar que pueda designar la autoridad competente deberían seguir, a intervalos de cinco años aproximadamente, cursos de perfeccionamiento que les permitan repasar e incrementar sus conocimientos y competencias, así como mantenerse al corriente de los nuevos progresos.”

Se propone suprimir esta disposición de las pautas e incluir en su lugar una disposición similar en un nuevo apartado 4, apartado e) de la norma A4.1, del siguiente tenor:

“e) Las personas a las que se hace referencia en el apartado c), y otra gente de mar que pueda designar la autoridad competente, deberán seguir, a intervalos que no excedan de cinco años, cursos de perfeccionamiento sobre primeros auxilios médicos y atención médica a bordo, que les permitan repasar e incrementar sus conocimientos y competencias, así como mantenerse al corriente de los nuevos progresos. Estos cursos deberán estar en consonancia con el Convenio de Formación.”

3. Objetivo

En la actualidad, en las pautas se recomienda que la gente de mar encargada de prestar atención médica a bordo de buques reciba formación actualizada. El objetivo de esta propuesta es establecer la obligatoriedad de que las personas encargadas de administrar productos médicos y de prestar primeros auxilios sigan cursos de perfeccionamiento sobre primeros auxilios y atención médica a bordo, a intervalos de cinco años. Esto les permitirá repasar e incrementar sus competencias, así como mantenerse al corriente de los nuevos progresos, y mantener actualizados sus conocimientos sobre los productos médicos que se están administrando, o mejorar sus conocimientos con respecto a cualquier nuevo producto médico. Esta propuesta contribuirá a lograr unas condiciones de trabajo decentes, al garantizar a la gente de mar que una persona con la experiencia de formación más actualizada y pertinente les preste asistencia médica. Además, estará en consonancia con las actualizaciones propuestas del Convenio de Formación.

4. Consideraciones pertinentes

Las condiciones de trabajo prácticas para la gente de mar mejorarían a través de formación actualizada sobre las prácticas médicas más recientes y de conocimientos actualizados sobre cualquier nuevo producto médico, incluidos el mantenimiento y la administración de cualquier nueva forma de medicina. La gente de mar puede confiar en que la persona encargada de prestar asistencia médica ha seguido cursos de perfeccionamiento en los últimos cinco años.

5. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
	Pauta B4.1.1, párrafo 3, suprimase	(3) Las personas a que se hace referencia en el párrafo 1 de la presente pauta y otra gente de mar que pueda designar la autoridad competente deberían seguir, a intervalos de cinco años aproximadamente, cursos de perfeccionamiento que les permitan repasar e incrementar sus conocimientos y competencias, así como mantenerse al corriente de los nuevos progresos.
Norma A4.1, añádase nuevo párrafo 4, apartado e)		<u>e) Las personas a que se hace referencia en el párrafo 4, apartado c) de la presente norma, y otra gente de mar que pueda designar la autoridad competente, deberán seguir, a intervalos que no excedan de cinco años, cursos de perfeccionamiento sobre primeros auxilios y atención médica a bordo, que les permitan repasar e incrementar sus conocimientos y competencias, así como mantenerse al corriente de los nuevos progresos. Estos cursos deberán estar en conformidad con el Convenio de Formación.</u>

Propuesta núm. 16 (Gobiernos)

Alemania, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia

1. Tema

Duración máxima del periodo de servicio a bordo

2. Antecedentes

La pandemia de COVID-19 ha tenido efectos devastadores en los cambios de tripulación. A muchos marinos se les ha denegado el derecho a ser repatriados después de once meses a bordo, y se han notificado casos de agotamiento físico y mental, ansiedad, enfermedad e incluso suicidio.

En la actualidad, el MLC, 2006 prevé el derecho a la repatriación de la gente de mar al término de la duración máxima del periodo de servicio a bordo, indicando que ese periodo deberá ser inferior a 12 meses (norma A2.5.1, párrafo 2, apartado *b*). Sin embargo, esta disposición no basta para la protección efectiva de la gente de mar y la aplicación de la duración máxima del periodo de servicio a bordo.

A fin de colmar estas lagunas, Francia, en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, presentó una propuesta en 2022 para enmendar la norma A2.5.1. Esta enmienda se discutió intensamente, pero lamentablemente no se adoptó. Las delegaciones arriba mencionadas están presentando una nueva propuesta de enmienda, basada en el resultado de las negociaciones de 2022 y en las opiniones expresadas durante la reunión, a fin de lograr un resultado consensuado.

3. Objetivo

Se proponen las siguientes enmiendas a la norma A2.5.1:

- añadir, en el párrafo 1 de la norma A.2.5.1, como nuevo apartado *d*), las palabras “al término de la duración máxima del periodo de servicio a bordo”, como un caso en el que existe el derecho a la repatriación;
- afirmar inequívocamente en el párrafo 2, apartado *b*), de la norma A.2.5.1 que la duración máxima del periodo de servicio a bordo deberá ser de once meses, y definir de una manera restrictiva las posibilidades de exención. También se recuerdan las responsabilidades de los Miembros de facilitar la repatriación, y
- añadir a los anexos A5-I, A5-II y al anexo A5-III un nuevo punto titulado: “Duración máxima del periodo de servicio a bordo”, a fin de controlar sistemáticamente este punto durante las inspecciones para la certificación de los buques, y de permitir que los inspectores del Estado del puerto efectúen una inspección detallada en lo que respecta a este punto.

4. Enmienda(s) propuesta(s)

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Norma A2.5.1, párrafo 1, añádase nuevo apartado <i>d</i>)		1. Todo Miembro deberá velar por que la gente de mar que trabaje en buques que enarbolen su pabellón tenga derecho a ser repatriada en las circunstancias siguientes:

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
		<u>d) al término de la duración máxima del periodo de servicio a bordo, establecida en el párrafo 2, apartado b) de la presente norma.</u>
Norma A2.5.1, párrafo 2, apartado b), remplácese		2. Todo Miembro deberá velar por que en su legislación, en otras medidas o en los convenios de negociación colectiva se recojan disposiciones apropiadas que prevean: b) la duración máxima del período de servicio a bordo al término del cual la gente de mar tiene derecho a la repatriación (ese período deberá ser inferior a 12 meses), y <u>b) que la duración máxima del período de servicio a bordo al término del cual la gente de mar tiene derecho a la repatriación, con exclusión de las vacaciones anuales pagadas previstas en el párrafo 2 de la norma A2.4, deberá ser de 11 meses. En el caso en que la repatriación sea imposible debido al cierre de las fronteras o a restricciones en el Estado del puerto o el destino de repatriación, la duración máxima del periodo de servicio a bordo podrá prolongarse durante un tiempo limitado, que no deberá exceder de 20 días. El presente apartado se entenderá sin perjuicio de las responsabilidades de cada Miembro de facilitar la repatriación, que se detallan en los párrafos 7 y 8 de la presente norma.</u>
Anexo A5-I, añádase nuevo texto		Las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que deben ser inspeccionadas y aprobadas por el Estado del pabellón antes de expedir un certificado, de conformidad con el párrafo 1 de la norma A5.1.3, son las siguientes: Edad mínima Certificado médico Calificaciones de la gente de mar Acuerdos de empleo de la gente de mar

Norma	Pauta	Texto propuesto
		(las enmiendas se indican con control de cambios)
		Utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado
		Horas de trabajo y de descanso
		<u>Duración máxima del periodo de servicio a bordo</u>
		Niveles de dotación del buque
		Alojamiento
		Servicios de esparcimiento a bordo
		Alimentación y servicio de fonda
		Salud y seguridad y prevención de accidentes
		Atención médica a bordo
		Procedimientos de tramitación de quejas a bordo
		Pago de los salarios
		Garantía financiera para casos de repatriación
		Garantía financiera relacionada con la responsabilidad de los armadores

Anexo A5-II
(DMLC, parte I),
añádase nuevo
punto 17

17. Duración máxima del periodo de servicio a bordo
(regla 2.5)

Anexo A5-II
(DMLC, parte II),
añádase nuevo
punto 17

17. Duración máxima del periodo de servicio a bordo
(regla 2.5)

Anexo A5-III,

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
añádase nuevo texto		Los ámbitos generales que han de ser objeto de una inspección más detallada por el funcionario habilitado del Estado del puerto que realiza la inspección de conformidad con la norma A5.2.1 son los siguientes: Edad mínima Certificado médico Calificaciones de la gente de mar Acuerdos de empleo de la gente de mar Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado Horas de trabajo y de descanso <u>Duración máxima del periodo de servicio a bordo</u> Niveles de dotación del buque Alojamiento Servicios de esparcimiento a bordo Alimentación y servicio de fonda Salud y seguridad y prevención de accidentes Atención médica a bordo Procedimientos de tramitación de quejas a bordo Pago de los salarios Garantía financiera para casos de repatriación Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador