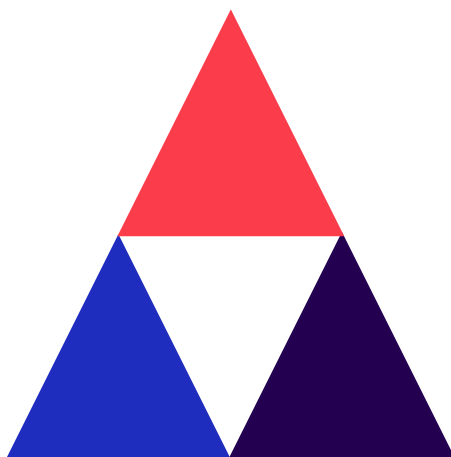




► Resumen de las observaciones y sugerencias sobre las propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada

Documento de información para la discusión en la quinta reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada
(Ginebra, 7-11 de abril de 2025)



► Índice

	Página
I. Introducción	5
II. Observaciones y sugerencias sobre las propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006.....	5
Propuesta núm. 1 (Grupo de la Gente de Mar y Grupo de los Armadores).....	5
Propuesta núm. 2 (Grupo de la Gente de Mar y Grupo de los Armadores).....	7
Propuesta núm. 3 (Grupo de la Gente de Mar y Grupo de los Armadores).....	8
Propuesta núm. 4 (Grupo de la Gente de Mar y Grupo de los Armadores).....	10
Propuesta núm. 5 (Grupo de la Gente de Mar y Grupo de los Armadores).....	11
Propuesta núm. 6 (Grupo de la Gente de Mar)	12
Propuesta núm. 7 (Grupo de la Gente de Mar)	13
Propuesta núm. 8 (Grupo de la Gente de Mar)	14
Propuesta núm. 9 (Grupo de la Gente de Mar)	15
Propuesta núm. 10 (Grupo de la Gente de Mar)	16
Propuesta núm. 11 (Grupo de los Armadores).....	17
Propuesta núm. 12 (Gobiernos) Australia, Canadá, Islas Marshall, Noruega, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Sudáfrica	17
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	2223
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.....	2324
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	2425
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	2526

► I. Introducción

1. La Oficina Internacional del Trabajo recibió [16 propuestas de enmienda](#) al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) para que fueran examinadas en la quinta reunión del Comité Tripartito Especial del MLC, 2006, que se celebrará del 7 al 11 de abril de 2025.
2. En una carta de 15 de octubre de 2024, el Director General invitó a todos los Miembros de la Organización, de conformidad con el artículo XV, párrafo 3, del MLC, 2006, a transmitir, antes del 15 de marzo de 2025, cualquier observación o sugerencia sobre las propuestas de enmienda a las disposiciones del Código.
3. De conformidad con el artículo XV, párrafo 4, del MLC, 2006, el presente documento contiene un resumen de las observaciones y sugerencias que se comunicaron en respuesta a la carta del Director General. Debe leerse conjuntamente con el [documento de base](#) para la reunión.
4. Los 13 Estados Miembros siguientes respondieron: Federación de Rusia, Filipinas, Guatemala, Japón, Mauricio, Nigeria, Panamá, Perú, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Unida de Tanzania, Tailandia, Trinidad y Tabago, Türkiye.
5. Algunos Gobiernos indicaron que habían celebrado consultas tripartitas con respecto a sus observaciones y sugerencias¹. En relación con esto, ciertos Gobiernos transmitieron los comentarios recibidos de los interlocutores sociales, que se reflejan en el presente documento.
6. Además, los Miembros que presentaron la propuesta núm. 12 presentaron un texto revisado de su propuesta inicial. Asimismo, el Gobierno de Francia, en nombre de los miembros de la Unión Europea, presentó una declaración sobre el texto revisado.

► II. Observaciones y sugerencias sobre las propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006

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

7. Una serie de Gobiernos apoyaron en general la propuesta (Guatemala, Mauricio, Nigeria, Panamá, Perú, República Unida de Tanzania, Tailandia, Trinidad y Tabago).
8. El Gobierno de *Guatemala* consideró que integrar las disposiciones del Convenio sobre la violencia y el acoso, 2019 (núm. 190) en el marco legislativo del sector marítimo era fundamental para proteger los derechos laborales de la gente de mar. Los países deberían trabajar en la creación de alianzas tripartitas para implementar estas políticas y fomentar una cultura de tolerancia cero frente al acoso y la violencia en el lugar de trabajo. Aunque el MLC, 2006, y las Directrices para erradicar el acoso y la intimidación en los buques, publicadas conjuntamente por la Cámara Naviera Internacional (ICS) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) ya abordaban el acceso a sistemas de denuncia confidenciales, estos mecanismos deberían estar

¹ Los Miembros siguientes indicaron que las consultas se celebraron con los interlocutores sociales pertinentes: *Guatemala, Nigeria, Panamá, Reino Unido, Tailandia y Türkiye*. Los Gobiernos de *Panamá, el Reino Unido y Türkiye* transmitieron las observaciones recibidas de los interlocutores sociales.

operativos en los puertos. Debería establecerse un sistema de denuncia específico para los hechos que constituyan violencia y acoso, que incluyera atención integral para las víctimas. Por ello, el Convenio núm. 190 era el instrumento idóneo que debería aplicarse a los Estados del pabellón que son partes en el Convenio; los Estados no ratificantes tenían la opción de aplicar las medidas correspondientes en la legislación interna. Si bien Guatemala no había ratificado el Convenio, tenía diferentes instrumentos en vigor relacionados con el tema.

9. El Gobierno del *Japón* no apoyó esta propuesta, ya que no correspondía exigirle a un Estado que no era parte en el Convenio núm. 190 que adoptara medidas con arreglo a ese instrumento y tuviera en cuenta la Recomendación núm. 206, que lo complementa.
10. El Gobierno de *Nigeria* declaró que era necesario velar por la aplicabilidad de la disposición. Valoró favorablemente los resultados 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, el «Grupo de trabajo tripartito mixto») y observó que incluir un texto independiente sobre la importancia de prevenir la violencia y el acoso a bordo de los buques mejoraría la norma. También propuso que, en la norma A4.3, párrafo 2, *b*), se sustituyera «así como las medidas establecidas para prevenir» por «así como las medidas para prevenir».
11. El Gobierno de *Panamá*, como parte en el Convenio núm. 190, expresó su acuerdo con la propuesta y recomendó que se analizara la posibilidad de fusionar las tres propuestas sobre la cuestión de la violencia y el acoso (propuestas núms. 1, 12 y 13).
12. El Gobierno de la *Federación de Rusia* se opuso a la propuesta alegando que excedía el alcance de la legislación nacional. Expresó su preocupación con respecto a la propuesta de que la autoridad competente responsable de los accidentes del trabajo asumiera la responsabilidad adicional de registrar e investigar los casos de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual. Observó que, en el Convenio núm. 190, no se imponía tal obligación. No correspondía incluir disposiciones relativas a la denuncia y la investigación de la violencia y el acoso en los párrafos 5, 7 y 8 de la norma A4.3 y los párrafos 2, 4, 5 y 6 de la pauta B4.3.1. En caso de que se mantuvieran dichas disposiciones, el Gobierno propuso que esta cuestión se aborde en una pauta separada y los casos sean registrados por la autoridad correspondiente encargada de registrar los delitos penales.
13. El Gobierno de *Tailandia* manifestó su apoyo a los principios de prevención y eliminación de la violencia y el acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, en el sector marítimo. Sin embargo, dado que algunos Miembros aún no habían ratificado el Convenio núm. 190 y que la opción de aplicar medidas que fueran sustancialmente equivalentes con respecto a la gente de mar no se aplicaba a todos los buques conforme al MLC, 2006, se sugirió reemplazar, en la *norma A4.3, párrafo 1, e*), las palabras «de conformidad con» por «teniendo en cuenta», a fin de favorecer la flexibilidad y la coherencia de la aplicación de la norma en el sector marítimo, atendiendo a las recomendaciones de la segunda reunión del Grupo de trabajo tripartito mixto.
14. El Gobierno de *Trinidad y Tabago* indicó que la propuesta era compatible con las leyes y políticas nacionales.
15. El Gobierno de *Türkiye* rechazó la propuesta, observando que el Convenio núm. 190 había sido ratificado por solo 49 países, lo cual subrayaba la necesidad de adoptar un enfoque equilibrado que tuviera en cuenta los distintos niveles de compromiso de los Estados Miembros de la OIT. Dado que muchos Miembros, entre ellos Türkiye, no habían ratificado el Convenio núm. 190, el Gobierno destacó la importancia de aclarar de qué modo se aplicaría la enmienda propuesta en los Estados no ratificantes. Le preocupaba que una alusión directa al Convenio núm. 190 en una

norma vinculante pudiera crear dificultades para esos Estados en materia de obligaciones legales y aplicación. Por consiguiente, el Gobierno estimó que sería más apropiado incorporar los principios del Convenio núm. 190 en pautas no vinculantes. Sostuvo que este enfoque propiciaría una aceptación más amplia, al tiempo que permitiría a los Estados aplicar medidas pertinentes de acuerdo con sus compromisos y sus marcos jurídicos nacionales.

16. El Gobierno de la *República Unida de Tanzania* propuso añadir «o medidas equivalentes» al final de la norma A4.3, párrafo 1, nuevo apartado e), a fin de que los Miembros que no hubieran ratificado el Convenio tuvieran la opción de aplicar medidas sustancialmente equivalentes. También propuso añadir «medidas» antes de «sobre la prevención», dentro de la enmienda propuesta a la norma A4.3, párrafo 4».
17. El *Consejo Nacional de Trabajadores Organizados (CONATO) (trabajadores, Panamá)* indicó que el Convenio núm. 190 era aplicable y debería hacerse cumplir en todos los lugares de trabajo, también a bordo de los buques. Era importante establecer mecanismos de denuncia para los trabajadores afectados.

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

18. Una serie de Gobiernos apoyaron en general la propuesta (Filipinas, Guatemala, Nigeria, Reino Unido, República Unida de Tanzania).
19. El Gobierno de *Guatemala* consideró que esta propuesta constituía un paso crucial para fortalecer los derechos de la gente de mar con respecto a la repatriación, velando por que pudieran regresar a sus hogares de manera segura y digna, sin necesidad de tramitar un visado o permisos especiales y sin ser objeto de discriminación por parte de los Estados. Durante la pandemia de COVID-19, la gente de mar había quedado atrapada a bordo de buques por periodos prolongados debido a las restricciones de viaje, las cuarentenas y la falta de acuerdos de repatriación.
20. El Gobierno de *Nigeria* indicó que, durante la pandemia, había tomado medidas clave para facilitar la aplicación del MLC, 2006, con respecto a los cambios de tripulación y la repatriación, como la publicación de un aviso marítimo que incluía directrices para el embarque y el desembarque de los miembros de la tripulación, a fin de velar por el cumplimiento de los protocolos nacionales e internacionales relativos a la COVID-19.
21. El Gobierno de *Panamá* recordó que la pandemia de COVID-19 había demostrado que la repatriación podía llevarse a cabo de manera eficaz y sin discriminación, cumpliendo los requisitos establecidos por las autoridades competentes nacionales. Los Miembros deberían asegurar que los protocolos de repatriación se apliquen y no se interrumpan por la falta de voluntad de los armadores o por trabas burocráticas. El Comité Tripartito Especial debería evaluar si la propuesta era necesaria sin que ello implique la prohibición de que los Miembros apliquen sus requisitos nacionales destinados a proteger la seguridad pública, especialmente cuando los Miembros garantizan el derecho de la gente de mar a la repatriación, como es el caso de Panamá.
22. El Gobierno de *Filipinas* declaró que la propuesta era compatible con el procedimiento del corredor verde previsto en la legislación nacional, favorecía las prerrogativas de su gente de mar en materia de visados y buscaba reflejar lo dispuesto en el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108) y el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), ambos ratificados por Filipinas. El Gobierno propuso añadir, al final de la norma A2.5.1, párrafo 8, las palabras «en el destino de repatriación, sujeto al cumplimiento de la legislación nacional vigente en el territorio del Estado del puerto.», a fin de aportar flexibilidad, abordar las preocupaciones de seguridad nacional derivadas de eximir a la gente de mar de los requisitos de visado o permiso especial y aclarar que la exención estaba

sujeta al cumplimiento de la legislación interna y las normas de inmigración del Estado del puerto y se aplicaba solamente a la repatriación desde el país de desembarque hasta el punto de contratación o el destino de repatriación. El Gobierno también propuso añadir, en la norma A2.5.1, nuevo párrafo 10, la palabra «inmediata» después de la palabra «repatriación», a fin de reflejar la urgencia de repatriar a la gente de mar y el hecho de que varios Estados del pabellón no prestan ayuda ni repatrian a los marinos abandonados. Los Estados del pabellón deberían realizar todos los esfuerzos razonables para facilitar la repatriación de la gente de mar dentro de un plazo razonable.

23. El Gobierno de *Tailandia* señaló que los requisitos de visado eran competencia de los Estados del puerto, que tenían diferentes normas y políticas en materia de seguridad.
24. El Gobierno de *Trinidad y Tabago* propuso añadir, en la norma A2.5.1, nuevo párrafo 10, las palabras «, según lo dispuesto en la legislación nacional,» después de «discriminación basada en cualquier motivo».

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

25. Una serie de Gobiernos apoyaron en general la propuesta (Filipinas, Guatemala, Nigeria, República Unida de Tanzania).
26. El Gobierno de *Guatemala* indicó que, en la práctica, se denegaba el derecho de bajar a tierra a la gente de mar que trabajaba en los buques de desguace, aduciendo motivos de seguridad o la naturaleza del trabajo. Por lo tanto, debería aclararse y fortalecerse ese derecho, estableciendo procedimientos claros para solicitar y obtener permiso para bajar a tierra, así como mecanismos de supervisión. Además, debería garantizarse que la gente de mar pudiera disfrutar de ese derecho sin obstáculos innecesarios, como barreras administrativas o restricciones basadas en la nacionalidad del buque. La pandemia de COVID-19 había evidenciado la vulnerabilidad de la gente de mar. Esta propuesta facilitaría la adopción de normas destinadas a aumentar la protección de la gente de mar en crisis futuras. Se requería coordinación con las autoridades migratorias y de salud y seguridad. A continuación, el Gobierno propuso que se realizara un estudio más profundo de esta propuesta con un enfoque en la existencia de diferentes categorías de marinos, por ejemplo, aquellos que trabajan a bordo de buques mercantes y pueden bajar a tierra según el tiempo que han permanecido en el mar, y aquellos que trabajan a bordo de cruceros y yates, cuyos permisos están sujetos a las situaciones contempladas en los convenios colectivos.
27. El Gobierno del *Japón* propuso añadir, en la nueva norma A2.4.2, párrafos 1 y 2, las palabras «, en la medida en que lo permitan las leyes o reglamentos nacionales,» después de «Todo Miembro deberá», para velar por la viabilidad de esas disposiciones. Con respecto al párrafo 4, el Gobierno indicó que la decisión de admitir la entrada de nacionales extranjeros, incluida la de comunicar las razones de la denegación del permiso de bajar a tierra, eran competencia de los Estados soberanos. Con respecto al párrafo 2 de la nueva pauta B2.4.5, el Gobierno consideró que no era apropiado incluir «el derecho de la gente de mar a disfrutar de permisos para bajar a tierra, y la necesidad de acceder a instalaciones de bienestar» en los planes de seguridad de las instalaciones portuarias, porque el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias no contemplaba cuestiones relacionadas con los derechos y el bienestar de la gente de mar y porque la concesión de permisos de entrada a los extranjeros estaba sujeta a la soberanía de cada Miembro. Además, el Gobierno no apoyó el párrafo 3 de la nueva pauta B2.4.5 porque este personal no estaba incluido de forma explícita en el ámbito de aplicación del MLC, 2006 (artículo II).
28. El Gobierno de *Nigeria* opinó que los motivos de la denegación del permiso para bajar a tierra deberían comunicarse por escrito a pedido del marino o el capitán. Propuso eliminar la segunda

oración de la nueva norma A2.4.2, párrafo 4, y añadir las palabras «por escrito» después de «dicha denegación». Ello garantizaría que se expusieran automáticamente los motivos por escrito, por ejemplo, en el formulario de permiso para bajar a tierra, a fin de eliminar la discreción y establecer un procedimiento adecuado para prevenir la discriminación por cualquier motivo.

29. El Gobierno del *Panamá* reconoció la importancia de la propuesta pero consideró que el Comité Tripartito Especial debía evaluar si era necesaria. La propuesta no debería suponer la prohibición de que los Miembros apliquen sus requisitos nacionales, especialmente cuando garantizaban el derecho de la gente de mar a disfrutar de permisos de bajar a tierra, como era el caso de Panamá.
30. El Gobierno de *Filipinas* consideró que la propuesta, que debía ajustarse al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado (Convenio FAL), requería que cada Miembro velara por cumplir la norma 3.19 de dicho instrumento, garantizando que las autoridades públicas permitieran a la gente de mar desembarcar mientras el buque se encontrara en un puerto de su jurisdicción, siempre que se hubieran cumplido los trámites pertinentes y que las autoridades públicas no tuvieran motivo para negarse a conceder el permiso de desembarco por razones de higiene, seguridad u orden públicos. Dado que la propuesta limitaba la exención de los requisitos de visado a la gente de mar que desembarca con motivos de repatriación o pase a tierra, el Gobierno entendía que se exigiría un visado para el conjunto de la tripulación a los marinos a bordo de buques extranjeros que ingresaran por primera vez a un puerto nacional y a los marinos que ingresaran al país para embarcar un buque fondeado en un puerto nacional. En vista de que la propuesta daría lugar a que nacionales de países sujetos a requisitos de visado pudieran desembarcar en Filipinas con fines de repatriación o pase a tierra sin cumplir esos requisitos, y considerando la importancia de efectuar controles para que los extranjeros que ingresen al país no se conviertan en una carga pública o supongan una amenaza para la seguridad nacional, el Gobierno consideraba que la exención de visado requeriría consultas con los organismos pertinentes del sector de la seguridad y la aprobación de estos. El Gobierno propuso añadir al final del párrafo 3 de la nueva norma A2.4.2 relativa a los permisos para bajar a tierra las palabras «con sujeción a la legislación nacional vigente en el territorio del Estado del puerto», a fin de aportar flexibilidad y abordar las preocupaciones de seguridad nacional.
31. El Gobierno de *Tailandia* indicó que no prohibía que la gente de mar desembarcara siempre que se hubieran cumplido los trámites pertinentes y que las autoridades públicas no tuvieran motivo para negarse a conceder el permiso. Durante la pandemia de COVID-19, se podía denegar el permiso de desembarco por motivos de salud pública, según procediera, con arreglo a la legislación nacional; sin embargo, se había prestado asistencia técnica a los marinos a bordo en caso de necesidad.
32. El Gobierno de *Trinidad y Tabago* propuso añadir, en la nueva norma A2.4.2 relativa a los permisos para bajar a tierra, nuevo párrafo 2, las palabras «, según lo dispuesto en la legislación nacional,» después de «discriminación basada en cualquier motivo».
33. El Gobierno de la *República Unida de Tanzania* declaró que la propuesta reflejaba las condiciones del Convenio FAL, que el país había ratificado (nueva norma A2.4.2, párrafos 2 y 4); tenía por objeto proteger el bienestar de la gente de mar (nueva norma A2.4.2, párrafo 5) y la seguridad del estado costero (nueva norma A2.4.2, párrafo 6); facilitaba el establecimiento de procedimientos para los permisos para bajar a tierra (nueva pauta B2.4.5, párrafos 1 y 2), y buscaba generar conciencia sobre los derechos de la gente de mar entre todas las partes interesadas pertinentes (nueva pauta B2.4.5, párrafo 3). El Gobierno no apoyó el texto propuesto de la nueva norma A2.4.2, párrafo 3, en vista de su incompatibilidad con las leyes de inmigración y otras disposiciones de los Estados costeros que permiten el desembarco de la gente de mar.

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

34. Una serie de Gobiernos apoyaron en general la propuesta (Filipinas, Nigeria, Panamá, Reino Unido, República Unida de Tanzania).
35. El Gobierno de *Guatemala* consideró que, para aplicar la propuesta en la práctica, se necesitaría la intervención de actores a nivel nacional y la inclusión de disposiciones en la legislación interna que designen a la gente de mar como trabajadores clave. Si bien el país no había ratificado el MLC, 2006, debería tomar medidas para garantizar el respeto de los derechos de los marinos y designarlos como trabajadores clave, justificando de ese modo las medidas correspondientes en caso de emergencia de salud pública de importancia internacional. Al mismo tiempo, el Gobierno consideró que debía emprenderse un estudio más profundo sobre la cuestión. Los permisos especiales que los Miembros otorgaban a los trabajadores clave para desembarcar u otros fines deberían ajustarse según la gravedad de la emergencia de salud pública de importancia internacional, con el fin de que los intereses de la población prevalezcan sobre los de los trabajadores clave. Del mismo modo, los Estados deberían garantizar la seguridad de los trabajadores clave para evitar desabastecimientos y mantener las cadenas mundiales de suministro, lo que es esencial para asegurar la continuidad de los servicios vitales en una emergencia sanitaria.
36. El Gobierno del *Japón* no apoyó esta propuesta. Con relación a la norma A5.1.1, nuevos párrafos 3 y 4, consideró que no era apropiado designar de manera uniforme a la gente de mar como trabajadores clave, término cuya definición y alcance no estaban claros, para facilitar su circulación de manera segura y sin obstáculos al embarcar un buque o desembarcar de él, ya que ello podría causar confusión en las medidas de prevención que adopten los Miembros en una emergencia de salud pública. En cuanto a la norma A5.2.1, el Gobierno destacó que la cuestión no entraba en el ámbito de aplicación de la norma titulada «Inspecciones en los puertos» y que las obligaciones como la prevista en el nuevo párrafo 10, *a*), eran incompatibles con la soberanía de los Miembros en relación con los permisos de entrada para los extranjeros. Con respecto a la norma A5.3, el Gobierno indicó que permitir que todos los marinos regresen a su territorio en caso de emergencia de salud pública de importancia internacional y circulen sin restricciones al desembarcar de un buque podría causar confusión en las medidas preventivas de cada Miembro.
37. El Gobierno de *Mauricio* declaró que, en caso de que se aceptara la propuesta, emprendería medidas para aplicar los nuevos requisitos.
38. El Gobierno de *Nigeria* apoyó la propuesta y destacó que su país había emitido un aviso marítimo en el que se reconocía a la gente de mar como trabajadores clave. Sin embargo, pidió precisiones sobre la propuesta del párrafo 6 de la norma A5.1.1, en particular sobre qué excepciones constituirían casos de fuerza mayor o eventos imprevistos fuera del control del Estado.
39. El Gobierno de *Panamá* subrayó la importancia de tal reconocimiento para la gente de mar e indicó que su país había designado a la gente de mar como trabajadores clave el 12 de mayo de 2020. Era crucial que los Estados del pabellón, los Estados rectores del puerto y los Estados que suministraban mano de obra reconocieran a la gente de mar como trabajadores clave para evitar que se vieran afectados por las restricciones de viaje en crisis futuras. El requisito de designar a la gente de mar como trabajadores clave también estaba establecido en la norma 6.22 del Convenio FAL.
40. El Gobierno de *Filipinas* apoyó la propuesta, atendiendo al bienestar de su gente de mar en situaciones como el comienzo de la pandemia de COVID-19. Si bien el concepto de «trabajador clave» no estaba definido de manera explícita en el MLC, 2006, el término se había utilizado en el contexto de la respuesta a la COVID-19 con respecto a la gente de mar que era esencial para

mantener las cadenas mundiales de suministro y el transporte marítimo. La OIT y la Organización Marítima Internacional (OMI) habían pedido que se reconociera a la gente de mar como trabajadores clave y el Consejo de Administración de la OIT había publicado una resolución a ese respecto. Varios Gobiernos habían designado a la gente de mar como trabajadores clave para facilitar los cambios de tripulación, la asistencia médica y la repatriación.

41. El Gobierno de *Tailandia* no se opuso a esta propuesta y reconoció la importancia de designar a la gente de mar como trabajadores clave. En los casos en que los permisos para bajar a tierra, la repatriación, los cambios de tripulación o el acceso a tratamiento médico en tierra se requieran necesariamente, el Departamento de Asuntos Marítimos, como autoridad competente en virtud del MLC, 2006, podría eximir a la gente de mar de las restricciones, según procediera, teniendo en cuenta los niveles mínimos de dotación segura previstos en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS). Para los casos relacionados con la salud pública, el Departamento de Control de Enfermedades examinaba a los marinos a bordo de los buques y, en su caso, los refería al Instituto de Enfermedades Infecciosas Bamrasnaradura para que recibieran tratamiento médico adicional.
42. El Gobierno de la *República Unida de Tanzania* propuso añadir las palabras «con arreglo a la legislación nacional» inmediatamente después de «medida restrictiva», dentro de la norma A5.2.1, nuevo párrafo 11, para armonizarlo con los párrafos anteriores y velar por que las exenciones a las medidas restrictivas estén sujetas a la legislación nacional. El Gobierno propuso añadir, al final de la norma A5.2.1, nuevo párrafo 10, e), la frase «a menos que tales modificaciones redunden en beneficio de la salud pública y la protección de la gente de mar». Si bien algunas modificaciones podrían ser repetitivas y dificultar la planificación de las travesías de los buques, eran cruciales para la protección de la salud pública y la gente de mar.
43. El *CONATO (trabajadores, Panamá)* apoyó la propuesta a la luz de las lecciones aprendidas durante la pandemia de COVID-19.

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

44. Una serie de Gobiernos apoyaron en general la propuesta (Filipinas, Guatemala, Mauricio, Nigeria, Panamá, Reino Unido, República Unida de Tanzania, Tailandia, Trinidad y Tabago).
45. El Gobierno de *Guatemala* indicó que, dada la naturaleza global del sector del transporte marítimo, era esencial que la gente de mar recibiera una protección justa conforme a las disposiciones legales vigentes, el debido proceso y el Estado de derecho. Los Miembros deberían cooperar, en la medida de lo posible, con los Estados del pabellón, los Estados del puerto y los Estados que suministran mano de obra, con miras a promover la aplicación de las *Directrices conjuntas OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo*.
46. El Gobierno de *Mauricio* consideró necesario reforzar la colaboración a través de memorandos de entendimiento con los Estados vecinos para mejorar la coordinación y la aplicación efectiva de las Directrices; formar a los investigadores impartiendo programas especializados destinados a promover investigaciones imparciales de los siniestros marítimos; revisar las legislaciones existentes para reducir las discrepancias durante las investigaciones, y colaborar con las partes interesadas a través de consultas y talleres periódicos.
47. El Gobierno de *Nigeria* observó que la Directrices conjuntas OMI/OIT buscaban hacer frente al trato injusto, la intimidación y la falta de representación legal y promover el respeto de los derechos, la dignidad y las libertades de la gente de mar.

48. El Gobierno de *Panamá* indicó que, como Estado del pabellón, el país había cooperado en casos de marinos a bordo de buques con pabellón panameño que habían sido objeto de persecución en otros Estados, y había solicitado la aplicación de las directrices siempre que era necesario.
49. El Gobierno de *Filipinas* deseó, además, llamar la atención sobre las *Directrices sobre el trato justo de la gente de mar detenida por presuntos delitos*, adoptadas en la tercera reunión del Grupo de trabajo tripartito mixto, a fin de velar por el trato justo de la gente de mar detenida a bordo de un buque, reconocer la condición especial de la gente de mar y su necesidad de protección jurídica en las distintas jurisdicciones, prevenir las detenciones arbitrarias y promover el acceso a la asistencia jurídica y la protección de los derechos humanos. Las Directrices también incluían referencias a las disposiciones del MLC, 2006, relativas a los derechos de la gente de mar, la repatriación y los derechos contractuales, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, que protege los derechos durante la detención y el juicio, y la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, que garantiza a la gente de mar el acceso a la asistencia consular.
50. El Gobierno de *Tailandia* indicó que la legislación nacional ya exigía que los armadores presentaran informes en caso de que un tripulante resultara herido o perdiera la vida.
51. El CONATO (*trabajadores, Panamá*) apoyó la propuesta.

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

52. Una serie de Gobiernos apoyaron en general la propuesta (Federación de Rusia, Guatemala, Nigeria, Reino Unido, República Unida de Tanzania, Trinidad y Tabago).
53. El Gobierno de *Guatemala* indicó que la propuesta buscaba evitar que las vacaciones anuales o las licencias compensatorias quedaran sujetas a decisiones discrecionales o inconsecuentes debido a la falta de regulación en un instrumento o convenio colectivo. El aumento propuesto de las horas de descanso se consideraba viable por ser sumamente favorable para el trabajador. La fatiga de la gente de mar tenía una incidencia crítica en la seguridad y salud en el trabajo y era un factor de riesgo que contribuía a los siniestros marítimos, los cuales podían tener consecuencias trágicas, como la pérdida de vidas y los daños en el ecosistema marino. Esta decisión no podía depender exclusivamente de la discreción de los convenios colectivos y la aplicación selectiva de los armadores o los capitanes.
54. El Gobierno de *Nigeria* consideró que la propuesta respondía a la cuestión de la fatiga de la gente de mar.
55. El Gobierno de *Panamá* indicó que el Comité Tripartito Especial debería analizar con mayor detenimiento la propuesta y su necesidad, prestando especial atención a los posibles problemas de aplicación y supervisión. El Comité Tripartito Especial también debería examinar la coexistencia de los dos regímenes de horas de trabajo.
56. El Gobierno de *Filipinas* decidió adoptar una postura neutral con relación a esta propuesta, indicando que la legislación nacional era compatible con el régimen propuesto de 77 horas de descanso por cada periodo de siete días.
57. El Gobierno de la *Federación de Rusia* apoyó la propuesta, señalando que contribuiría al establecimiento de una norma unificada y facilitaría el registro de las horas de trabajo y de descanso a bordo de los buques. Indicó que sus requisitos nacionales eran más estrictos que las disposiciones propuestas.
58. El Gobierno de *Tailandia* se opuso a la propuesta, ya que esta daría lugar al incumplimiento de los requisitos relativos a las horas de descanso en muchos países. Además, la disposición vigente no era nueva, sino que reproducía el texto del Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la

dotación de los buques, 1996 (núm. 180), por lo que debería considerarse que la disposición se había acordado después de prolongadas discusiones tripartitas. Tanto el Gobierno como sus interlocutores sociales consideraban que la disposición existente del MLC, 2006, debería mantenerse, puesto que aportaba mayor flexibilidad tanto para la gente de mar como para los armadores.

59. El Gobierno del *Reino Unido* expresó su acuerdo en principio pero indicó que podría ser necesario examinar las consecuencias prácticas con mayor profundidad.
60. El *CONATO (trabajadores, Panamá)* expresó su apoyo a la propuesta. La legislación nacional debería establecer que, en caso de incumplimiento por el armador, las autoridades competentes deberían llevar a cabo una inspección y aplicar sanciones cuando se hayan vulnerado las disposiciones del MLC, 2006 relativas a las horas de descanso.
61. La *Asociación de Armadores de Türkiye (empleadores, Türkiye)* indicó que compartía la posición de la Cámara Naviera Internacional.
62. La *Cámara Naviera de las Regiones de Estambul y el Mármara, el Egeo, el Mediterráneo y el Mar Negro (empleadores, Türkiye)* se opuso a la propuesta porque consideraba que las horas mínimas de descanso actuales no deberían modificarse.

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

63. Una serie de Gobiernos apoyaron en general la propuesta (Federación de Rusia, Guatemala, Nigeria, República Unida de Tanzania, Trinidad y Tabago).
64. El Gobierno de *Guatemala* consideró que la propuesta ayudaba a prevenir posibles abusos contra los trabajadores mediante el uso de excepciones. El respeto a la negociación colectiva era un pilar de la libertad sindical, por lo que los convenios colectivos autorizados o registrados ofrecían seguridad jurídica. La protección integral de la salud física y mental de la gente de mar era crucial. Esta propuesta era compatible con la legislación nacional y contribuiría favorablemente a reducir la fatiga de la gente de mar.
65. El Gobierno del *Japón* no apoyó esta propuesta porque consideraba que alentar el uso de excepciones a través de los convenios colectivos era contraproducente.
66. El Gobierno de *Nigeria* opinó que la propuesta reducía el alcance de las excepciones posibles; y propuso reemplazar el término «duración máxima del viaje» por «duración máxima de la jornada laboral», a fin de abordar la cuestión de la fatiga.
67. El Gobierno de la *Federación de Rusia* declaró que la propuesta contribuiría a mejorar la situación de la gente de mar y que su legislación nacional era más estricta.
68. El Gobierno de *Filipinas* decidió adoptar una posición neutral con respecto a la propuesta núm. 7.
69. El Gobierno de *Trinidad y Tabago* indicó que la propuesta estaba en consonancia con su legislación nacional.
70. El Gobierno del *Reino Unido* observó que debía examinarse con mayor detenimiento el modo en que la propuesta funcionaría en la práctica y se haría cumplir.
71. El Gobierno de la *República Unida de Tanzania* propuso eliminar las palabras «ajustarse, en la medida en que sea posible, a las disposiciones de la presente norma. Tales excepciones», ya que el texto subsiguiente se refería al mismo contexto.

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

72. Una serie de Gobiernos apoyaron en general la propuesta (Filipinas, Guatemala, Nigeria, Reino Unido, Tailandia).
73. El Gobierno de *Guatemala* consideró que los gastos de formación deberían correr por cuenta del Estado o los empleadores para asegurar que la gente de mar tuviera las competencias necesarias. Los gastos asociados no debían recaer en los trabajadores, pues ello representaba una carga económica adicional que podría limitar su capacidad de acceder a formación de calidad y al empleo. Los empleadores deberían ofrecer oportunidades para el desarrollo de competencias, especialmente para tareas relacionadas con los combustibles alternativos y la descarbonización. Algunas de las ventajas de la formación eran la profesionalización, el fomento de la conciencia ambiental y la mejora de la comunidad.
74. Los Gobiernos del *Japón, Panamá y Trinidad y Tabago* consideraron que esta propuesta y sus efectos económicos deberían consultarse con los mandantes tripartitos del Comité Tripartito Especial y ser examinados cuidadosamente por ellos.
75. El Gobierno de *Mauricio* declaró que debían evaluarse las consecuencias financieras que la propuesta tendría para su país.
76. El Gobierno de *Nigeria* propuso reemplazar en el texto propuesto de la norma A1.3 las palabras «incluido en relación con cualquier formación» por «incluida cualquier formación relacionada con el transporte marítimo». Además, propuso añadir una nueva pauta B1.3 que dijera lo siguiente:
- «Pauta B1.3 - Desarrollo y puesta en práctica de la formación
1. Al cumplir su obligación en virtud de la norma A1.3, párrafo 1, la autoridad competente, en consulta con los armadores, la gente de mar y la Oficina, debería tomar las medidas necesarias para:
- a) promover un transporte marítimo de calidad impartiendo formación sobre los conceptos básicos del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y
- b) elaborar programas de formación modelo sobre navegación segura, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo para que se impartan en instituciones de formación marítima.»
77. El Gobierno de *Filipinas* consideró que ofrecer oportunidades de desarrollo educativo, profesional y de competencias sin costo adicional para los marinos promovería el nivel de capacitación y el bienestar de esos trabajadores.
78. El Gobierno de la *Federación de Rusia* declaró que no apoyaba la propuesta en su forma actual. La propuesta podía, en ciertas circunstancias, redundar en el deterioro de las condiciones de la gente de mar, y podría incentivar a los armadores a contratar marinos que ya hubieran concluido la formación necesaria y obtenido la documentación requerida, en vez de invertir en formar a sus propios marinos.
79. El Gobierno de *Tailandia* indicó que, en la práctica, algunos armadores ya estaban ofreciendo apoyo financiero a sus marinos para sufragar gastos de formación, que podría desarrollarse o exigirse para satisfacer futuras mejoras en el transporte marítimo.
80. El Gobierno de *Trinidad y Tabago* opinó que, si la totalidad de los gastos recaía en los armadores, las obligaciones podrían imponer ciertas obligaciones a la gente de mar en relación con sus condiciones de empleo. Se podía estudiar la posibilidad de dividir los gastos, dentro de lo razonable.
81. El Gobierno de *Türkiye* declaró que se oponía a la propuesta, alegando que «cualquier formación» era un sintagma demasiado amplio y carecía de una definición clara, lo cual ponía en duda la

aplicación. Prohibir que la gente de mar sufrague gastos relacionados con la formación en cualquier circunstancia podría generar problemas prácticos, en particular con respecto a qué empresa sería responsable de sufragar los gastos de los empleados con contratos de duración determinada o modalidades de contratación similares. El alcance de las formaciones cubiertas debería definirse de manera explícita para favorecer la claridad y la viabilidad de la propuesta.

82. El Gobierno del *Reino Unido* expresó su acuerdo en principio pero observó que podrían hacer falta algunos retoques. Eximir a la gente de mar de los gastos de formación probablemente trasladaría la carga a los armadores o los Gobiernos.
83. El Gobierno de la *República Unida de Tanzania* consideró que la propuesta debería referirse únicamente a los marinos que ya estuvieran empleados; la formación debería tener como objetivo el desarrollo de la carrera de la gente de mar. Debería precisarse quién sufragaría los gastos de formación y si la propuesta se aplicaba a las formaciones previstas en el Convenio internacional de la OMI sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado en 1995 (Convenio STCW).
84. La *Cámara Naviera de las Regiones de Estambul y el Mármara, el Egeo, el Mediterráneo y el Mar Negro (Empleadores, Türkiye)* se opuso a la propuesta. La formación impartida a bordo por la empresa debería ser gratuita, pero los marinos deberían sufragar los gastos de formación relacionados con las promociones o la renovación de las licencias.

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

85. Una serie de Gobiernos apoyaron en general la propuesta (Filipinas, Guatemala, Nigeria, Reino Unido).
86. El Gobierno de *Guatemala* consideró que la propuesta obligaba a los Miembros a establecer objetivos claros y una coordinación eficaz entre los organismos públicos responsables de impartir la formación a la gente de mar. La formación y el desarrollo profesional continuos eran cruciales para promover el desarrollo de competencias y un acceso equitativo a la educación en el sector marítimo.
87. El Gobierno de *Mauricio* opinó que debían evaluarse las consecuencias financieras de la propuesta. Los programas gratuitos de educación terciaria estaban reservados a los nacionales.
88. El Gobierno de *Nigeria* consideró que la propuesta buscaba reforzar los mecanismos establecidos por los distintos Miembros para la formación de la gente de mar. Teniendo en cuenta el déficit de profesionales en el sector, la propuesta permitía que los Miembros adoptaran políticas específicas para incentivar las carreras marítimas.
89. El Gobierno de *Trinidad y Tabago* no apoyó esta propuesta. Si bien podría incumbir al Estado impartir una formación mínima o básica a la gente de mar que se incorpora a la industria, la formación en general debería ser una responsabilidad del marino o del armador o empleador.
90. El Gobierno del *Reino Unido* expresó su acuerdo en principio pero observó que podrían hacer falta algunos retoques. Observó que eximir a la gente de mar de los gastos de formación probablemente trasladaría la carga a los armadores o los Gobiernos.
91. El Gobierno de la *República Unida de Tanzania* consideró que debería precisarse el tipo de formación y aclararse quién sufragaría los gastos.
92. El Gobierno de *Türkiye* se opuso a la propuesta, alegando que cambiaba el enfoque de la norma A2.8, párrafo 3, que pasaba de la obligación de los Miembros de establecer objetivos claros para la orientación profesional, la educación y la formación de la gente de mar, a la garantía de

que toda formación requerida se ofreciera sin costo alguno para quienes se dedican a la seguridad de las operaciones y la navegación del buque. La propuesta introducía una obligación financiera en vez de reforzar la función original de los Miembros de establecer objetivos. El término «toda formación requerida» era demasiado amplio, lo cual dificultaba la aplicación. En la propuesta no se definía qué tipos de formación estarían comprendidos o de qué modo se distribuiría la responsabilidad financiera entre las entidades públicas y privadas.

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

93. Una serie de Gobiernos apoyaron en general la propuesta (Filipinas, Guatemala, Nigeria, Panamá, Reino Unido, República Unida de Tanzania).
94. El Gobierno de *Guatemala* subrayó la importancia de establecer condiciones y procedimientos justos para la repatriación de la gente de mar, asegurando que las responsabilidades de los armadores y otras condiciones se definan de forma clara en los contratos de trabajo. Era crucial garantizar la equidad en los derechos de los trabajadores durante la repatriación. En este contexto, el objetivo de definir los costos y las responsabilidades de la repatriación era garantizar unas condiciones mínimas para una repatriación efectiva. El Gobierno indicó que era obligatorio sufragar los costos y cumplir los procedimientos por la repatriación en virtud de la legislación nacional.
95. El Gobierno del *Japón* se opuso a la inclusión de las palabras «atención médica necesaria» y «ropa, de ser necesario» en el nuevo párrafo 3 de la norma A2.5.1. No correspondía que los armadores asumieran el costo de la atención médica no relacionada con la repatriación, y resultaba difícil determinar en qué casos existía esa relación. Del mismo modo, el armador tampoco debería hacerse cargo del costo de la ropa, pues este debería considerarse comprendido en las prestaciones de la gente de mar desde el momento en que abandona el buque.
96. El Gobierno de *Nigeria* pidió que se aclare si el peso del equipaje (30 kg) mencionado en la norma A2.5.1, párrafo 3, se refería al equipaje básico cuya facturación viene incluida con la compra del pasaje o a una pieza de equipaje adicional.
97. El Gobierno de *Panamá* indicó que las disposiciones de la pauta B2.5.1, párrafo 3, ya eran vinculantes en la legislación nacional.
98. El Gobierno de *Filipinas* apoyó la propuesta, ya que era compatible con su legislación nacional y el suministro de la ropa necesaria parecía razonable. El Gobierno propuso añadir las palabras «hasta que llegue al destino de repatriación» después de «alojamiento», para asegurar que los alimentos, la ropa necesaria y el alojamiento se proporcionen hasta que la gente de mar llegue al destino de repatriación.
99. El Gobierno de *Türkiye* declaró que no apoyaba la propuesta y observó que, si bien la pauta B2.5.1, párrafo 3, se refería inicialmente a todas las provisiones de la norma A2.5, la propuesta limitaba la referencia a la norma A2.5.1, párrafo 2, c), sin ofrecer ninguna explicación. Este cambio de alcance podía introducir limitaciones no deseadas en los derechos de repatriación. Se necesitaban mayores precisiones sobre el razonamiento de ese cambio.
100. El Gobierno del *Reino Unido* indicó que había apoyado una propuesta similar durante la cuarta reunión del Comité Tripartito Especial, a la que se habían opuesto los armadores y algunos Gobiernos; y señaló que no esperaba que esas posiciones se hubieran modificado.

Propuesta núm. 11 (Grupo de los Armadores)

101. Una serie de Gobiernos apoyaron en general la propuesta (Filipinas, Guatemala, Nigeria, Panamá, Reino Unido, República Unida de Tanzania, Trinidad y Tabago).
102. El Gobierno de *Guatemala* consideró que la propuesta era crucial para promover la salud y el bienestar de la gente de mar. Las autoridades competentes deberían velar por que las reglamentaciones locales se ajusten a las normas internacionales. La inclusión de la *Guía médica internacional para la gente de mar y los pescadores* aseguraría que la gente de mar tenga acceso a información médica actualizada, lo cual era fundamental en un entorno de trabajo tan remoto y peligroso.
103. El Gobierno de *Panamá* indicó que en la legislación nacional se recomendaba la utilización de la *Guía médica internacional para la gente de mar y los pescadores* a bordo de los buques con pabellón panameño.
104. El Gobierno de la *Federación de Rusia* rechazó la propuesta. Se podría actualizar la información médica de manera más eficaz publicando una nueva edición de la *Guía médica internacional de a bordo*, en vez de elaborando una guía nueva, lo que conduciría inevitablemente a la duplicación de muchas cuestiones.

Propuesta núm. 12 (Gobiernos)

Australia, Canadá, Islas Marshall, Noruega, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Sudáfrica

105. Una serie de Gobiernos apoyaron en general la propuesta (Filipinas, Guatemala, Nigeria, Perú, República Unida de Tanzania, Trinidad y Tabago).
106. El Gobierno de *Guatemala* consideró que la propuesta era un paso importante para asegurar la protección de los derechos de la gente de mar y promover un entorno de trabajo seguro en los buques, y que era efectiva para prevenir los casos de violencia y acoso y ofrecer protección contra ellos. Esas conductas, en todas sus formas, constituían una violación de los derechos humanos fundamentales de todos los trabajadores, lo que requería un enfoque integral y multisectorial. La legislación nacional debería adaptarse para abordar específicamente esas cuestiones en el sector marítimo, dada la vulnerabilidad de la gente de mar, e incluir disposiciones específicas que prevean mecanismos efectivos de denuncia y protección contra cualquier forma de violencia o acoso, así como sanciones efectivas.
107. El Gobierno de Nigeria observó que el término «violencia y acoso» se había incluido en la norma A4.3, párrafo 1, *a*), sin ofrecer una definición. Además, para evitar la repetición, propuso reemplazar «incluidos» por «así como» en el texto propuesto del párrafo 7 de la norma A4.3. Además, propuso incluir un texto independiente en la pauta B4.1.3 para destacar la importancia de combatir la violencia y el acoso a bordo de los buques.
108. El Gobierno de *Filipinas* indicó que la propuesta se ajustaba en general al Convenio núm. 190, ratificado por Filipinas. Incluir la intimidación en la definición requeriría armonizar la legislación nacional para velar por una aplicación efectiva de las disposiciones relativas a la intimidación en el lugar de trabajo. En la norma A1.4, párrafo 5, el Gobierno propuso añadir al final del apartado *c*) las palabras «con arreglo a la legislación nacional», para asegurar que los servicios de contratación y colocación de gente de mar fueran compatibles con la legislación nacional del Estado que envía la mano de obra. También propuso añadir un nuevo apartado después del apartado *d*) que dijera lo siguiente: «*e*) exigir que los servicios de contratación y colocación de gente de mar faciliten el acceso a recursos efectivos adecuados y a mecanismos de denuncia y

resolución de conflictos seguros, justos y eficaces en casos de violencia y acoso en el mundo del trabajo.». En la pauta B3.1.10, párrafo 1, nuevo apartado d), el Gobierno propuso añadir «apropiados y suficientes» después de «suministros sanitarios y de higiene», para satisfacer las necesidades de la gente de mar. El Gobierno apoyó la norma A4.3, nuevo párrafo 3, ya que aumentaba la eficacia de los mecanismos de denuncia y apoyo para la gente de mar exigiendo una persona de contacto y un proveedor de telemedicina en tierra para combatir el aislamiento de la gente de mar. En la norma A4.3, nuevo párrafo 7, el Gobierno propuso añadir «en inglés y» antes de «en el idioma de trabajo del buque» para velar por que todos comprendan la información relativa a los riesgos en el lugar de trabajo.

109. El Gobierno de la *Federación de Rusia* se opuso a la enmienda propuesta a la norma A1.4 porque excedía el alcance de la legislación nacional. Le preocupaba que exigir a los servicios privados de contratación y colocación que tomaran medidas contra la violencia y el acoso no abordaría la cuestión eficazmente, ya que la propuesta tenía por objeto prevenir la violencia y el acoso contra la gente de mar en su lugar de trabajo. La naturaleza de las actividades de las agencias de empleo por lo general no creaba condiciones para la violencia y el acoso contra la gente de mar. Además, la formación y el desarrollo profesional no eran responsabilidad de las agencias de empleo, por lo que resultaba poco práctico que estas se encargaran de prevenir el acoso durante esas actividades. Sería más oportuno modificar la pauta B3.1.10 para reflejar las diferencias culturales entre los miembros de la tripulación que introducir nuevos requisitos en la norma A1.4. Con respecto a la atención médica, el Gobierno puso en cuestión la viabilidad de los cambios propuestos a la norma A4.1, así como la necesidad de la enmienda propuesta a la pauta B4.1.3, dado que el texto existente ya velaba por el acceso a la atención médica independientemente del motivo.
110. El Gobierno de *Trinidad y Tabago* observó que la propuesta estaba alineada con la legislación y las políticas de su país.
111. El Gobierno de *Türkiye* no apoyó la propuesta. La pauta B2.8.1 tenía por objeto fomentar la formación y educación profesional para la gente de mar, pero era importante aclarar que la formación y educación general de los marinos fuera del ámbito laboral no estaba contemplada en el Convenio. Por consiguiente, el Gobierno propuso precisar que las medidas se referían exclusivamente a la formación y educación a bordo, que estaba relacionada directamente con el empleo marítimo. Propuso añadir el término «a bordo» después de «formación y educación». Asimismo, el Gobierno adujo que el término «suministros sanitarios y de higiene» en la pauta B3.1.10 era demasiado amplio y podía crear dificultades a la hora de definir las disposiciones necesarias y garantizar una aplicación coherente. Para favorecer la claridad y la viabilidad, el Gobierno propuso añadir «necesarios» después de «suministros sanitarios y de higiene». Con respecto a la pauta B4.1.3, el Gobierno declaró que la atención de salud mental no se consideraba necesariamente un tratamiento médico urgente. Esto podía complicar la puesta en práctica, en particular a la hora de determinar la duración de los tratamientos y los procedimientos adecuados para tal atención. Se propuso añadir, después de «hospitalización y atención de salud mental», la frase «en consulta con el proveedor de telemedicina en tierra».
112. El Gobierno de la *República Unida de Tanzania* observó que en la propuesta no se precisaba si el párrafo 3 de la norma A4.3 existente se eliminaría o cambiaría de número.
113. Los Gobiernos que presentaron las propuestas 12 y 13 remitieron la siguiente propuesta conjunta (propuesta refundida 12/13), que sustituye las propuestas 12 y 13:

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
	Pauta B1.4.1 - Pautas de organización y operación	En el párrafo 2, añádase un nuevo apartado l): 2. [...] Estas prácticas operacionales para los servicios privados de contratación y colocación de la gente de mar y, en la medida en que sean aplicables, para los servicios públicos de contratación y colocación de la gente de mar deberían abordar las siguientes cuestiones: [...] <u>l) la adopción de medidas para prevenir y combatir la violencia y el acoso en los procesos de contratación y colocación.</u>
	Pauta B3.1.10 - Suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos	En el párrafo 1, añádase un nuevo apartado d): 1. Cada Miembro debería considerar la posibilidad de aplicar los principios siguientes: [...] b) la ropa de cama debería ser de buena calidad, y los platos, vasos y demás artículos de vajilla deberían estar fabricados con un material autorizado y ser fáciles de limpiar; y c) el armador debería proporcionar toallas, jabón y papel higiénico a toda la gente de mar; y <u>d) la gente de mar debería tener a su disposición productos de higiene menstrual y medios para desecharlos.</u>
Norma A4.3 - Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes		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: [...] d) requisitos para inspeccionar, notificar y corregir las condiciones inseguras y para investigar y notificar los accidentes del trabajo a bordo; y <u>e) la prohibición y prevención de la violencia y el acoso a bordo de los buques, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual.</u>
Norma A4.3 - Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes		En el párrafo 2, añádanse los nuevos apartados e) a h): 2. Las disposiciones mencionadas en el párrafo 1 de la presente norma deberán: [...] <u>e) definir 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 Código, 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)¹;</u>

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
		<u>Nota a pie de página 1: A efectos del Convenio sobre la violencia y el acoso, 2019 (núm. 190), la expresión «violencia y acoso» en el mundo del trabajo 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.</u> <u>f) exigir a los armadores que adopten y apliquen las políticas y medidas pertinentes para prevenir y combatir la violencia y el acoso a bordo de los buques, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual;</u> <u>g) exigir a los armadores que notifiquen los incidentes no resueltos y graves de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual, a las autoridades apropiadas del Estado del pabellón. Dichas notificaciones se tramitarán de conformidad con la normativa y los procedimientos nacionales, y</u> <u>h) exigir a los armadores y a otras partes interesadas que cumplan las normas y medidas aplicables establecidas para prevenir y combatir la violencia y el acoso a bordo de los buques, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual.</u>
	Pauta B4.3.1 - Disposiciones sobre accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales	Enmiéndese el párrafo 1 de la manera siguiente: 1. Las disposiciones exigidas en virtud de la norma A4.3 deberían tener en cuenta el Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre <i>Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos</i>, 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 deberían tenerse en cuenta <u>la Recomendación sobre la violencia y el acoso, 2019 (núm. 206) y</u> la versión más reciente del documento <i>Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying</i> (Directrices sobre la eliminación del <u>para erradicar el</u> acoso y la intimidación en los buques), publicado conjuntamente por la <u>Cámara Naviera Internacional</u> International Chamber of Shipping y la Federación Internacional de <u>los</u> Trabajadores del Transporte.
	Pauta B4.3.1 - Disposiciones sobre accidentes del trabajo y lesiones	Enmiéndese el apartado <i>m)</i> del párrafo 2 de la manera siguiente: 2. La autoridad competente debería velar por que, en las orientaciones nacionales relativas a la gestión

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
	y enfermedades profesionales	de la seguridad y la salud en el trabajo, se aborden las cuestiones siguientes, en particular: [...] m) equipos de protección personal <u>en tallas apropiadas</u> para <u>toda</u> la gente de mar <u>a bordo</u> ; [...]
	Pauta B4.3.1 - Disposiciones sobre accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales	Enmiéndese el apartado d) del párrafo 4 de la manera siguiente: 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: [...] <u>d) violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual</u> acoso e intimidación.
	Pauta B4.3.1 - Disposiciones sobre accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales	Añádanse los nuevos párrafos 5 y 6: <u>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.</u> <u>6. Los Miembros deberían cooperar en la gestión de los incidentes a bordo relacionados con la violación del bienestar de la gente de mar o los 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.</u>
Norma A5.1.5 - Procedimientos de tramitación de quejas a bordo		Enmiéndese el párrafo 2 de la manera siguiente: 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. 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, <u>y, en particular, para la denuncia de incidentes de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual,</u> derecho a presentar sus quejas directamente al capitán <u>o a los responsables jerárquicos a bordo de los buques,</u> y, de ser necesario, <u>al personal en tierra designado o</u> a las

Norma	Pauta	Texto propuesto (las enmiendas se indican con control de cambios)
Norma A5.1.5 - Procedimientos de tramitación de quejas a bordo		autoridades competentes ajenas al buque, <u>según lo considere oportuno la gente de mar.</u> Enmiéndese el párrafo 3 de la manera siguiente: 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 <u>la gente de mar implicada en el proceso de tramitación de una queja, teniendo debidamente en cuenta las situaciones en que por haber presentado éste una queja que no sea</u> manifestamente abusiva o ni malintencionada. Añádase un nuevo párrafo al final: <u>5. Se deberán tomar medidas adecuadas para salvaguardar, en todas las etapas, la confidencialidad de las quejas presentadas por la gente de mar.</u>
Norma A5.1.5 - Procedimientos de tramitación de quejas a bordo	Pauta B5.1.5 - Procedimientos de tramitación de quejas a bordo	En el párrafo 2, añádase un nuevo apartado h): 2. Los procedimientos que se discutan durante el proceso de consultas a que se refiere el párrafo 1 de la presente pauta deberían abarcar, como mínimo, los siguientes extremos: [...] g) en todos los casos, la gente de mar debería tener derecho a presentar una queja directamente al capitán y al armador, así como a las autoridades competentes, <u>y</u> <u>h) debería asegurarse el 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.</u>

114. En relación con la propuesta revisada *supra*, el Gobierno de *Francia*, en nombre de los miembros de la Unión Europea, dio las gracias a los coautores de la propuesta núm. 12 por su disponibilidad y su firme voluntad para elaborar esta versión revisada. Los Gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea apoyaron en general el proyecto revisado y reconocieron que esta versión simplificada los dejaba más cerca de lograr un consenso entre los Gobiernos y los interlocutores sociales. Confiaban en que los coautores de todas las propuestas sobre esta cuestión compartían el objetivo común de garantizar una protección efectiva para la gente de mar que sufriera violencia y acoso a bordo de un buque. Por lo tanto, seguirían colaborando con los coautores de la propuesta núm. 12, así como con los interlocutores sociales, para conseguir los resultados más favorables posibles en la reunión del Comité Tripartito Especial.

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

115. Una serie de Gobiernos apoyaron en general la propuesta (Guatemala, Mauricio, Nigeria, Perú, Trinidad y Tabago).
116. El Gobierno de *Guatemala* propuso que el término «violencia y acoso» se definiera de manera clara para evitar ambigüedades. La OIT y la OMI trabajaban juntas para combatir la violencia y el acoso, teniendo en cuenta la legislación, los mecanismos y las políticas existentes a fin de identificar medidas que pudieran prevenir y abordar este grave problema mundial en el futuro. Por lo tanto, modificar el MLC, 2006 era de vital importancia para adoptar políticas y medidas pertinentes que asegurasen que los marinos no se vieran privados de sus derechos a bordo de los buques. Combatir la violencia y el acoso de manera eficaz en el sector marítimo promovería mejores condiciones de vida y de trabajo para la gente de mar, contribuyendo así a su bienestar y aumentando el atractivo de los trabajos marítimos como opciones profesionales viables.
117. El Gobierno de *Nigeria* propuso eliminar, en la norma A4.3, párrafo 2, nuevo apartado e), la frase «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».
118. El Gobierno de la *Federación de Rusia* rechazó la propuesta, alegando que alteraba considerablemente el alcance de la norma A4.3 al incorporar definiciones y requisitos del Convenio núm. 190, lo que daba lugar a duplicaciones innecesarias. El Convenio núm. 190 no exigía la notificación e investigación exhaustivas de los casos de violencia y acoso, ni siquiera por las autoridades competentes. El Gobierno también expresó su preocupación por que la autoridad competente responsable de los accidentes del trabajo asuma la responsabilidad adicional de registrar e investigar casos de violencia y acoso, incluidos el acoso sexual, la intimidación y la agresión sexual. En caso de que se mantuvieran dichas disposiciones, el Gobierno propuso que esta cuestión se aborde en el marco de una pauta separada y los casos sean registrados por la autoridad competente encargada de registrar los delitos penales.
119. El Gobierno de *Trinidad y Tabago* declaró que la propuesta se alineaba con la legislación y las políticas de su país.
120. El Gobierno de la *República Unida de Tanzania* consideró que el término «violencia y acoso» debería definirse con arreglo al texto de la nueva norma A4.3, párrafo 3, incluido en la propuesta núm. 12, y, por consiguiente, propuso reemplazar la definición con referencia al artículo 1 del Convenio núm. 190, para que los Miembros que no hayan ratificado ese Convenio puedan aplicar medidas contra la violencia y el acoso.
121. Los Gobiernos que presentaron las propuestas 12 y 13 remitieron una propuesta conjunta (propuesta refundida 12/13), que sustituye las propuestas 12 y 13 (véase el párrafo 124).

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

122. Una serie de Gobiernos apoyaron en general la propuesta (Filipinas, Guatemala, Mauricio, Nigeria, República Unida de Tanzania).
123. El Gobierno de *Guatemala* consideró que el derecho de disfrutar de permisos para bajar a tierra era esencial para el bienestar físico y mental de la gente de mar. Los permisos para bajar a tierra deberían ser compatibles con los protocolos administrativos establecidos previamente. La propuesta no debería afectar las vacaciones anuales a las que tiene derecho a gente de mar. En caso de una pandemia, las disposiciones que establecieran las autoridades competentes deberían cumplirse para garantizar que el bien común prime sobre los intereses particulares. Permitir que la gente de mar descanse y disfrute de actividades en tierra también mejoraba su satisfacción laboral y contribuía a una mayor productividad a bordo.
124. El Gobierno del *Japón* consideró que la propuesta podría admitir la interpretación de que los marinos, sin excepción, necesitarían un permiso para desembarcar. El Gobierno propuso añadir, en el nuevo párrafo 4 de la norma A2.4, «en la medida de lo posible» después de «Los Miembros deberán conceder a la gente de mar permisos para bajar a tierra». Además, el Gobierno propuso reemplazar la frase «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» con las palabras «de conformidad con la legislación de cada Miembro», teniendo en cuenta que no correspondía pedir a un Miembro que no había ratificado el Convenio FAL que adoptara esas medidas.
125. El Gobierno de *Nigeria* indicó que, si fuera necesario, apoyaría la propuesta núm. 3.
126. El Gobierno de *Panamá* se remitió a sus comentarios sobre la propuesta núm. 3.
127. El Gobierno de *Filipinas* observó que la propuesta se ajustaba a las disposiciones del Convenio FAL relativas a la facilitación administrativa y los procedimientos de entrada en los puertos. La propuesta hacía hincapié en el deber de los armadores y las autoridades públicas de conceder permisos para bajar a tierra, velando al mismo tiempo por el cumplimiento de la normativa de seguridad y salud. El Gobierno propuso incluir en la pauta B4.4.6 un nuevo párrafo 5 con el siguiente tenor: «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.», a fin de que los armadores y el personal de puertos y terminales estén bien informados y capacitados sobre los derechos de la gente de mar.
128. El Gobierno de *Trinidad y Tabago* indicó que el derecho de la gente de mar a disfrutar de permisos para bajar a tierra estaba sujeto a circunstancias excepcionales (como una pandemia) y a los procedimientos administrativos exigidos a la llegada del buque al puerto.
129. El Gobierno de la *República Unida de Tanzania* expresó su acuerdo en principio pero objetó el cambio del título de la norma A2.4. Propuso añadir en la norma A4.4, nuevo párrafo 6 las palabras «con arreglo a la legislación nacional» después de «permisos para bajar a tierra», a fin de asegurar que esos permisos se facilitaran de conformidad con la legislación nacional.

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

130. Una serie de Gobiernos apoyaron en general la propuesta (Federación de Rusia, Filipinas, Guatemala, Nigeria, Panamá, Reino Unido, República Unida de Tanzanía, Tailandia, Trinidad y Tabago).
131. El Gobierno de *Guatemala* consideró que la formación y educación continua era esencial para asegurar que la gente de mar estuviera preparada para posibles emergencias a bordo y pudiera brindar la mejor atención posible al resto de la tripulación. Invertir en la formación continua del personal reforzaba la seguridad y el bienestar a bordo, lo que contribuía a crear un entorno de trabajo más seguro y eficiente. En la propuesta se armonizaba la formación médica con las mejores prácticas internacionales. Los cursos de formación que ofrecieran los Gobiernos deberían complementarse con los que ofrecieran los armadores.
132. Varios Gobiernos plantearon la necesidad de asegurar la compatibilidad con el Convenio STCW de la OMI (Filipinas, Japón, Reino Unido, Türkiye).
133. El Gobierno del *Japón* consideró que estos requisitos de formación deberían especificarse en el Convenio STCW, que de momento no contenía tales disposiciones. Esta cuestión debería considerarse después del examen general del Convenio STCW y el Código de formación de la OMI.
134. El Gobierno de *Filipinas* observó que la propuesta era más estricta e iba más allá que las disposiciones del Convenio STCW, ya que incluía la exigencia explícita de mantenerse al corriente de los progresos médicos a intervalos no superiores a cinco años.
135. El Gobierno de la *Federación de Rusia* consideró que la aplicación de la propuesta mejoraría el nivel de formación del personal responsable de brindar atención médica y primeros auxilios a bordo. La regla I/11 del Convenio STCW exigía a los oficiales que demostraran su competencia profesional continua, incluido el cumplimiento de la sección A-VI/4, a intervalos no superiores a cinco años. En virtud de la legislación nacional, el periodo máximo de validez de la certificación de un especialista era de cinco años.
136. El Gobierno de *Tailandia* indicó que ofrecía cursos sobre primeros auxilios médicos y atención médica a bordo a la gente de mar, como el curso básico sobre primeros auxilios, el curso sobre primeros auxilios médicos y el curso sobre atención médica. El curso básico sobre primeros auxilios era una formación de perfeccionamiento que la autoridad competente exigía que los marinos realizaran a intervalos no superiores a cinco años.
137. El Gobierno de *Türkiye* se opuso a la propuesta, expresando su preocupación por que no fuera compatible con la regla VI/4 del Convenio STCW o el cuadro B-I/2 del Código de formación. La incompatibilidad podía crear confusión y dificultades prácticas para la gente de mar y las autoridades marítimas.
138. El Gobierno del *Reino Unido* observó que podrían exponerse argumentos a favor de abordar esta cuestión en el marco del Convenio STCW.

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

139. Una serie de Gobiernos apoyaron en general la propuesta (Federación de Rusia, Filipinas, Guatemala, Nigeria, República Unida de Tanzania, Trinidad y Tabago).
140. El Gobierno de *Guatemala* consideró que la propuesta representaba un avance significativo en la protección de los derechos de la gente de mar y se ajustaba a los principios fundamentales de la protección de los trabajadores. Las enmiendas propuestas a los anexos al Convenio reforzaban las disposiciones relacionadas con la inspección de los buques y la protección de la gente de mar, mejorando la supervisión de la duración máxima del periodo de servicio a bordo.
141. El Gobierno de *Panamá* consideró necesario analizar la propuesta a la luz de las cuestiones suscitadas por la pandemia de COVID-19, que hizo patente la necesidad de establecer con precisión la duración máxima del periodo de servicio a bordo tras el cual la gente de mar debería ser repatriada para respetar su derecho irrenunciable a las vacaciones anuales pagadas. Esta propuesta pondría remedio a situaciones que afectaban gravemente a la gente de mar y seguían causando confusión debido a que las disposiciones del Convenio probablemente fueran insuficientes para resolver los problemas derivados de los cambios de tripulación de los últimos años. En Panamá, no era posible prorrogar los acuerdos de empleo de la gente de mar, incluso los que no sobrepasaban los 11 meses, sin el consentimiento explícito por escrito de la gente de mar. En cuanto a las enmiendas propuestas a la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, partes I y II, y al certificado de trabajo marítimo, el Gobierno recomendó que se examinara con mayor detenimiento en el seno del Comité Tripartito Especial, a la vista de las consecuencias de tales posibles cambios.
142. El Gobierno de *Filipinas* declaró que la propuesta se ajustaba a su legislación nacional y que se limitaba a cambiar la obligación del Miembro de tener una ley o un convenio colectivo que velaran por que los marinos fueran repatriados después de menos de 12 meses, a garantizar que los marinos fueran repatriados después de un periodo máximo de 11 meses. La propuesta codificaba la práctica actual en la industria marítima basada en la norma presente A2.5.1.
143. El Gobierno de la *Federación de Rusia* declaró que la aplicación de la propuesta mejoraría las condiciones de trabajo de la gente de mar y la seguridad en el mar. La normativa nacional era más estricta, ya que limitaba, para los buques con pabellón de la Federación de Rusia, la duración máxima del periodo de servicio a bordo a 150 días naturales, con la posibilidad de ampliarlo a 180 en circunstancias excepcionales que dificultaran los cambios de tripulación.
144. El Gobierno de *Tailandia* se opuso a la propuesta, ya que, antes de obtener los certificados para trabajar a bordo, los cadetes debían prestar servicio en el mar durante 12 meses, de conformidad con el Convenio STCW de la OMI. Dado que los cadetes se consideraban «gente de mar» de conformidad con el MLC, 2006, esta propuesta sería incompatible con el Convenio STCW e inviable para los cadetes. Además, en los casos en que la repatriación de la gente de mar se viera obstaculizada o retrasada por las medidas de los Estados del puerto, y fuera necesario prolongar su periodo a bordo como consecuencia de ello, exigir periodos de servicio máximos de 11 meses con una prórroga limitada de 20 días supondría probablemente una carga tanto para la gente de mar como para los armadores en términos de gastos e incumplimiento de la disposición.
145. El Gobierno del *Reino Unido* indicó que no podía apoyar la propuesta en su forma actual. La propuesta carecía de flexibilidad para situaciones en las que la repatriación podría no ser inmediatamente factible, como los desastres naturales o los conflictos que afecten a la seguridad de la gente de mar. El límite de 20 días en el caso de cierre de fronteras o restricciones era demasiado prescriptivo. El estricto cumplimiento de este plazo podría dar lugar a que la gente de

mar fuera repatriada sin una ruta viable a su domicilio o a un punto de entrada alternativo en un país vecino con condiciones hostiles.